

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE PRIMEIRA INSTÂNCIA (Quinta Secção)

26 de Outubro de 2000 *

No processo T-154/98,

Asia Motor France SA, com sede em Chemille (França), em liquidação judicial, representada pelo advogado A. F. Bach, liquidatário,

Jean-Michel Cesbron, agindo sob a insígnia JMC Automobiles, residente em Chemille, em liquidação judicial, representado pelo advogado A. F. Bach, liquidatário,

Monin automobiles SA, com sede em Bourg-de-Péage (França), em liquidação judicial, representada pelo advogado N. Grandjean, liquidatário,

Europe auto service (EAS) SA, com sede em Livange (Luxemburgo), em liquidação judicial, representada pelo advogado P. Schiltz, administrador de falências,

representados, no presente processo, por J.-C. Fourgoux, advogado nos foros de Bruxelas e Paris, com domicílio escolhido no Luxemburgo no escritório do advogado P. Schiltz, 4, rue Béatrix de Bourbon,

recorrentes,

contra

Comissão das Comunidades Europeias, representada por G. Marengo, consultor jurídico principal, e L. Guérin, perito nacional destacado junto da Comissão, e

* Língua do processo: francês.

posteriormente por G. Marengo e F. Siredey-Garnier, perita nacional posta à disposição da Comissão, na qualidade de agentes, com domicílio escolhido no Luxemburgo no gabinete de C. Gómez de la Cruz, membro do Serviço Jurídico, Centre Wagner, Kirchberg,

recorrida,

que tem por objecto um pedido de anulação da decisão da Comissão de 15 de Julho de 1998, que rejeitou as denúncias dos recorrentes relativas a práticas concertadas consideradas contrárias ao artigo 85.º do Tratado CE (actual artigo 81.º CE),

O TRIBUNAL DE PRIMEIRA INSTÂNCIA
DAS COMUNIDADES EUROPEIAS (Quinta Secção),

composto por: R. García-Valdecasas, presidente, P. Lindh e J. D. Cooke, juízes,
secretário: B. Pastor, administradora principal,

vistos os autos e após a audiência de 4 de Maio de 2000,

profere o presente

Acórdão

Matéria de facto e antecedentes do litígio

- 1 Os recorrentes dedicavam-se à importação e ao comércio em França de veículos de marca japonesa que tinham sido admitidos em livre prática noutros Estados-Membros da Comunidade, tais como a Bélgica e o Luxemburgo. Estão actualmente em situação de liquidação judicial.
- 2 Julgando-se vítima de um acordo ilícito concluído entre cinco importadores de viaturas japonesas em França, isto é, a Sidat Toyota France, a Mazda France Motors, a Honda France, a Mitsubishi Sonauto e a Richard Nissan SA, um dos recorrentes, no caso J.-M. Cesbron, apresentou, em 18 de Novembro de 1985, uma denúncia junto da Comissão, por violação dos artigos 30.º do Tratado CE (que passou, após alteração, a artigo 28.º CE) e 85.º do Tratado CE (actual artigo 81.º CE).
- 3 Em 29 de Novembro de 1988, os recorrentes apresentaram uma nova denúncia contra esses mesmos cinco importadores, e isto com fundamento no artigo 85.º do Tratado.
- 4 Nesta última denúncia, os recorrentes alegavam, em substância, que os cinco importadores, já referidos, de viaturas de marca japonesa tinham subscrito, perante a administração francesa, o compromisso de não vender, no mercado

interno francês, um número de viaturas superior a 3% do número das matrículas de veículos automóveis registadas no conjunto do território francês no decurso do ano civil anterior. Esses mesmos importadores ter-se-iam entendido para partilhar entre si essa quota segundo regras preestabelecidas, excluindo qualquer outra empresa que desejasse distribuir em França veículos de origem japonesa de outras marcas que não as distribuídas pelas partes no acordo alegado.

5 Os recorrentes alegavam ainda nessa denúncia que, em contrapartida dessa autolimitação, a administração francesa tinha multiplicado os entraves à livre circulação de veículos de origem japonesa, de outras marcas que não as cinco marcas distribuídas pelos importadores partes no acordo alegado.

6 Com fundamento no artigo 11.º, n.º 1, do Regulamento n.º 17 do Conselho, de 6 de Fevereiro de 1962, Primeiro Regulamento de execução dos artigos 85.º e 86.º do Tratado (JO 1962, 13, p. 204; EE 08 F1 p. 22; a seguir «Regulamento n.º 17»), a Comissão, por ofício de 9 de Junho de 1989, pediu informações aos importadores postos em causa. Tendo a Direcção-Geral da Indústria e do Ordenamento do Território francesa, por carta de 20 de Julho de 1989, dado instruções a esses importadores para não responderem a uma das questões colocadas pela Comissão, esta última, por carta de 16 de Outubro de 1989, solicitou informações da parte das autoridades francesas. Em 28 de Novembro de 1989, estas responderam a esse pedido de informações alegando, no essencial, que «as interrogações relativas ao comportamento das empresas citadas na carta da Comissão, na medida em que esse comportamento [estava] ligado às modalidades da regulamentação pretendidas pelos poderes públicos, [eram], neste contexto, desprovidas de pertinência: essas empresas não [dispunham], com efeito, de qualquer autonomia na gestão dessa regulamentação».

