

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA (Sala Quinta)
de 26 de octubre de 2000 *

En el asunto T-154/98,

Asia Motor France SA, con domicilio social en Chemille (Francia), en liquidación judicial, representada por M^e A.F. Bach, liquidador judicial,

Jean-Michel Cesbron, cuyo establecimiento gira bajo el rótulo JMC Automobiles, con domicilio en Chemille, en liquidación judicial, representado por M^e A.F. Bach, liquidador judicial,

Monin automobiles SA, con domicilio social en Bourg-de-Péage (Francia), en liquidación judicial, representada por M^e N. Grandjean, liquidador judicial,

Europe auto services (EAS) SA, con domicilio social en Livange (Luxemburgo), en liquidación judicial, representada por M^e P. Schiltz, liquidador judicial,

representados en el presente procedimiento por M^e J.-C. Fourgoux, Abogado de Bruselas y de París, que designan como domicilio en Luxemburgo el despacho de M^e P. Schiltz, 4, rue Béatrix de Bourbon,

partes demandantes,

contra

Comisión de las Comunidades Europeas, representada por los Sres. G. Marengo, Consejero Jurídico principal, y L. Guérin, experto nacional adscrito a la

* Lengua de procedimiento: francés.

Comisión, y posteriormente por el Sr. Marengo y la Sra. F. Siredey-Garnier, experta nacional adscrita a la Comisión, en calidad de Agentes, que designa como domicilio en Luxemburgo el despacho del Sr. C. Gómez de la Cruz, miembro del Servicio Jurídico, Centre Wagner, Kirchberg,

parte demandada,

que tiene por objeto un recurso de anulación de la decisión de la Comisión de 15 de julio de 1998 por la que se desestimaron las denuncias presentadas por las partes demandantes en relación con un acuerdo supuestamente contrario al artículo 85 del Tratado CE (actualmente artículo 81 CE),

EL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA
DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (Sala Quinta),

integrado por el Sr. R. García-Valdecasas, Presidente, la Sra. P. Lindh y el Sr. J.D. Cooke, Jueces;

Secretaria: Sra. B. Pastor, administradora principal;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 4 de mayo de 2000;

dicta la siguiente

Sentencia

Hechos y antecedentes del litigio

- 1 Las partes demandantes se dedicaban a la importación y venta en Francia de vehículos de marcas japonesas que se hallaban en libre práctica en otros Estados miembros de la Comunidad, como Bélgica y Luxemburgo. Actualmente se encuentran en liquidación judicial.
- 2 Por considerarse perjudicadas por un acuerdo ilícito celebrado entre cinco importadores de automóviles japoneses en Francia, a saber, Sidat Toyota France, Mazda France Motors, Honda France, Mitsubishi Sonauto y Richard Nissan SA, una de las partes demandantes, concretamente el Sr. Jean-Michel Cesbron, presentó el 18 de noviembre de 1985 una denuncia ante la Comisión por infracción del artículo 30 del Tratado CE (actualmente artículo 28 CE, tras su modificación) y del artículo 85 del Tratado CE (actualmente artículo 81 CE).
- 3 El 29 de noviembre de 1988, las partes demandantes presentaron una nueva denuncia contra estos mismos cinco importadores, sobre la base del artículo 85 del Tratado.
- 4 En esta última denuncia, las partes demandantes alegaban, sustancialmente, que los cinco importadores de automóviles de marcas japonesas antes citados habían suscrito ante la Administración francesa el compromiso de no vender en el

mercado interior francés un número de automóviles superior al 3 % del número de matriculaciones de vehículos automóviles registradas en la totalidad del territorio francés durante el año civil anterior. En la denuncia se afirmaba que los mencionados importadores se habían puesto de acuerdo para repartirse dicha cuota con arreglo a normas preestablecidas, que excluían a cualquier otra empresa que deseara distribuir en Francia vehículos de origen japonés de marcas distintas de las distribuidas por las partes en el acuerdo denunciado.

5 En dicha denuncia, las partes demandantes alegaban además que, en contrapartida de dicha autolimitación, la Administración francesa había multiplicado los obstáculos a la libre circulación de vehículos de origen japonés de marcas distintas de las cinco marcas distribuidas por los importadores que participaron en el acuerdo denunciado.

6 Basándose en el artículo 11, apartado 1, del Reglamento nº 17 del Consejo, de 6 de febrero de 1962, Primer Reglamento de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado (DO 1962, 13, p. 204; EE 08/01, p. 22), la Comisión, mediante escrito de 9 de junio de 1989, recabó informaciones de los importadores denunciados. Como, mediante escrito de 20 de julio de 1989, la direction générale de l'industrie et de l'aménagement du territoire français había dado instrucciones a dichos importadores para que no contestaran a una de las preguntas formuladas por la Comisión, esta última pidió información a las autoridades francesas. El 28 de noviembre de 1989, éstas respondieron a dicha solicitud de información alegando, esencialmente, que «las preguntas relativas al comportamiento de las empresas mencionadas en el escrito de la Comisión, en la medida en que dicho comportamiento est[aba] relacionado con las modalidades reguladoras deseadas por las autoridades, carec[ían] de pertinencia en este contexto: en efecto, las referidas empresas no dispon[ían] de autonomía alguna en la gestión de dicha regulación».

7 Al no recibir noticias de la Comisión, el 24 de noviembre de 1989 las partes demandantes le dirigieron un escrito en el que le pedían que se pronunciara sobre las denuncias presentadas. Ante el silencio persistente de la Comisión, las partes demandantes interpusieron el 20 de marzo de 1990 un recurso por omisión y de indemnización ante el Tribunal de Justicia. Mediante auto de 23 de mayo de 1990,

Asia Motor France y otros/Comisión (C-72/90, Rec. p. I-2181), el Tribunal de Justicia declaró la inadmisibilidad del recurso por omisión y de indemnización, en la medida en que se refería a la omisión de la Comisión en relación con la supuesta infracción del artículo 30 del Tratado, y remitió el recurso al Tribunal de Primera Instancia, en la medida en que se refería a la omisión de la Comisión respecto de la supuesta infracción del artículo 85 del Tratado y de la consiguiente responsabilidad.

- 8 Entretanto, mediante escrito de 8 de mayo de 1990, el Director General de la Dirección General de Competencia de la Comisión comunicó a las partes demandantes, conforme al artículo 6 del Reglamento nº 99/63/CEE de la Comisión, de 25 de julio de 1963, relativo a las audiencias previstas en los apartados 1 y 2 del artículo 19 del Reglamento nº 17 del Consejo (DO 1963, 127, p. 2268; EE 08/01, p. 62), que la Comisión no tenía previsto dar curso a sus denuncias y les pidió que presentaran sus eventuales observaciones a este respecto. El 29 de junio de 1990, las partes demandantes transmitieron a la Comisión sus observaciones, en las que reafirmaban la procedencia de sus denuncias.
- 9 En estas circunstancias, mediante sentencia de 18 de septiembre de 1992, Asia Motor France y otros/Comisión (T-28/90, Rec. p. II-2285; en lo sucesivo, «sentencia Asia Motor France I»), el Tribunal de Primera Instancia declaró que no había lugar a pronunciarse sobre las pretensiones del recurso en la medida en que éste se basaba en el artículo 175 del Tratado CE (actualmente artículo 232 CE). En todo lo demás, el Tribunal de Primera Instancia declaró la inadmisibilidad de las pretensiones de indemnización de las partes demandantes.
- 10 El 5 de junio de 1990, la sociedad Somaco presentó también ante la Comisión una denuncia, dirigida contra las prácticas de las sociedades CCIE, SIGAM, SAVA, SIDA y Auto GM, todas ellas domiciliadas en Lamentin (Martinica, Francia), concesionarias respectivamente de las marcas Toyota, Nissan, Mazda, Honda y Mitsubishi, e importadoras de estas marcas en dicha isla. Esta denuncia, basada en los artículos 30 y 85 del Tratado, criticaba también las prácticas de la Administración francesa, alegando que tenían como objetivo impedir las importaciones paralelas de vehículos de determinadas marcas japonesas y de vehículos de la marca coreana Hyundai efectuadas por la denunciante.