7 Tendo a Comissão mantido silêncio a seu respeito, os recorrentes, em 24 de Novembro de 1989, dirigiram-lhe uma carta solicitando que tomasse posição sobre as denúncias apresentadas. Face ao persistente silêncio da Comissão, os recorrentes interpuseram, em 20 de Março de 1990, um recurso por omissão e apresentaram um pedido de indemnização no Tribunal de Justiça. Por despacho

de 23 de Maio de 1990, *Asia Motor France e o./Comissão* (C-72/90, Colect., p. I-2181), o Tribunal declarou inadmissível o recurso por omissão e o pedido de indemnização, na medida em que dizia respeito à abstenção da Comissão relativamente à pretensa violação do artigo 30.º do Tratado, e remeteu para o Tribunal de Primeira Instância o recurso, na medida em que dizia respeito à abstenção da Comissão quanto à pretensa violação do artigo 85.º do Tratado e à responsabilidade daí decorrente.

- 8 Entretanto, por carta de 8 de Maio de 1990, o director-geral da Direcção-Geral da Concorrência da Comissão informou os recorrentes, em conformidade com o artigo 6.º do Regulamento n.º 99/63/CEE da Comissão, de 25 de Julho de 1963, relativo às audições referidas nos n.ºs 1 e 2 do artigo 19.º do Regulamento n.º 17 (JO 1963, 127, p. 2268; EE 08 F1 p. 62), que esta não tencionava dar seguimento às suas denúncias e convidou-os a apresentar as suas eventuais observações a esse respeito. Em 29 de Junho de 1990, os recorrentes fizeram chegar à Comissão as suas observações, nas quais reafirmaram a procedência das suas denúncias.
- 9 Foi nestas condições que, por acórdão de 18 de Setembro de 1992, *Asia Motor France e o./Comissão* (T-28/90, Colect., p. II-2285, a seguir «acórdão *Asia Motor France I*»), o Tribunal de Primeira Instância julgou no sentido de que não havia que decidir sobre as conclusões da petição na medida em que esta era baseada no artigo 175.º do Tratado CE (actual artigo 232.º CE). Quanto ao resto, o Tribunal de Primeira Instância julgou inadmissíveis as conclusões com vista à indemnização dos recorrentes.
- 10 Em 5 de Junho de 1990, a sociedade Somaco apresentou igualmente uma denúncia junto da Comissão, dirigida contra as práticas das sociedades CCIE, SIGAM, SAVA, SIDA e Auto GM, todas estabelecidas em Lamentin (Martinica, França), respectivamente concessionárias das marcas Toyota, Nissan, Mazda, Honda e Mitsubishi, e importadores destas marcas nessa ilha. Essa denúncia, baseada nos artigos 30.º e 85.º do Tratado, punha igualmente em causa as práticas da administração francesa, em virtude de estas terem por objectivo impedir as importações paralelas, pela denunciante, de veículos de certas marcas japonesas, bem como de veículos da marca coreana Hyundai.

- 11 Por carta de 9 de Agosto de 1990, referindo-se à sua carta de 8 de Maio de 1990 dirigida aos recorrentes, a Comissão informou a sociedade Somaco que não tencionava dar seguimento à sua denúncia e convidou-a, em conformidade com as disposições do artigo 6.º do Regulamento n.º 99/63, a apresentar as suas observações. Por carta de 28 de Setembro de 1990, a sociedade Somaco reafirmou a procedência da sua denúncia.

- 12 Por carta de 5 de Dezembro de 1991, a Comissão comunicou aos recorrentes e à sociedade Somaco uma decisão que rejeita as denúncias apresentadas em 18 de Novembro de 1985, 29 de Novembro de 1988 e 5 de Junho de 1990.

- 13 Essa rejeição era baseada em dois motivos. Segundo o primeiro motivo de rejeição, o comportamento dos cinco importadores postos em causa fazia parte integrante da política dos poderes públicos franceses em matéria de importações de automóveis japoneses em França. No quadro dessa política, os poderes públicos, não fixavam somente as quantidades totais de veículos admitidos em cada ano em França, mas determinavam igualmente as modalidades de repartição dessas quantidades. De acordo com o segundo motivo de rejeição, não havia ligação entre o interesse dos denunciantes e a infracção alegada em virtude de a eventual aplicação do artigo 85.º do Tratado CE não ser susceptível de remediar a situação de que estes se julgavam vítimas.

- 14 Por petição apresentada na Secretaria do Tribunal de Primeira Instância em 4 de Fevereiro de 1992, os recorrentes e a sociedade Somaco interpuseram recurso de anulação contra a referida decisão de 5 de Dezembro de 1991.

- 15 Por acórdão de 29 de Junho de 1993, Asia Motor France e o./Comissão (T-7/92, Colect., p. II-669, a seguir «acórdão Asia Motor France II»), o Tribunal de Primeira Instância anulou a decisão de 5 de Dezembro de 1991, na medida em que dizia respeito ao artigo 85.º do Tratado, tendo em conta, por um lado, que o

primeiro motivo de rejeição assentava numa apreciação inexacta de facto e de direito dos elementos submetidos à apreciação da Comissão e, por outro, que o segundo motivo de rejeição estava inquinado por erro de direito.

- 16 Na sequência desse acórdão, em 25 de Agosto de 1993, a Comissão dirigiu às autoridades francesas e aos concessionários da Martinica postos em causa na denúncia da sociedade Somaco de 5 de Junho de 1990, pedidos de informações a título do artigo 11.º, n.º 1, do Regulamento n.º 17.
- 17 Os concessionários da Martinica e as autoridades francesas responderam ao pedido de informações da Comissão no decurso do mês de Outubro de 1993 e através de uma carta de 11 de Novembro de 1993, respectivamente.
- 18 Em 19 de Outubro de 1993, os recorrentes e a sociedade Somaco dirigiram à Comissão uma carta de interpelação em conformidade com o disposto no artigo 175.º do Tratado.
- 19 Em 10 de Janeiro de 1994, a Comissão dirigiu aos recorrentes e à sociedade Somaco uma comunicação a título do artigo 6.º do Regulamento n.º 99/63. Forneceu-lhes igualmente uma cópia das respostas aos pedidos de informações e deu-lhes a possibilidade de examinar as provas documentais que lhe tinham sido submetidas. Por carta de 9 de Março de 1994, os recorrentes e a sociedade Somaco apresentaram as suas observações.
- 20 Em 2 de Agosto de 1994, os recorrentes e a sociedade Somaco dirigiram uma nova carta de interpelação à Comissão.

- 21 Por carta de 13 de Outubro de 1994, a Comissão comunicou aos recorrentes e à sociedade Somaco uma nova decisão pela qual rejeitava as suas denúncias. Essa decisão apenas retomava o primeiro motivo de rejeição da decisão de 5 de Dezembro de 1991.
- 22 Por petição apresentada na Secretaria do Tribunal de Primeira Instância em 12 de Dezembro de 1994, os recorrentes e a sociedade Somaco interpuseram recurso por omissão, de anulação e um pedido de indemnização. Esse recurso era dirigido contra a Comissão e visava a sua decisão de 13 de Outubro de 1994.
- 23 Por acórdão de 18 de Setembro de 1996, Asia Motor France e o./Comissão (T-387/94, Colect., p. II-961, a seguir «acórdão Asia Motor France III»), o Tribunal julgou inadmissíveis as conclusões relativas à omissão e ao pedido de indemnização formuladas pelos recorrentes e pela sociedade Somaco. Julgou ainda improcedente o pedido de anulação, na medida em que este visava a decisão de rejeição da denúncia da sociedade Somaco de 5 de Junho de 1990. Em contrapartida, o Tribunal anulou a decisão da Comissão de 13 de Outubro de 1994, na medida em que rejeitava as denúncias de 18 de Novembro de 1985 e 29 de Novembro de 1988.
- 24 Na sequência deste acórdão, a Comissão procedeu a uma instrução complementar das denúncias dos recorrentes, dirigindo, em 7 de Maio de 1997, aos cinco importadores da França metropolitana postos em causa, pedidos de informações a título do artigo 11.º, n.º 1, do Regulamento n.º 17, os quais estavam assim redigidos:
- «1. Quanto aos anos de 1977 (inclusive) a 1988 (inclusive), queiram comunicar qualquer documento na vossa posse que emane directa ou indirectamente das autoridades francesas e diga respeito à repartição, entre os cinco importadores para França das marcas Honda, Mazda, Toyota, Mitsubishi e Nissan, de uma quota de importação de viaturas japonesas.