- 11 Mediante escrito de 9 de agosto de 1990, en el que hacía referencia a su escrito de 8 de mayo de 1990 dirigido a las partes demandantes, la Comisión comunicó a la sociedad Somaco que no tenía previsto dar curso a su denuncia y le pidió, conforme a lo dispuesto en el artículo 6 del Reglamento n° 99/63, que presentara sus observaciones. Mediante escrito de 28 de septiembre de 1990, Somaco se reafirmó en la procedencia de su denuncia.
- 12 Mediante escrito de 5 de diciembre de 1991, la Comisión comunicó a las partes demandantes y a la sociedad Somaco una decisión por la que se desestimaban las denuncias presentadas el 18 de noviembre de 1985, el 29 de noviembre de 1988 y el 5 de junio de 1990.
- 13 Dicha desestimación se basaba en dos motivos. Según el primer motivo de desestimación, el comportamiento de los cinco importadores denunciados era parte integrante de la política de las autoridades francesas en materia de importaciones de automóviles japoneses en Francia. En el marco de dicha política, las autoridades no sólo fijaban las cantidades totales de vehículos admitidos cada año en Francia, sino que determinaban igualmente los criterios de reparto de estas cantidades. Según el segundo motivo de desestimación, no existía relación entre el interés de las demandantes y la infracción alegada, puesto que la eventual aplicación del artículo 85 del Tratado no podría remediar la situación por la que las demandantes se consideraban perjudicadas.
- 14 Mediante demanda presentada en la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia el 4 de febrero de 1992, las partes demandantes y la sociedad Somaco interpusieron un recurso de anulación contra la citada decisión de 5 de diciembre de 1991.
- 15 Mediante sentencia de 29 de junio de 1993, Asia Motor France y otros/Comisión (T-7/92, Rec. p. II-669; en lo sucesivo, «sentencia Asia Motor France II»), el Tribunal de Primera Instancia anuló la decisión de 5 de diciembre de 1991, en la medida en que se refería al artículo 85 del Tratado, debido, por una parte, a que

el primer motivo de desestimación se basaba en una apreciación errónea de hecho y de Derecho de los elementos sometidos a la apreciación de la Comisión y, por otra, a que el segundo motivo de desestimación adolecía de un error de Derecho.

- 16 A raíz de dicha sentencia, el 25 de agosto de 1993 la Comisión dirigió sendas solicitudes de información basadas en el artículo 11, apartado 1, del Reglamento n° 17 a las autoridades francesas y a los concesionarios de Martinica contra los que se dirigía la denuncia de la sociedad Somaco de 5 de junio de 1990.
- 17 Los concesionarios de Martinica y las autoridades francesas contestaron a las solicitudes de información de la Comisión durante el mes de octubre de 1993 y mediante escrito de 11 de noviembre de 1993, respectivamente.
- 18 El 19 de octubre de 1993, las partes demandantes y la sociedad Somaco enviaron a la Comisión un escrito de requerimiento con arreglo al artículo 175 del Tratado.
- 19 El 10 de enero de 1994, la Comisión envió a las partes demandantes y a la sociedad Somaco una comunicación con arreglo al artículo 6 del Reglamento n° 99/63. También les adjuntó copia de las respuestas a las solicitudes de información y les ofreció la posibilidad de examinar las pruebas documentales que se le habían presentado. Mediante escrito de 9 de marzo de 1994, las partes demandantes y la sociedad Somaco formularon sus observaciones.
- 20 El 2 de agosto de 1994, las partes demandantes y la sociedad Somaco enviaron un nuevo escrito de requerimiento a la Comisión.

- 21 Mediante escrito de 13 de octubre de 1994, la Comisión comunicó a las partes demandantes y a la sociedad Somaco una nueva decisión por la que se desestimaban sus denuncias. Esta decisión sólo reproducía el primer motivo de desestimación contenido en la decisión de 5 de diciembre de 1991.
- 22 Mediante demanda presentada en la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia el 12 de diciembre de 1994, las partes demandantes y la sociedad Somaco interpusieron un recurso por omisión, de anulación y de indemnización, dirigido contra la Comisión y su decisión de 13 de octubre de 1994.
- 23 Mediante sentencia de 18 de septiembre de 1996, Asia Motor France y otros/ Comisión (T-387/94, Rec. p. II-961; en lo sucesivo, «sentencia Asia Motor France III»), el Tribunal de Primera Instancia declaró la inadmisibilidad de las pretensiones referentes a la omisión y a la indemnización formuladas por las partes demandantes y la sociedad Somaco. Asimismo, desestimó por infundadas las pretensiones de anulación por cuanto se referían a la decisión de desestimar la denuncia de la sociedad Somaco de 5 de junio de 1990. En cambio, el Tribunal anuló la decisión de la Comisión de 13 de octubre de 1994 en la medida en que desestimaba las denuncias de 18 de noviembre de 1985 y de 29 de noviembre de 1988.
- 24 A raíz de dicha sentencia, la Comisión inició una investigación complementaria sobre el objeto de las denuncias de las partes demandantes y envió, el 7 de mayo de 1997, a los cinco importadores de la Francia metropolitana denunciados, sendas solicitudes de información basadas en el artículo 11, apartado 1, del Reglamento nº 17 y que estaban redactadas en los siguientes términos:

«1. Respecto a los años 1977 y 1988, ambos inclusive, sírvase comunicar cualquier documento que se halle en su poder que proceda directa o indirectamente de las autoridades francesas y que se refiera al reparto de una cuota de importación de automóviles japoneses entre los cinco importadores en Francia de las marcas Honda, Mazda, Toyota, Mitsubishi y Nissan.

2. Respecto a los años 1977 y 1988, ambos inclusive, sírvase comunicar cualquier documento que se halle en su poder que proceda de la Chambre syndicale des importateurs d'automobiles (CSIAM, avenue de Wagram, nº 33) y que se refiera al reparto mencionado en el número 1.

 3. Sírvase proporcionar todas las explicaciones que permitan demostrar que la Administración francesa ejerció sobre su empresa “presiones irresistibles”, en el sentido de la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 18 de septiembre de 1996 (apartado 70, antes citado, de la sentencia [Asia Motor France III]).

 4. Sírvase explicar por qué razones su empresa, en particular, no pudo resistir tales presiones.

 5. Sírvase indicar en qué fecha dejó de aplicarse, por lo que respecta a su empresa, el régimen estatal de importación implantado por las autoridades francesas en 1977 para los vehículos automóviles de terceros países, en todo el territorio francés, en el marco de la política comercial practicada por aquel entonces por la República Francesa en materia de automóviles.»
- 25 Las sociedades Toyota, Nissan, Mazda, Honda y Sonauto respondieron a las solicitudes de información los días 6 de junio de 1997, 9 de junio de 1997, 9 de junio de 1997, 24 de junio de 1997 y 11 de septiembre de 1997, respectivamente.
- 26 El 7 de octubre de 1997, la Comisión envió a las partes demandantes una comunicación basada en el artículo 6 del Reglamento nº 99/63. Mediante escrito de 5 de diciembre de 1997, las partes demandantes presentaron sus observaciones sobre dicha comunicación.

27 Mediante escrito de 16 de julio de 1998, la Comisión informó a las partes demandantes de su decisión de desestimar de nuevo sus denuncias (en lo sucesivo, «decisión impugnada»). La Comisión indicaba que las respuestas a sus solicitudes de información de 7 de mayo de 1997 «confirma[ban] que, durante el período considerado, no se ha[bía] producido ningún acuerdo». Añadía que, en cualquier caso, no existía un interés comunitario suficiente para justificar una nueva intervención por su parte.

Procedimiento

28 Mediante demanda presentada en la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia el 23 de septiembre de 1998, las partes demandantes interpusieron este recurso.

29 Mediante escrito separado, la Comisión propuso, el 29 de octubre de 1998, una excepción de inadmisibilidad basada en los artículos 19, párrafo primero, del Estatuto CE del Tribunal de Justicia y 44, apartado 1, letra c), del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Primera Instancia.

30 El 30 de diciembre de 1998, las partes demandantes presentaron sus observaciones sobre esta excepción de inadmisibilidad.

31 Mediante auto de 21 de mayo de 1999, Asia Motor France y otros/Comisión (T-154/98, Rec. p. II-1703), el Tribunal de Primera Instancia declaró la admisibilidad del presente recurso en la medida en que se basa en un motivo relativo a un error manifiesto de apreciación y en un motivo relativo a una infracción del artículo 176 del Tratado CE (actualmente artículo 233 CE), declaró la inadmisibilidad del recurso en todo lo demás y reservó la decisión sobre las costas.

32 Previo informe del Juez Ponente, el Tribunal de Primera Instancia (Sala Quinta) decidió iniciar la fase oral y, en el marco de las diligencias de ordenación del procedimiento, pidió a la Comisión que presentara sus solicitudes de información de 7 de mayo de 1997 y las respuestas de los cinco importadores objeto de las denuncias, y que indicara si las partes demandantes conocían estos documentos. Mediante escrito de 9 de julio de 1999, la Comisión comunicó los documentos y datos requeridos.

33 El 23 de marzo de 2000, el Tribunal de Primera Instancia decidió unir a los autos diversos documentos que habían sido presentados en el marco del asunto T-387/94:

— la carta del ministère de l'Industrie, des Postes et Télécommunications et du Tourisme de 1 de julio de 1987 (en lo sucesivo, «carta de 1 de julio de 1987»);

— la carta de 19 de agosto de 1982 del Secretario de Estado encargado de los departamentos y territorios de Ultramar, dirigida al Presidente del Groupe-ment des importateurs de véhicules étrangers Antilles-Guyane;

— la sentencia del tribunal de commerce de Paris de 16 de marzo de 1990;

— la decisión 94-D-05 del conseil de la concurrence, de 18 de enero de 1994.

34 Durante la vista de 4 de mayo de 2000 fueron oídas las observaciones orales de las partes y sus respuestas a las preguntas formuladas por el Tribunal de Primera Instancia.

Pretensiones de las partes

35 En su recurso, las partes demandantes solicitan al Tribunal de Primera Instancia que:

— Anule la decisión impugnada.

— Haga constar que las demandantes se reservan el derecho a exigir la reparación del perjuicio sufrido.

— Condene en costas a la Comisión.

36 En su escrito de réplica, solicitan «al Tribunal de Primera Instancia que estime sus pretensiones, examinando, en caso necesario, como motivo apreciable de oficio, la vulneración de los derechos fundamentales resultante de la duración no razonable del procedimiento».

37 La Comisión solicita al Tribunal de Primera Instancia que:

— Desestime el recurso por infundado.

— Condene en costas a las partes demandantes.

38 En su escrito de dúplica, la Comisión solicita, además, al Tribunal de Primera Instancia que:

- Declare la inadmisibilidad de la pretensión de las partes demandantes de que el Tribunal de Primera Instancia haga constar que se reservan el derecho a interponer un recurso contra la Comisión basado en el artículo 215 del Tratado CE (actualmente artículo 288 CE).
- Declare la inadmisibilidad del motivo relativo a la violación del principio del plazo razonable.

Sobre la admisibilidad del motivo relativo a la violación del principio del plazo razonable del procedimiento

Alegaciones de las partes

- 39 En su escrito de réplica, las partes demandantes sostienen que el plazo en el que la Comisión se pronunció sobre sus denuncias es excesivo y que, por consiguiente, ésta violó el principio general de Derecho comunitario según el cual cualquier persona tiene derecho a un proceso equitativo (sentencia del Tribunal de Justicia de 17 de diciembre de 1998, *Baustahlgewebe/Comisión*, C-185/95 P, Rec. p. I-8417, y sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 22 de octubre de 1997, *SCK y FNK/Comisión*, asuntos acumulados T-213/95 y T-18/96, Rec. p. II-1739).
- 40 Consideran que el motivo relativo a la violación de este principio debe suscitarlo de oficio el Tribunal de Primera Instancia, puesto que se trata de un derecho fundamental garantizado por el Convenio Europeo para la Protección de los Derechos Humanos y de las Libertades Fundamentales y que la Unión debe

respetar, en virtud del artículo F, apartados 1 y 2, del Tratado de la Unión Europea (actualmente artículo 6 UE, apartados 1 y 2, tras su modificación).

- 41 La Comisión alega que las partes demandantes han invocado por primera vez en su escrito de réplica este motivo, que no se basa en ninguna razón de hecho o de Derecho que haya aparecido durante el procedimiento. Estima, por ello, que debe declararse su inadmisibilidad, conforme al artículo 48, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento, que prohíbe invocar motivos nuevos en el curso del proceso.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 42 Se deduce de lo dispuesto en el artículo 44, apartado 1, letra c), del Reglamento de Procedimiento, en relación con el artículo 48, apartado 2, de dicho Reglamento, que la demanda que inicia el procedimiento debe contener la exposición sumaria de los motivos invocados y que en el curso del proceso no podrán invocarse motivos nuevos, a menos que se funden en razones de hecho y de Derecho que hayan aparecido durante el procedimiento. No obstante, procede declarar la admisibilidad de un motivo que constituye una ampliación de un motivo invocado anteriormente, directa o implícitamente, en el escrito de demanda y que presenta un estrecho vínculo con éste (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 17 de julio de 1998, *Thai Bicycle/Consejo*, T-118/96, Rec. p. II-2991, apartado 142).
- 43 En el presente caso, procede recordar que, en el auto *Asia Motor France y otros/ Comisión*, de 21 de mayo de 1999, antes citado, el Tribunal de Primera Instancia señaló expresamente que los dos únicos motivos que le habían sido válidamente sometidos son los relativos a un error manifiesto de apreciación y a una infracción del artículo 176 del Tratado. Observó, en particular, que no se deducía de la demanda que las partes demandantes hubieran invocado igualmente un motivo basado en la violación de los derechos de defensa.

- 44 Debe, pues, considerarse que el motivo relativo a la violación del principio del plazo razonable, que no se inscribe en ninguno de los motivos formulados en la demanda, se formuló por primera vez en el escrito de réplica.
- 45 Durante el procedimiento no ha aparecido ningún elemento nuevo que justifique el retraso de las partes demandantes en presentar tal motivo, por lo que debe declararse su inadmisibilidad con arreglo a las citadas disposiciones del Reglamento de Procedimiento.
- 46 Es cierto que el Tribunal de Primera Instancia puede examinar de oficio la existencia de vicios sustanciales de forma y, en particular, la vulneración de las garantías procedimentales conferidas por el ordenamiento jurídico comunitario (sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de mayo de 1991, Interhotel/Comisión, C-291/89, Rec. p. I-2257, apartado 14, y sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 13 de diciembre de 1999, Européenne automobile/Comisión, asuntos acumulados T-9/96 y T-211/96, Rec. p. II-3639, apartado 31). Sin embargo, puesto que el Tribunal de Primera Instancia ya se ha pronunciado sobre cuáles son los motivos legalmente invocados en la demanda (véase el auto Asia Motor France y otros/Comisión, de 21 de mayo de 1999, antes citado), no procede realizar tal examen de oficio en el presente caso.

Sobre la admisibilidad de la pretensión de que se haga constar que las partes demandantes se reservan el derecho a exigir la reparación del perjuicio sufrido

- 47 Procede observar, en primer lugar, que las partes demandantes no han presentado observaciones sobre la excepción de inadmisibilidad propuesta por la Comisión.
- 48 Debe indicarse, a continuación, que, en el marco de un recurso interpuesto con arreglo al artículo 173 del Tratado CE (actualmente artículo 230 CE, tras su modificación), no corresponde al Juez comunitario hacer constar, a instancia de una de las partes, la circunstancia de que ésta se reserva el derecho a interponer

un recurso de indemnización. Por consiguiente, la pretensión de las partes demandantes de que el Tribunal de Primera Instancia así lo haga constar debe declararse inadmisibile.