2. Quanto aos anos de 1977 (inclusive) a 1988 (inclusive), queiram comunicar qualquer documento em vossa posse que emane da Chambre syndicale des importateurs d'automobiles (CSIAM, à época sediada na avenue de Wagram, n.º 33) e relativa à repartição referida no n.º 1.
 3. Queiram fornecer todas as explicações susceptíveis de demonstrar que foram objecto, por parte da administração francesa, de 'pressões irresistíveis' na aceção do acórdão do TPI de 18 de Setembro de 1996 [n.º 70 do acórdão (Asia Motor France III)].
 4. Queiram explicar as razões pelas quais não vos foi possível, no caso particular da vossa sociedade, resistir a tais pressões.
 5. Queiram indicar a data em que foi posto termo, no que vos respeita, ao regime estadual de importação implementado pelas autoridades francesas em 1977 para os veículos automóveis de países terceiros, no conjunto do território francês, no quadro da política comercial à época seguida pela República Francesa em matéria de automóveis.»
- 25 As sociedades Toyota, Nissan, Mazda, Honda e Sonauto responderam a estes pedidos de informações em, respectivamente, 6 de Junho de 1997, 9 de Junho de 1997, 24 de Junho de 1997 e 11 de Setembro de 1997.
- 26 Em 7 de Outubro de 1997, a Comissão dirigiu aos recorrentes uma comunicação a título do artigo 6.º do Regulamento n.º 99/63. Por carta de 5 de Dezembro de 1997, os recorrentes apresentaram as suas observações sobre essa comunicação.

- 27 Por carta de 16 de Julho de 1998, a Comissão comunicou aos recorrentes uma decisão que rejeitava de novo as suas denúncias (a seguir «decisão em litígio»). Aí referia que as respostas que lhe tinham chegado na sequência dos seus pedidos de informações de 7 de Maio de 1997 «confirm[av]am que, no decurso do período em causa, não [tinha havido] acordo». A Comissão acrescentava que, de qualquer forma, não havia interesse comunitário suficiente para justificar uma nova intervenção da sua parte.

Tramitação processual

- 28 Por petição apresentada na Secretaria do Tribunal de Primeira Instância em 23 de Setembro de 1998, os recorrentes interpuseram o presente recurso.
- 29 Por acto separado, a Comissão apresentou, em 29 de Outubro de 1998, uma questão prévia de inadmissibilidade baseada nos artigos 19.º, primeiro parágrafo, do Estatuto (CE) do Tribunal de Justiça e 44.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento de Processo do Tribunal de Primeira Instância.
- 30 Em 30 de Dezembro de 1998, os recorrentes apresentaram as suas observações sobre esta questão prévia de inadmissibilidade.
- 31 Por despacho de 21 de Maio de 1999, Asia Motor France e o./Comissão (T-154/98, Colect., p. II-1703), o Tribunal de Primeira Instância julgou admissível o presente recurso na parte em que assenta num fundamento extraído de um erro manifesto de apreciação e num fundamento extraído de uma violação do artigo 176.º do Tratado CE (actual artigo 233.º CE). Quanto ao mais, o recurso foi julgado inadmissível e o Tribunal reservou para final as despesas.

- 32 Com base no relatório preliminar do juiz-relator, o Tribunal de Primeira Instância (Quinta Secção) decidiu dar início à fase oral do processo e, no quadro das medidas de organização do processo, convidou a Comissão a apresentar em juízo os seus pedidos de informação de 7 de Maio de 1997 e a resposta dos cinco importadores abrangidos pelas denúncias, bem como a indicar se os recorrentes tinham tido conhecimento de tais documentos. Por carta de 9 de Julho de 1999, a Comissão comunicou os documentos e as informações exigidos.
- 33 Em 23 de Março de 2000, o Tribunal decidiu mandar juntar aos autos determinados documentos produzidos no quadro do processo T-387/94:
- a carta do Ministério da Indústria, dos Correios e Telecomunicações e do Turismo, de 1 de Julho de 1987 (a seguir «carta de 1 de Julho de 1987»);
 - a carta de 19 de Agosto de 1982 do secretário de Estado adjunto do Ministro encarregado dos departamentos e territórios de além-mar dirigida ao presidente do agrupamento de importadores de veículos estrangeiros Antilles-Guyane;
 - a decisão do tribunal de commerce de Paris, de 16 de Março de 1990;
 - a Decisão 94-D-05 do Conselho da Concorrência, de 18 de Janeiro de 1994.
- 34 Foram ouvidas as alegações das partes e as suas respostas às perguntas formuladas pelo Tribunal na audiência de 4 de Maio de 2000.

Pedidos das partes

35 Na sua petição, os recorrentes concluem pedindo que o Tribunal se digne:

— anular a decisão litigiosa;

— constatar que eles se reservam o direito de pedir reparação pelo prejuízo sofrido;

— condenar a Comissão nas despesas.

36 Na sua réplica, concluem «pedindo que o Tribunal dê provimento aos seus pedidos, utilizando como fundamento, oficiosamente e na medida do necessário, a violação dos direitos fundamentais que resulta da demora injustificada do processo».

37 A Comissão conclui pedindo que o Tribunal se digne:

— negar provimento ao recurso, por improcedente;

— condenar as recorrentes nas despesas.

38 Na sua tréplica, conclui ainda pedindo que o Tribunal se digne:

- julgar inadmissível o pedido dos recorrentes destinado a que o Tribunal constate que eles se reservam o direito de interpor recurso contra a Comissão com base no artigo 215.º do Tratado CE (actual artigo 288.º CE);

- declarar inadmissível o fundamento assente na violação do princípio do prazo razoável do processo.

Quanto à admissibilidade do fundamento assente na violação do princípio do prazo razoável do processo

Argumentos das partes

39 Na sua réplica, os recorrentes sustentam que a Comissão se pronunciou sobre as suas denúncias num prazo excessivo e que, assim, violou o princípio geral do direito comunitário segundo o qual qualquer pessoa tem direito a um processo equitativo (acórdão do Tribunal de Justiça de 17 de Dezembro de 1998, *Baustahlgewebe/Comissão*, C-185/95 P, Colect., p. I-8417, e acórdão do Tribunal de Primeira Instância, de 22 de Outubro de 1997, *SCK e FNK/Comissão*, T-213/95 e T-18/96, Colect., p. II-1739).

40 Consideram que o fundamento assente na violação deste princípio deve ser oficiosamente suscitado pelo Tribunal de Primeira Instância, uma vez que se trata de um direito fundamental garantido pela Convenção Europeia de Salvaguarda dos Direitos do Homem e das Liberdades Fundamentais que deve ser respeitado

pela União por força do artigo F, n.ºs 1 e 2, do Tratado da União Europeia (que passou, após alteração, a artigo 6.º, n.ºs 1 e 2, UE).

41 A Comissão alega que este fundamento foi suscitado pela primeira vez pelos recorrentes apenas na réplica e que se não baseia em qualquer elemento de direito ou de facto que se tenha revelado no decurso do processo. Assim, deve ser julgado inadmissível por aplicação do artigo 48.º, n.º 2, do Regulamento de Processo, que proíbe a produção de fundamentos novos no decurso da instância.

Apreciação do Tribunal

42 Resulta do disposto no artigo 44.º, n.º 1, alínea c), conjugado com o disposto no artigo 48.º, n.º 2, do Regulamento de Processo que a petição inicial deve conter o objecto do litígio e a exposição sumária dos fundamentos do pedido e que é proibido deduzir novos fundamentos no decurso da instância, a menos que tenham origem em elementos de direito e de facto que se tenham revelado durante o processo. Todavia, deve ser julgado admissível um fundamento que constitua a ampliação de um fundamento anteriormente deduzido, directa ou indirectamente, na petição inicial e que apresente umnexo estreito com este (acórdão do Tribunal de Primeira Instância de 17 de Julho de 1998, *Thaï Bicycle/Conselho*, T-118/96, Colect., p. II-2991, n.º 142).

43 No caso vertente, há que recordar que, no seu despacho *Asia Motor France e o./Comissão*, de 21 de Maio de 1999, já referido, o Tribunal de Primeira Instância declarou expressamente que os fundamentos assentes num erro manifesto de apreciação e na violação do artigo 176.º do Tratado são os únicos dois fundamentos de que foi validamente chamado a conhecer. O Tribunal realçou, em especial, que não resultava da petição que os recorrentes tivessem também invocado um fundamento assente na violação dos direitos da defesa.

- 44 Deve também considerar-se que o fundamento assente na violação do princípio do prazo razoável do processo, que não tem relação com qualquer dos dois fundamentos enunciados na petição, foi aduzido pela primeira vez na fase da réplica.
- 45 No decurso do processo não se revelou qualquer elemento novo que pudesse justificar a apresentação tardia, pelos recorrentes, do referido fundamento. Este deve portanto ser declarado inadmissível ao abrigo das atrás referidas disposições do Regulamento de Processo.
- 46 É certo que o Tribunal pode examinar oficiosamente o incumprimento de formalidades essenciais e, nomeadamente, a violação das garantias processuais conferidas pela ordem jurídica comunitária (v. o acórdão do Tribunal de Justiça de 7 de Maio de 1991, *Interhotel/Comissão*, C-291/89, *Colect.*, p. I-2257, n.º 14, e o acórdão do Tribunal de Primeira Instância de 13 de Dezembro de 1999, *Européenne automobile/Comissão*, T-9/96 e T-211/96, *Colect.*, p. II-3639, n.º 31). Uma vez, porém, que o Tribunal já teve de se pronunciar para determinar os fundamentos regularmente invocados na petição (v. o despacho *Asia Motor France e o./Comissão*, de 21 de Maio de 1999, já referido), não há, no caso vertente, que proceder oficiosamente a tal exame.

Quanto à admissibilidade do pedido destinado a que o Tribunal constate que os recorrentes se reservam o direito de pedir reparação pelo prejuízo sofrido

- 47 Há que observar, para começar, que os recorrentes não apresentaram observações sobre a inadmissibilidade alegada pela Comissão.
- 48 Deve seguidamente realçar-se que, no quadro de um recurso interposto ao abrigo do artigo 173.º do Tratado (que passou, após alteração, a artigo 230.º CE), não incumbe ao juiz comunitário registar que uma das partes se reserva o direito de

propor uma acção de indemnização. O pedido dos recorrentes de que o Tribunal faça tal declaração deve, portanto, ser julgado inadmissível.