Sobre el fondo

- 49 En apoyo de su recurso, las partes demandantes invocan dos motivos relativos, en primer lugar, a la existencia de un error manifiesto de apreciación y, en segundo lugar, a la infracción del artículo 176 del Tratado.

Observaciones preliminares

- 50 Debe recordarse que las denuncias presentadas por las partes demandantes contenían, básicamente, dos imputaciones. La primera denunciaba la existencia de un acuerdo entre los importadores de automóviles de cinco marcas japonesas (Toyota, Honda, Mazda, Mitsubishi y Nissan) en la Francia metropolitana y la Administración francesa, cuyo objeto era limitar sus importaciones en el mercado francés a cambio del compromiso de las autoridades francesas de reservarles en exclusiva el parque de automóviles de origen japonés. La segunda imputación se refería a la existencia de un acuerdo entre estos mismos importadores por el que se repartían la cuota así fijada.
- 51 En la decisión impugnada, la Comisión desestimó estas denuncias, por una parte, por no existir un acuerdo en el sentido del artículo 85, apartado 1, del Tratado y, por otra parte, por no darse un interés comunitario suficiente para continuar el procedimiento. En su recurso, las partes demandantes cuestionan la legalidad del primer motivo de desestimación alegado por la Comisión.

52 En cuanto a este primer motivo de desestimación, la Comisión señala en la decisión impugnada lo siguiente:

«[...] durante el período considerado, los poderes públicos franceses fijaron al principio de cada año, para cada uno de los importadores acreditados, el número de vehículos cuya importación se autorizaba. El reparto de la cuota global del 3 % era, pues, responsabilidad exclusiva de la Administración francesa. En contra de lo alegado por los denunciantes, los importadores no procedieron a un reparto, sino que tuvieron que respetar las cuotas de venta que la Administración les imponía unilateralmente. Se confirma, pues, que, por lo que respecta al reparto de la cuota global, no se produjo un concurso de voluntades entre los cinco importadores, ni, por consiguiente, un acuerdo en el sentido del artículo 85, apartado 1.» (Apartado 6.)

«[...] la Administración francesa no ejerció presión sobre el grupo de importadores para que se pusieran de acuerdo entre ellos con el fin de asegurar el respeto de la cuota global del 3 %, sino que [...] presionó a cada importador para que respetara una parte de dicha cuota que la propia Administración determinaba. Para que la presión fuera eficaz, no era necesario que los importadores mantuvieran contactos entre ellos.» (Apartado 12.)

53 Procede recordar que el control jurisdiccional de los actos de la Comisión que implican valoraciones económicas complejas debe limitarse a comprobar si se cumplieron las normas de procedimiento y de motivación, así como la exactitud material de los hechos y la falta de manifiesto error de apreciación y de desviación de poder (sentencias del Tribunal de Justicia de 17 de noviembre de 1987, BAT y Reynolds/Comisión, asuntos acumulados 142/84 y 156/84, Rec. p. 4487, apartado 62, y de 15 de junio de 1993, Matra/Comisión, C-225/91, Rec. p. I-3203, apartados 23 y 25; sentencias Asia Motor France II, apartado 33, y Asia Motor France III, apartado 46).

54 Por otra parte, procede subrayar que, en los casos en que la Comisión dispone de una facultad de apreciación para poder cumplir sus funciones, la observancia de

las garantías otorgadas por el ordenamiento jurídico comunitario en los procedimientos administrativos reviste una importancia aún más fundamental. Entre estas garantías figura, en particular, la obligación de la Institución competente de examinar, detenida e imparcialmente, todos los elementos pertinentes del caso concreto (sentencia del Tribunal de Justicia de 21 de noviembre de 1991, Technische Universität München, C-269/90, Rec. p. I-5469, apartado 14, y sentencia Asia Motor France II, apartado 34).

- 55 De este modo, en el marco de la investigación de las solicitudes presentadas a la Comisión de acuerdo con el artículo 3 del Reglamento n° 17, el Tribunal de Primera Instancia ha declarado: «[S]i bien la Comisión no puede ser obligada a llevar a cabo una investigación, las garantías procedimentales previstas en el artículo 3 del Reglamento n° 17 y en el artículo 6 del Reglamento n° 99/63 la obligan a examinar atentamente los elementos de hecho y de Derecho puestos en su conocimiento por la parte denunciante, con el fin de apreciar si dichos elementos revelan una conducta que pueda falsear el juego de la competencia dentro del mercado común y afectar al comercio entre Estados miembros» (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 18 de septiembre de 1992, Automec/Comisión, T-24/90, Rec. p. II-2223, apartado 79, y la jurisprudencia mencionada, y sentencia Asia Motor France II, apartado 35).
- 56 Por último, aunque la Comisión no está obligada a investigar todas las denuncias que se le presenten, sin embargo, una vez que decide realizar tal investigación, debe hacerlo, salvo motivación debidamente detallada, con el cuidado, la seriedad y la diligencia necesarios, con el fin de poder apreciar con pleno conocimiento de causa los elementos de hecho y de Derecho sometidos a su apreciación por los denunciantes (sentencia Asia Motor France II, apartado 36).
- 57 Procede examinar a la luz de estas consideraciones los dos motivos invocados por las partes demandantes en apoyo de su recurso.

Sobre el primer motivo, relativo a un error manifiesto de apreciación

Alegaciones de las partes

- 58 Según las partes demandantes, es innegable que entre los cinco importadores considerados existía un acuerdo con el fin de excluir del mercado francés a las empresas que quisieran distribuir en él automóviles japoneses de marcas distintas de las que dichos importadores distribuían. Durante la vista, cuando el Tribunal de Primera Instancia les pidió que explicaran esta afirmación, las demandantes, en primer lugar, recordaron que ninguna norma imponía a los cinco importadores el comportamiento objeto de las denuncias. A continuación, se refirieron a la carta de 1 de julio de 1987, en la que el ministère de l'Industrie, des Postes et Télécommunications et du Tourisme, aludiendo a los peligros que representaban las importaciones paralelas para el sistema de autolimitación de las ventas de vehículos japoneses, exponía que dichas importaciones paralelas, por el hecho de entrar en competencia directa con la actividad de los cinco importadores acreditados, podían perjudicar progresivamente la exclusividad de hecho que se les había reconocido a cambio de sus compromisos de autolimitarse. Asimismo observaron que, en esta carta, el Ministerio indicaba que «el desarrollo de semejantes prácticas [podía] conducir rápidamente a que los importadores acreditados cuestion[aran] de nuevo la totalidad del sistema de autolimitación».
- 59 Además, las partes demandantes señalan que la propia Comisión precisó durante la vista del asunto T-387/94 que la decisión de la Administración francesa de no acreditar marcas japonesas distintas de las comercializadas por los cinco importadores denunciados formaba parte del compromiso contraído y podía considerarse la «contrapartida» de la aceptación por parte de los importadores de la política deseada por la Administración. Consideran que la explicación que la Comisión da a esta declaración en su escrito de contestación no puede aceptarse, puesto que las presiones irresistibles son actos unilaterales, mientras que las relaciones bilaterales implican un consenso, y aseguran que los cinco importadores obtenían ventajas evidentes del sistema de limitación de las exportaciones.

- 60 Las partes demandantes alegan, a continuación, que, como en los asuntos que dieron lugar a las sentencias Asia Motor France II y Asia Motor France III, la Comisión cometió un error manifiesto de apreciación de los hechos al estimar que el comportamiento denunciado carecía de autonomía hasta tal punto que quedaba al margen de lo dispuesto en el artículo 85, apartado 1, del Tratado.
- 61 Exponen, a este respecto, que, como observó el Tribunal de Primera Instancia en la sentencia Asia Motor France III, la Comisión sólo podía desestimar las denuncias invocando la falta de autonomía de los importadores considerados si existían indicios objetivos, pertinentes y concordantes de que dicho comportamiento les había sido impuesto unilateralmente por las autoridades nacionales mediante presiones irresistibles.
- 62 Las partes demandantes concluyen, sin embargo, que los elementos recogidos por la Comisión en el marco de la investigación complementaria que realizó a raíz de la sentencia Asia Motor France III no constituyen tales indicios. Por lo que respecta, en particular, a las declaraciones efectuadas por los cinco importadores en sus respuestas a las solicitudes de información de 7 de mayo de 1997, en las que afirmaban que las autoridades francesas aseguraban el respeto de las cuotas individuales bloqueando la emisión de certificados de homologación, las partes demandantes observan que ni estos importadores ni sus concesionarios iniciaron acciones para terminar con tal situación de hecho.
- 63 Por último, las partes demandantes alegan que la investigación complementaria no se realizó de manera minuciosa e imparcial, y que los elementos recogidos no se sometieron a un verdadero análisis.
- 64 La Comisión alega que, según lo formulan las partes demandantes, el motivo relativo a la existencia de un error de apreciación manifiesto resulta de una lectura incorrecta de la decisión impugnada.

- 65 Subraya que en la decisión se indica claramente que las denuncias se desestimaron por no existir un acuerdo restrictivo de la competencia en el sentido del artículo 85, apartado 1, del Tratado, y no porque las autoridades francesas hubieran ejercido presiones irresistibles sobre los cinco importadores con el fin de que adoptaran el comportamiento objeto de las denuncias. Durante la vista, la Comisión admitió, sin embargo, que la afirmación contenida en sus dos decisiones desestimatorias anteriores según la cual los importadores investigados no disponían de ninguna «autonomía» o «margen de maniobra» era algo ambigua y podía dar a entender que la Comisión consideraba que, aunque dichos importadores habían observado un comportamiento contrario a las normas sobre competencia, éste quedaba al margen del artículo 85, apartado 1, del Tratado por haber sido impuesto por las autoridades públicas.
- 66 La Comisión expone que ni las denuncias ni las consiguientes investigaciones proporcionaron indicios de la existencia de un acuerdo restrictivo de la competencia entre los cinco importadores considerados.
- 67 A este respecto recuerda, en primer lugar, refiriéndose al apartado 62 de la sentencia *Asia Motor France III*, que las propias autoridades francesas admitieron haber decidido, en 1977, tomar medidas para limitar al 3 % del mercado metropolitano la penetración de vehículos japoneses.
- 68 En segundo lugar, la Comisión observa que las autoridades francesas reconocieron asimismo haber decidido repartir el volumen de importaciones autorizadas entre los cinco importadores acreditados entonces presentes en el mercado, teniendo en cuenta las cuotas de mercado que poseían en aquel momento, y no permitir ninguna nueva acreditación de importadores de marcas japonesas (sentencia *Asia Motor France III*, apartado 62). Asegura que tal sistema de limitación de las importaciones no exigió un acuerdo entre dichos importadores, sino que sólo se basó en relaciones bilaterales entre cada uno de ellos y las autoridades francesas. Explica, al respecto, que la estabilización de las ventas en el nivel deseado por las autoridades resultaba de indicaciones que éstas comunicaban directa y verbalmente a cada uno de los importadores, como se indica en las cartas de 6 de junio de 1997 de la sociedad Toyota, de 9 de junio de 1997 de la sociedad Nissan, de 9 de junio de 1997 de la sociedad Mazda y de 24 de junio de 1997 de la sociedad Honda, y que correspondía a estos

importadores respetar el límite que las autoridades les fijaban individualmente. La Comisión añade que, como expusieron las autoridades francesas en su respuesta de 11 de noviembre de 1993 a la solicitud de información, «el hecho de limitar a un determinado volumen el índice de penetración suponía necesariamente fijar asimismo el reparto de este volumen entre las diferentes marcas: de lo contrario, las autoridades francesas no habrían tenido ningún medio de controlar e imponer el respeto del volumen global fijado».

69 En tercer lugar, la Comisión sostiene que las autoridades francesas aseguraban el respeto de las cuotas asignadas a los cinco importadores bloqueando la emisión de certificados de homologación para los vehículos importados al margen de estas cuotas. Asegura que la investigación complementaria que efectuó a raíz de la sentencia Asia Motor France III permitió obtener de dichos importadores declaraciones coincidentes a este respecto, así como una carta particularmente elocuente, dirigida por ellos el 27 de febrero de 1981 al directeur des industries métallurgiques, mécaniques et électroniques del ministère de l'Industrie, des Postes et Télécommunications et du Tourisme.

70 Según la Comisión, la prueba de que estos importadores habían aceptado el sistema de cuotas bajo presión de las autoridades francesas es que éste era contrario a sus intereses, ya que limitaba el crecimiento de sus cuotas de mercado en Francia, siendo así que entre 1970 y 1977 el índice de penetración de las marcas japonesas había pasado de 0,17 a 2,51 %.

71 Admite que este sistema impedía de hecho nuevas entradas en el mercado y, por tanto, protegía a los cinco importadores acreditados. Señala que, sin embargo, ello era resultado, no de un acuerdo entre dichos importadores, sino sólo de la voluntad de las autoridades francesas de limitar el número de matriculaciones de vehículos japoneses y que, sea como fuere, estos importadores habrían tenido que dirigirse a las autoridades francesas si hubieran querido impedir nuevas acreditaciones, con lo que el consiguiente acuerdo entre estas autoridades y cada importador no constituiría un acuerdo entre empresas en el sentido del artículo 85, apartado 1, del Tratado. Añade que, si bien es cierto que, en el contexto de una regulación de las importaciones por los poderes públicos, cada importador, una vez que ha aceptado limitar sus ventas, tiene interés en que

también se congele la evolución de las cuotas de mercado de sus competidores inmediatos, de ello no puede deducirse que exista un acuerdo entre empresas.

- 72 Por lo que se refiere a su declaración durante la vista del asunto T-387/94 (véase el apartado 76 *infra*), la Comisión señala que es una declaración «simplemente descriptiva de un sistema de relaciones bilaterales», con la que pretendió distinguir entre, por una parte, las relaciones entre las autoridades francesas y cada importador —que, en su opinión, no podían calificarse de «acuerdo entre empresas» en el sentido del artículo 85, apartado 1, del Tratado— y, por otra parte, las posibles relaciones entre importadores.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 73 Debe recordarse, en primer lugar, que, en su decisión de 5 de diciembre de 1991, la Comisión ya había desestimado las denuncias de las partes demandantes y de la sociedad Somaco habida cuenta, en particular, de la falta de autonomía de los operadores denunciados. En su sentencia *Asia Motor France II*, el Tribunal de Primera Instancia declaró que, en la medida en que se basaba en este motivo de desestimación, la decisión «incurr[ía] en un error manifiesto de apreciación de los hechos» que había conducido a la Comisión «a cometer un error de Derecho en cuanto a la aplicabilidad del artículo 85 del Tratado a los comportamientos de los operadores denunciados» (apartado 55). El Tribunal de Primera Instancia llegó a esta conclusión tras haber examinado, en un primer momento, dos documentos relativos a las importaciones de automóviles japoneses en Martinica que los denunciantes habían presentado durante el procedimiento administrativo ante la Comisión. Después de apreciar que estos elementos de los autos «constitu[ían], a primera vista, un indicio serio de la existencia de una verdadera autonomía de comportamiento» de los operadores económicos considerados (apartado 44), el Tribunal de Primera Instancia examinó los motivos de la decisión de 5 de diciembre de 1991 en la parte en la que ésta desestimaba no sólo la denuncia de la sociedad Somaco en cuanto a la existencia de un acuerdo entre los concesionarios de Martinica, sino también las denuncias de las partes demandantes sobre la existencia de un acuerdo entre los importadores en la Francia metropolitana. Tras analizar otros dos documentos, es decir, la carta de 1 de julio de 1987 y la sentencia del tribunal de commerce de París de 16 de marzo de 1990, el Tribunal

de Primera Instancia estimó que los diferentes elementos de los autos no corroboraban la conclusión según la cual los operadores económicos de la Francia metropolitana y de Martinica objeto de las diferentes denuncias no disponían de ninguna autonomía o «margen de maniobra» (apartado 55).