Quanto ao mérito

- 49 No seu recurso, os recorrentes invocam dois fundamentos, assentes, em primeiro lugar, num erro manifesto de apreciação e, em segundo lugar, na violação do artigo 176.º do Tratado.

Observações preliminares

- 50 Há que recordar que as denúncias apresentadas pelos recorrentes articulavam, em substância, duas acusações. A primeira denunciava a existência de um acordo, entre os importadores para a França metropolitana de veículos de cinco marcas japonesas (Toyota, Honda, Mazda, Mitsubishi e Nissan) e a administração francesa, destinado a limitar as suas importações para o mercado francês em contrapartida de um compromisso das autoridades francesas de lhes reservar em exclusivo o parque automóvel de origem japonesa. A segunda acusação estava ligada à existência de um acordo entre estes mesmos importadores, tendo por objecto a repartição da quota assim fixada.
- 51 Na decisão em litígio, a Comissão rejeitou estas denúncias, por um lado por falta de acordo, na acepção do artigo 85.º, n.º 1, do Tratado, e, por outro, com o fundamento de que não havia interesse comunitário suficiente na prossecução do processo. Pelo seu recurso, os recorrentes põem em causa a legalidade do primeiro fundamento de rejeição adoptado pela Comissão.

- 52 No que se refere ao primeiro fundamento de rejeição, a Comissão declara na decisão em litígio:

«... no período considerado, as autoridades francesas fixaram no início de cada ano o número de veículos cuja importação era autorizada por cada um dos importadores homologados. A repartição da quota global de 3% era, portanto, da responsabilidade exclusiva da administração francesa. Contrariamente ao que os denunciantes invocaram, os importadores não procederam a qualquer repartição, antes devendo respeitar as quotas de venda que lhes eram impostas unilateralmente pela administração. Assim, confirma-se que, no que respeita à repartição da quota global, não houve acordos de vontade entre os cinco importadores e, em consequência, não houve práticas concertadas na aceção do artigo 85.º, n.º 1». (n.º 6.)

«... a pressão da administração francesa não se exerceu sobre o grupo dos importadores para que estes se entendessem entre si a fim de garantir o cumprimento da quota global de 3%, antes... se tendo exercido sobre cada importador para que ele respeitasse uma parte determinada pela própria administração. Para que atingisse a sua finalidade, não era necessário que os importadores tivessem contactos entre si». (n.º 12.)

- 53 Deve recordar-se que a fiscalização jurisdicional dos actos da Comissão que implicam apreciações económicas complexas deve limitar-se à verificação do respeito das regras processuais e de fundamentação, bem como à verificação da exactidão material dos factos, da inexistência de erro manifesto de apreciação e de desvio de poder (acórdãos do Tribunal de Justiça de 17 de Novembro de 1987, BAT e Reynolds/Comissão, 142/84 e 156/84, Colect., p. 4487, n.º 62, e de 15 de Junho de 1993, Matra/Comissão, C-225/91, Colect., p. I-3203, n.ºs 23 e 25; acórdãos Asia Motor France II, n.º 33, e Asia Motor France III, n.º 46).

- 54 Há que salientar, além disso, que, nos casos em que a Comissão dispõe de um poder de apreciação para poder desempenhar as suas funções, o respeito das

garantias atribuídas pela ordem jurídica comunitária nos procedimentos administrativos reveste-se de uma importância ainda mais fundamental. Entre essas garantias consta, nomeadamente, a obrigação de a instituição competente examinar, com cuidado e imparcialidade, todos os elementos relevantes do caso concreto (acórdão do Tribunal de Justiça de 21 de Novembro de 1991, Technische Universität München, C-269/90, Colect., p. I-5469, n.º 14, e acórdão Asia Motor France II, n.º 34).

- 55 Assim, no âmbito da instrução dos pedidos apresentados à Comissão com base no artigo 3.º do Regulamento n.º 17, o Tribunal de Primeira Instância decidiu: «embora a Comissão não possa ser obrigada a efectuar uma instrução, as garantias processuais previstas no artigo 3.º do Regulamento n.º 17 e no artigo 6.º do Regulamento n.º 99/63 obrigam-na, não obstante, a examinar atentamente os elementos de facto e de direito levados ao seu conhecimento pelo denunciante, a fim de apreciar se os referidos elementos deixam transparecer um comportamento de natureza a falsear o jogo da concorrência no interior do mercado comum e a afectar o comércio entre Estados-Membros» (acórdão do Tribunal de Primeira Instância de 18 de Setembro de 1992, Automec/Comissão, T-24/90, Colect., p. II-2223, n.º 79, bem como a jurisprudência aí mencionada, e acórdão Asia Motor France II, n.º 35).
- 56 Finalmente, embora a Comissão não esteja obrigada a proceder à instrução de todas as denúncias que lhe sejam apresentadas, em contrapartida, uma vez que decida proceder a essa instrução, deve, salvo fundamentação devidamente pormenorizada, fazê-lo com o cuidado, a seriedade e a diligência necessários para poder apreciar com pleno conhecimento de causa os elementos de facto e de direito submetidos à sua apreciação pelos denunciantes (acórdão Asia Motor France II, n.º 36).
- 57 É à luz destas considerações que há que examinar os dois fundamentos invocados pelos recorrentes em apoio do seu recurso.