- 74 Después de que el Tribunal de Primera Instancia anulara, en su sentencia Asia Motor France II, la decisión de 5 de diciembre de 1991, la Comisión continuó el examen de las mencionadas denuncias, dirigiendo solicitudes de información a las autoridades francesas y a los concesionarios de Martinica mencionados en la denuncia de la sociedad Somaco (véanse los apartados 16 y 17 *supra*). En la posterior decisión de 13 de octubre de 1994, que volvió a denegar las denuncias, la Comisión consideró que el examen de las respuestas a las solicitudes de información «confirma[ba] que las autoridades francesas habían establecido desde 1977 un sistema estatal de importación para los vehículos de países terceros, aplicable a la totalidad del territorio de la República Francesa —aunque de un modo específico en el departamento de Martinica— en el marco de la política comercial en materia de automóviles practicada en aquella época en el ámbito nacional», y llegó a la siguiente conclusión: «se ha confirmado de modo suficiente que los importadores denunciados, y en particular los de Martinica, no disponían de margen de maniobra alguno para la aplicación del régimen de importación de que se trata».
- 75 En su sentencia Asia Motor France III, para controlar la legalidad de este motivo de desestimación, el Tribunal de Primera Instancia examinó por separado el comportamiento denunciado por las partes demandantes, relativo a las importaciones en la Francia metropolitana, y el denunciado por la sociedad Somaco, relativo a las importaciones en Martinica.
- 76 Respecto a las denuncias de las partes demandantes, el Tribunal de Primera Instancia declaró que «la Comisión [había cometido] un error manifiesto de apreciación de los hechos al considerar, a la vista de los elementos de que disponía, que el comportamiento de los importadores acreditados en [la] Francia metropolitana carecía de autonomía hasta el punto de escapar a la aplicación del apartado 1 del artículo 85 del Tratado», y que, «a falta de elementos que demuestren la existencia de presiones irresistibles [...] que obligaran a los importadores a aceptar una limitación de sus importaciones, debe considerarse que el comportamiento de los importadores que se atiene a los deseos de la

Administración francesa, teniendo en cuenta la totalidad de los riesgos y ventajas pertinentes, constituye el ejercicio de una elección de orden comercial» (apartado 71). Llegó a esta conclusión tras comprobar, en primer lugar, que la Comisión había basado su decisión en los mismos elementos en los que había basado el primer motivo de desestimación de su decisión de 5 de diciembre de 1991. Observó, por una parte, que los elementos que la Comisión había calificado de «nuevos» en su escrito de contestación a la demanda y en su dúplica sólo se referían a la situación en Martinica y, por otra parte, que las respuestas de las autoridades francesas a la solicitud de información de 25 de agosto de 1993 no habían proporcionado ningún elemento que pudiera apoyar o concretar la afirmación según la cual no se podía formular ningún reproche contra los importadores denunciados, que se habían limitado a aplicar unas medidas resultantes de decisiones de las autoridades, sin disponer de ningún margen de maniobra (apartado 66). En estas circunstancias, el Tribunal observó que ningún dato que constara en autos permitía llegar a la conclusión de que se hubieran ejercido, de hecho, presiones de este tipo sobre los importadores, y que dicha cuestión no había sido objeto de ninguna verificación durante el procedimiento administrativo respecto de las autoridades francesas o de los importadores de la Francia metropolitana (apartado 68). En segundo lugar, el Tribunal de Primera Instancia señaló que «la Comisión [había precisado] durante la vista que la decisión de la Administración de no acreditar otras marcas japonesas que las de los cinco importadores denunciados forma[ba] parte del compromiso contraído y [podía] considerarse como la “contrapartida” de la aceptación por parte de los importadores de la política deseada por la Administración, lo que parec[ía] excluir, a primera vista, la existencia de presiones irresistibles ejercidas por las autoridades francesas», y que confirma[ba] además este extremo la carta de 1 de julio de 1987 (apartado 69).

- 77 Sin embargo, respecto a la denuncia de la sociedad Somaco, el Tribunal de Primera Instancia consideró que el motivo desestimatorio relativo a la falta de autonomía de los concesionarios de Martinica en la aplicación del régimen de importación no se basaba en un error manifiesto de apreciación de los hechos. Estimó que los elementos nuevos obtenidos durante la investigación que se había efectuado después de la sentencia Asia Motor France II permitían una nueva interpretación de los documentos a los que, tras un primer análisis, el Tribunal de Primera Instancia había otorgado, en dicha sentencia, un importante valor probatorio en cuanto a la probable existencia de un concurso de voluntades.
- 78 En el presente caso, procede examinar si los elementos recogidos por la Comisión, entre otros los obtenidos en el marco de la investigación complementaria

realizada a raíz de la sentencia Asia Motor France III, apoyan suficientemente el motivo relativo a la inexistencia de un acuerdo contrario al artículo 85 del Tratado, apreciado en la decisión impugnada para desestimar las denuncias de las partes demandantes.

79 Debe señalarse, en primer lugar, que varios elementos nuevos confirman la afirmación de las autoridades francesas según la cual, en 1977, adoptaron una política destinada a limitar, al menos hasta 1993, la penetración de vehículos japoneses en territorio de la Francia metropolitana al nivel entonces alcanzado, el 3 % del número total de vehículos matriculados en este territorio. Pueden citarse, a título de ejemplo, una «carta abierta al Ministro de Industria», redactada en 1981 por los cinco importadores considerados, anexa a la carta de 6 de junio de 1997 de la sociedad Toyota y a la de 9 de junio de 1997 de la sociedad Nissan; un artículo del diario *Le Monde* de 6 de febrero de 1981, que también se adjunta a esas dos cartas, así como una carta conjunta de los cinco importadores dirigida el 27 de febrero de 1981 al Director de la Dirección «Industries métallurgiques, mécaniques et électroniques» del ministère de l'Industrie, des Postes et Télécommunications et du Tourisme, que se adjunta a la carta de 24 de junio de 1997 de la sociedad Honda.

80 En segundo lugar, existen nuevos elementos que confirman la afirmación de las autoridades francesas según la cual impusieron, a continuación, dicha cuota global del 3 % a los citados importadores. Esta afirmación resulta corroborada por la citada «carta abierta al Ministro de Industria» y por el mencionado artículo del diario *Le Monde* de 6 de febrero de 1981, que menciona «la decisión unilateral del Gobierno francés de limitar las matriculaciones de automóviles japoneses al 3 % del total anual de matriculaciones francesas», e indica que «las autoridades francesas, tras varios meses de negociación, habían notificado al Embajador de Japón en Francia, Sr. Kitahara, que, en lo sucesivo, las ventas de automóviles nipones no debían superar el nivel entonces alcanzado (3 % del mercado), so pena de ser objeto de “obstáculos no arancelarios” diversos».

81 En tercer lugar, existen elementos nuevos que corroboran la afirmación de las autoridades francesas según la cual el reparto de la cuota global entre estos importadores no era fruto de una concertación entre ellos, con el apoyo, en su caso, de dichas autoridades, sino que les fue impuesto unilateralmente por éstas.

Así, en su carta de 6 de junio de 1997, la sociedad Toyota explica: «[E]l Ministerio de Industria convocaba a los cinco importadores japoneses acreditados para comunicarles verbalmente la cuota que les había sido atribuida para el año sobre la base de las matriculaciones del año anterior, y, en función de la evolución del mercado francés, el Ministerio de Industria ajustaba, en caso necesario, la cuota individual atribuida a cada una de las marcas siguiendo el mismo procedimiento verbal.» Asimismo, en su carta de 9 de junio de 1997, la sociedad Nissan explica que «el reparto de la cuota del 3 % asignada a los automóviles japoneses desde 1977 lo realizaba la Administración francesa de forma autoritaria e individual, marca por marca, y siempre verbalmente, entre los cinco importadores entonces acreditados por el Ministerio de Industria», y que «todos estos importadores, con domicilio social en la región de París, se encontraban en las proximidades del Ministerio de Industria, que no dudaba en convocarlos, primero al comienzo de cada año civil, para indicarles las estimaciones de cuota para el año, y después en diferentes ocasiones, para señalarles las modificaciones introducidas por el Ministerio en la cuota inicialmente prevista, en función de la evolución de las matriculaciones de vehículos en el mercado nacional». En su carta del mismo día, la sociedad Mazda indica que «la cuota se fijaba verbalmente, marca por marca». Por último, en su carta de 24 de junio de 1997, la sociedad Honda precisa: «es públicamente notorio que el Ministerio de Industria repartía la cuota del 3 % entre los cinco importadores japoneses acreditados en 1977 individual y verbalmente, de forma extremadamente autoritaria».

- 82 Debe observarse que estas declaraciones coincidentes se ven confirmadas por las comprobaciones que el conseil de la concurrence recogió en su decisión 94-D-05, de 18 de enero de 1994, «relativa a ciertas prácticas observadas en el mercado del automóvil». En esta decisión, el conseil de la concurrence expone lo siguiente:

«[...] la limitación de la cuota de los vehículos japoneses al 3 % del mercado metropolitano y al 15 % del mercado de Martinica resulta de medidas de contingentación aplicadas por los poderes públicos; [...] en el marco de esta regulación, los poderes públicos también han adoptado los criterios de reparto entre los importadores de las cantidades de vehículos admitidas en Francia, y han

operado este reparto de modo que la cuota global pueda extenderse sobre las ventas del año;»

y

«[...] si bien el juego de la competencia se ha falseado en la medida en que se ha limitado el acceso de vehículos japoneses y coreanos al mercado francés del automóvil y puesto que, cada año, la cuota de mercado global de éstos se ha repartido entre las marcas Toyota, Nissan, Mazda, Honda y Mitsubishi sin competencia, lo cierto es que la iniciativa de estas prácticas procede de la Administración, y no de las empresas consideradas; [...] la investigación practicada a instancia del Presidente del Conseil de la concurrence no ha permitido estimar que el comportamiento de los importadores acreditados o de sus concesionarios de Martinica pudiera dissociarse de las decisiones de la Administración, algo que, por lo demás, le confirmó a dicho Conseil de la concurrence el directeur des industries de base et des biens d'équipement del ministère de l'Industrie et du Commerce extérieur al declarar que "cualquier reflexión sobre el comportamiento de estas empresas debe tener en cuenta el hecho de que éstas no decidían sobre los criterios de gestión".»

83 Procede observar, por otro lado, que, al pronunciarse sobre un recurso interpuesto contra esta decisión, la cour d'appel de Paris confirmó, en sentencia de 3 de febrero de 1995, el fundamento de las anteriores declaraciones del conseil de la concurrence.

84 En cuarto lugar, existen varios elementos nuevos que permiten afirmar que las autoridades francesas aseguraban el respeto de las cuotas individuales y, por consiguiente, de la cuota global retrasando o denegando la emisión de los certificados de homologación, que son indispensables para la comercialización de vehículos en territorio francés. Así resulta expresamente de la «carta abierta al Ministro de Industria», antes citada, cuyo principal objeto era precisamente conseguir que se emitieran «certificados de homologación atrasados», y la carta de 27 de febrero de 1981 en la que los cinco importadores considerados exponían que la emisión de los certificados de homologación estaba subordinada al respeto

de la cuota del 3 % y se lamentaban del hecho de que ciertos certificados estuvieran retenidos por las autoridades competentes desde el mes de septiembre anterior. Asimismo, en el artículo del diario *Le Monde* de 6 de febrero de 1981, antes citado, se aludía al «papeleo administrativo para atrasar la homologación de los nuevos modelos de automóviles japoneses», a las quejas presentadas en el ministère des Affaires étrangères por importadores de automóviles japoneses en Francia debido a que «sus solicitudes de homologación [habían] quedado en suspenso o [habían] topado con numerosas dificultades», y al hecho de que el Gobierno japonés proyectara someter la cuestión a los órganos competentes del GATT. Así resulta igualmente de un artículo periodístico anexo a la carta de 9 de junio de 1997 de la sociedad Nissan, en el que se expone lo siguiente: «[S]egún la agencia de noticias “Kyodo”, el Gobierno japonés ha presentado ante Francia su protesta por las discriminaciones de que son objeto los automóviles japoneses a los que se deniega el certificado de homologación —y, con ello, la posibilidad de venderse.» Por lo demás, la sociedad Mazda adjuntó a su carta de 9 de junio de 1997 la copia de una carta de 19 de febrero de 1981 dirigida por uno de sus concesionarios al ministère de l'Industrie, des Postes et Télécommunications et du Tourisme en la que dicho concesionario se quejaba de estar esperando desde hacía más de cuatro meses los certificados de homologación y señalaba las desastrosas consecuencias de esta situación sobre sus actividades. Por último, un extracto de una revista de prensa de 24 de marzo de 1981, anexo a la carta de 24 de junio de 1997 de la sociedad Honda, indica:

«[E]n la actualidad, la venta en el mercado francés de diecinueve modelos de automóviles japoneses está prácticamente prohibida, por no haberse obtenido del Ministerio de Industria el “acta” del service des Mines que da fe de su conformidad con las normas de homologación francesas.»

85 De lo anterior resulta que la conclusión de la Comisión según la cual, por no existir un acuerdo en el sentido del artículo 85, apartado 1, del Tratado, las denuncias no están fundadas se apoya en indicios objetivos, pertinentes y concordantes.

86 Por lo demás, procede observar que ninguno de los argumentos invocados por las partes demandantes permite cuestionar esta conclusión.

- 87 Los elementos nuevos recogidos durante la investigación complementaria realizada a raíz de la sentencia Asia Motor France III permiten, en efecto, un nuevo análisis de los elementos a los que, en sus sentencias Asia Motor France II y Asia Motor France III, el Tribunal de Primera Instancia había atribuido un importante valor probatorio en cuanto la probable existencia de un concurso de voluntades.
- 88 Aunque es cierto que la carta de 1 de julio de 1987 se refiere a «compromisos de autolimitación» por parte de los cinco importadores, es difícil, en vista del contexto antes descrito, considerar que tales compromisos fueran voluntarios. Los elementos obrantes en autos demuestran, por el contrario, que los citados importadores no tenían más remedio que ajustarse a las medidas adoptadas por las autoridades francesas. Por este mismo motivo, ya no resulta creíble la afirmación contenida en la carta de 1 de julio de 1987 según la cual los importadores acreditados podían cuestionar el régimen de importación en Francia de automóviles japoneses.
- 89 Por lo que respecta al hecho de que los cinco importadores obtuvieran una «contrapartida», constituida por la decisión de la Administración francesa de no acreditar marcas de automóviles japoneses que no fueran las suyas (véase la carta de 1 de julio de 1987 y la declaración de la Comisión durante la vista del asunto T-387/94, mencionada en el apartado 76 *supra*), la explicación que la Comisión dio durante la vista, según la cual la Administración francesa pretendía con ello paliar lo desagradable de la política aplicada, puede ser razonablemente aceptada.
- 90 Por lo que respecta a las comprobaciones efectuadas por el tribunal de commerce de Paris en su sentencia de 16 de marzo de 1990 (véanse los apartados 52 y 53 de la sentencia Asia Motor France II), procede observar que tales comprobaciones se ven ahora contradichas por los nuevos elementos recogidos por la Comisión.

- 91 De lo anterior resulta que el motivo relativo al error manifiesto de apreciación de los hechos no está fundado.

Sobre el segundo motivo, relativo a la infracción del artículo 176 del Tratado

Alegaciones de las partes

- 92 Las partes demandantes sostienen que la Comisión no ha adoptado las medidas necesarias para la ejecución de la sentencia Asia Motor France III, infringiendo así el artículo 176 del Tratado.
- 93 En su opinión, la decisión impugnada sigue conteniendo los errores de hecho y de Derecho detectados por el Tribunal de Primera Instancia en dicha sentencia.
- 94 En primer lugar, afirman que la Comisión no efectuó la investigación complementaria de manera seria y diligente, ya que se contentó con dirigir a los correspondientes importadores una nueva solicitud de información que contenía preguntas inadecuadas, tendenciosas y relativas a hechos que se remontan a una veintena de años, y no analizó seriamente las respuestas a estas preguntas. Además, no se sometió a las autoridades francesas a ninguna inspección adicional.