Quanto ao primeiro fundamento, assente num erro manifesto de apreciação

Argumentos das partes

- 58 Segundo os recorrentes, não pode contestar-se que existiu uma prática concertada entre os cinco importadores em causa tendo por objectivo excluir do mercado francês as empresas que nele pretendiam distribuir veículos japoneses de marcas diferentes das distribuídas pelos referidos importadores. Convidados pelo Tribunal de Primeira Instância, no decurso da audiência, a desenvolver esta afirmação, os recorrentes começaram por recordar que é pacífico que nenhuma disposição regulamentar impusera aos cinco importadores o comportamento referido nas denúncias. Seguidamente invocaram a carta de 1 de Julho de 1987, em que o Ministério da Indústria, dos Correios e Telecomunicações e do Turismo, referindo-se aos perigos que as importações paralelas representam para o sistema de autolimitação das vendas de veículos japoneses, explicava que as importações paralelas, que entram em concorrência directa com a actividade dos cinco importadores homologados, ameaçavam prejudicar progressivamente a exclusividade de facto que lhes fora reconhecida como contrapartida dos seus compromissos de autolimitação. Fizeram ainda notar que, em tal carta, o ministério indicou que «o desenvolvimento de tais práticas ameaça[va] conduzir rapidamente a que os importadores homologados volt[ass]em a pôr em causa todo o sistema de autolimitação».
- 59 Além disso, os recorrentes realçam que a própria Comissão precisou, na audiência do processo T-387/94, que a decisão da administração francesa de apenas homologar as marcas japonesas dos cinco importadores em causa fazia parte integrante do convénio implementado e podia ser considerada a «contrapartida» da aceitação pelos importadores da política pretendida pela administração. Consideram que a explicação que a Comissão dá desta declaração na sua contestação não pode ser aceite, uma vez que as pressões irresistíveis são actos unilaterais, ao passo que as relações bilaterais implicam um consenso, e acrescentam que os cinco importadores obtinham vantagens evidentes do sistema de limitação das importações.

- 60 Os recorrentes alegam seguidamente que, como nos processos que deram lugar aos acórdãos Asia Motor France II e Asia Motor France III, a Comissão cometeu um erro manifesto de apreciação dos factos ao considerar que o comportamento denunciado era de tal modo desprovido de autonomia que, por esse facto, escapava ao disposto no artigo 85.º, n.º 1, do Tratado.
- 61 A este respeito, expõem que, como o Tribunal de Primeira Instância realçou no acórdão Asia Motor France III, a Comissão só podia rejeitar as denúncias em razão da falta de autonomia dos importadores em causa se se mostrasse, com base em indícios objectivos, pertinentes e concordantes, que o referido comportamento lhes tinha sido unilateralmente imposto pelas autoridades nacionais através de pressões irresistíveis.
- 62 Ora, os elementos reunidos pela Comissão no quadro da instrução complementar a que procedeu na sequência do acórdão Asia Motor France III não constituem indícios deste tipo. No que se refere, mais em especial, às declarações feitas pelos cinco importadores em causa, nas suas respostas aos pedidos de informações de 7 de Maio de 1997, segundo as quais as autoridades francesas garantiam o respeito das quotas individuais bloqueando a emissão de certificados de homologação, os recorrentes observam que nem esses importadores nem os seus concessionários intentaram qualquer acção em justiça com vista a pôr fim a tal irregularidade.
- 63 Finalmente, os recorrentes argumentam que a instrução complementar não foi realizada de modo minucioso e imparcial e que os elementos recolhidos não foram objecto de uma verdadeira análise.
- 64 A Comissão argumenta que, tal como foi articulado pelos recorrentes, o fundamento assente num erro manifesto de apreciação procede de uma leitura incorrecta da decisão em litígio.