- 95 En segundo lugar, aseguran que, de todos modos, la Comisión no ha recogido ningún elemento nuevo que demuestre la existencia de presiones irresistibles supuestamente ejercidas sobre los cinco importadores por las autoridades con el fin de que adoptaran el comportamiento denunciado por las partes demandantes.
- 96 La Comisión replica haber extraído todas las consecuencias de la sentencia Asia Motor France III al reanudar la investigación de las denuncias.
- 97 Expone que la investigación de la que habían sido objeto anteriormente las autoridades francesas ya había permitido reunir información aparentemente completa y pertinente sobre el mecanismo de limitación de las importaciones de vehículos japoneses aplicado por dichas autoridades. Señala, al respecto, que éstas habían indicado en dos ocasiones, en respuesta a las solicitudes de información que se les enviaron, que los importadores en Francia de automóviles japoneses se habían limitado a ajustarse a las decisiones de los poderes públicos adoptadas en el marco de las relaciones comerciales franco-japonesas, y que, en caso de rebasarse los volúmenes de ventas autorizados, las mismas autoridades podían imponer correcciones. La Comisión añade que, asimismo según una carta de 19 de agosto de 1982 del Secretario de Estado encargado de los departamentos y territorios de Ultramar, la emisión de los certificados de homologación era el instrumento utilizado para sancionar el régimen, sin que fuera necesario adoptar disposiciones formales. La Comisión explica que, en estas circunstancias, y en vista de que el mecanismo de limitación de las importaciones había seguido un procedimiento puramente oral, no le pareció necesario recabar de las autoridades francesas nuevos elementos de hecho o de Derecho.
- 98 La Comisión expone que, para ajustarse a las indicaciones contenidas en el apartado 68 de la sentencia Asia Motor France III, consideró, sin embargo, necesario que los importadores denunciados le proporcionaran la prueba de posibles presiones ejercidas por las autoridades francesas con el fin de hacer

respetar el mecanismo de regulación de las importaciones y le explicaran las razones por las que no habían podido resistir a tales presiones. Precisa que, para ello, les envió, el 7 de mayo de 1997, nuevas solicitudes de información con arreglo al artículo 11 del Reglamento n° 17.

- 99 La Comisión señala que, en sus respuestas, los importadores describieron de forma coincidente el funcionamiento del régimen aplicado por las autoridades francesas, confirmando en todos los puntos las precedentes declaraciones de éstas, lo cual le permitió reafirmarse plenamente en su opinión.
- 100 Por último, la Comisión estima que no puede reprochársele falta de diligencia o de seriedad en la forma de investigar las denuncias. Afirma haber pedido información a las autoridades francesas en dos ocasiones y recuerda que, conforme al artículo 14 del Reglamento n° 17, no puede someter a inspección a un Estado miembro, sino sólo a empresas y asociaciones de empresas. Añade, a este respecto, que podía libremente considerar desproporcionado someter a los importadores a inspecciones al amparo de dicha disposición. Por último, respecto a la redacción de las preguntas contenidas en la solicitud de información de 7 de mayo de 1997, asegura que su texto venía dictado por el apartado 68 de la sentencia Asia Motor France III.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 101 Procede señalar, con carácter preliminar, que, cuando el Tribunal de Primera Instancia anula un acto de una Institución, el artículo 176 del Tratado obliga a

ésta a adoptar las medidas necesarias para la ejecución de la sentencia. A este respecto, el Tribunal de Justicia y el Tribunal de Primera Instancia han declarado que, para adecuarse a la sentencia y dar plena ejecución a la misma, la Institución está obligada a respetar no sólo el fallo de la sentencia, sino también los fundamentos jurídicos que han conducido a aquél y que constituyen su sustento necesario, en el sentido de que son indispensables para determinar el significado exacto de lo que ha sido resuelto en el fallo. Estos fundamentos jurídicos, en efecto, identifican por una parte la concreta disposición considerada ilegal, y revelan por otra parte las causas precisas de la ilegalidad declarada en el fallo, que la Institución afectada habrá de tener en cuenta a la hora de sustituir el acto anulado (sentencia del Tribunal de Justicia de 26 de abril de 1988, Asteris y otros/Comisión, asuntos acumulados 97/86, 99/86, 193/86 y 215/86, Rec. p. 2181, apartado 27, y sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 27 de noviembre de 1997, Tremblay y otros/Comisión, T-224/95, Rec. p. II-2215, apartado 72).

102 En el presente caso, las partes demandantes, por un lado, critican la manera en la que la Comisión efectuó la investigación complementaria de sus denuncias y, por otro lado, discuten la pertinencia de los elementos recogidos en el marco de esta investigación y el análisis que de ellos hizo la Comisión.

103 Por lo que respecta al primer motivo, procede recordar que, según los fundamentos de la sentencia Asia Motor France III, el Tribunal de Primera Instancia anuló la decisión de la Comisión de 13 de octubre de 1994 en la medida en que ésta desestimaba las denuncias de las partes demandantes, tras declarar que la Comisión había cometido un error manifiesto de apreciación de los hechos al considerar, a la vista de los elementos de que disponía, que el comportamiento de los cinco importadores carecía de autonomía hasta el punto de escapar a la aplicación del artículo 85, apartado 1, del Tratado (apartado 71). En esta sentencia, el Tribunal de Primera Instancia reprochó a la Comisión, en concreto, que no verificara «respecto de las autoridades francesas o de los importadores de [la] Francia metropolitana» (apartado 68) si la Administración había ejercido presiones sobre éstos para que aceptaran limitar sus importaciones (apartados 68 y 71). Pues bien, a raíz de esta sentencia, la Comisión precisamente pidió a dichos importadores que le demostraran que habían sido objeto de tales presiones y que no habían podido resistirlas (véase el apartado 24 *supra*). La afirmación según la cual las preguntas formuladas para ello por la Comisión eran «inapropiadas» y «tendenciosas» debe rechazarse, puesto que es evidente que estas cuestiones se redactaron a la luz de los fundamentos de Derecho de la sentencia Asia Motor France III. Por lo demás, de los fundamentos de dicha sentencia no puede

deducirse que, en el marco de su investigación complementaria, la Comisión tuviera necesariamente que pedir, asimismo, información a las autoridades francesas. Las críticas emitidas por las partes demandantes sobre esta investigación complementaria son, pues, infundadas.

- 104 El argumento según el cual los elementos recogidos durante dicha investigación complementaria carecían de pertinencia y no fueron analizados seriamente por la Comisión es infundado, ya que, en el marco del presente recurso (véanse los apartados 78 a 90 *supra*), el Tribunal de Primera Instancia ha comprobado que estos elementos, junto con los que ya estaban en poder de la Comisión, justifican de modo suficiente con arreglo a Derecho su conclusión según la cual dichas denuncias debían desestimarse por no existir un acuerdo prohibido por el artículo 85, apartado 1, del Tratado.
- 105 De lo anterior resulta que procede desestimar, por infundado, el motivo relativo a la infracción del artículo 176 del Tratado.
- 106 Por consiguiente, debe desestimarse el recurso en su totalidad.

Costas

- 107 A tenor del artículo 87, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento, la parte que pierda el proceso será condenada en costas, si así lo hubiera solicitado la otra parte. Por haber sido desestimadas las pretensiones de las partes demandantes, procede condenarlas en costas, conforme a lo solicitado por la Comisión.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA (Sala Quinta)

decide:

- 1) Declarar la inadmisibilidad de la pretensión por la que se pide al Tribunal de Primera Instancia que haga constar que las partes demandantes se reservan el derecho a interponer un recurso de indemnización contra la Comisión.
- 2) Desestimar el recurso por infundado en todo lo demás.
- 3) Las partes demandantes cargarán con sus propias costas y, solidariamente, con las de la Comisión, incluidas las costas sobre las que no se pronunció el auto de 21 de mayo de 1999.

García Valdecasas

Lindh

Cooke

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 26 de octubre de 2000.

El Secretario

La Presidenta

H. Jung

P. Lindh