- 65 Sublinha que resulta claramente de tal decisão que as denúncias foram rejeitadas por falta de acordo restritivo da concorrência na acepção do artigo 85.º, n.º 1, do Tratado e não por as autoridades francesas terem exercido pressões irresistíveis sobre os cinco importadores em causa a fim de que eles adoptassem o comportamento referido nas denúncias. Na audiência, a Comissão admitiu no entanto que a constatação que se contém nas suas duas precedentes decisões de rejeição, segundo a qual os importadores em causa não dispunham de qualquer «autonomia» ou «margem de manobra», era algo ambígua e podia levar a entender que ela considerava que estes tinham adoptado um comportamento anticoncorrencial que, porém, escapava ao artigo 85.º, n.º 1, do Tratado, uma vez que tinha sido imposto pelas autoridades públicas.
- 66 A Comissão declara que nem as denúncias nem a instrução delas forneceram, com efeito, indícios da existência de um acordo restritivo da concorrência entre os cinco importadores em causa.
- 67 A este respeito, recorda, em primeiro lugar, referindo-se ao n.º 62 do acórdão *Asia Motor France III*, que as próprias autoridades francesas admitiram ter decidido, em 1977, tomar medidas para limitar a 3% do mercado metropolitano a penetração dos veículos japoneses.
- 68 Em segundo lugar, a Comissão realça que as autoridades francesas reconheceram ainda que tinham decidido repartir o volume das importações autorizadas entre os cinco importadores homologados então presentes no mercado, tendo em conta as partes de mercado que estes detinham nessa altura, e não permitir qualquer nova homologação de importadores de marcas japonesas (acórdão *Asia Motor France III*, n.º 62). O sistema de limitação das importações assim implementado não necessitou, portanto, de uma prática concertada entre os importadores em causa, tendo apenas assentado em relações bilaterais entre cada um destes e as autoridades francesas. A este propósito, esclarece que a estabilização das vendas ao nível desejado pelas autoridades resultava de indicações que elas comunicavam directa e verbalmente a cada um dos importadores, como é referido nas cartas de 6 de Junho de 1997 da sociedade Toyota, de 9 de Junho de 1997 da sociedade Nissan, de 9 de Junho de 1997 da sociedade Mazda e de 24 de Junho de 1997 da sociedade Honda, e que a estes exportadores competia respeitar o

limite que as autoridades lhes fixavam individualmente. A Comissão acrescenta que, como as autoridades francesas indicaram na sua resposta de 11 de Novembro de 1993 ao seu pedido de informações, «o facto de limitar a taxa de penetração a um determinado volume supunha necessariamente que fosse ainda fixada a repartição desse volume entre as diferentes marcas: a não ser assim, as autoridades francesas não teriam tido qualquer meio de controlar e impor o cumprimento do volume global fixado».

69 Em terceiro lugar, a Comissão sustenta que as autoridades francesas garantiam o respeito das quotas concedidas aos cinco importadores bloqueando a emissão dos certificados de homologação para os veículos importados para além destas quotas. A instrução complementar que ela efectuou na sequência do acórdão Asia Motor France III permitiu recolher declarações concordantes a este respeito junto dos importadores em causa, bem como uma carta particularmente eloquente, dirigida por esses importadores, em 27 de Fevereiro de 1981, ao director das indústrias metalúrgicas, mecânicas e electrónicas do Ministério da Indústria, dos Correios e Telecomunicações e do Turismo.

70 Segundo a Comissão, é certo que estes importadores só aceitaram o sistema de quotas sob a pressão das autoridades francesas, tanto mais que ele era contrário aos seus interesses, por limitar o crescimento das suas partes de mercado em França, quando entre 1970 e 1977 a taxa de penetração das marcas japonesas aí passara de 0,17% a 2,51%.

71 A Comissão admite que este sistema impedia *de facto* novas entradas no mercado e, portanto, protegia os cinco importadores homologados. Isto seria, no entanto, o resultado não de um acordo entre os referidos importadores mas unicamente da vontade das autoridades francesas de limitar o número de matrículas de veículos japoneses. De qualquer modo, a estes importadores teria bastado, se tivessem querido impedir novas homologações, dirigir-se às autoridades francesas, pois que o acordo que, sobre este ponto, ocorresse entre essas autoridades e cada importador não constituiria um acordo entre empresas na acepção do artigo 85.º, n.º 1, do Tratado. Do mesmo modo, embora seja verdade que, no contexto de uma regulamentação das importações pelos poderes públicos, cada importador, desde que aceite limitar as suas vendas, tem interesse em que a evolução das

partes de mercado dos seus concorrentes imediatos seja também congelada, daqui não pode deduzir-se a existência de um acordo entre empresas.

- 72 No que se refere à declaração que fez na audiência do processo T-387/94 (v., *infra*, n.º 76), a Comissão faz notar que ela foi «simplesmente descritiva de um sistema de relações bilaterais». Deste modo, pretendeu fazer a distinção entre, por um lado, as relações entre as autoridades francesas e cada importador — as quais não podiam ser qualificadas de «acordo entre empresas» na acepção do artigo 85.º, n.º 1, do Tratado — e, por outro lado, eventuais relações entre importadores.

Apreciação do Tribunal

- 73 Deve começar por se recordar que a Comissão já rejeitara as denúncias dos recorrentes e da sociedade Somaco na sua decisão de 5 de Dezembro de 1991, tendo especialmente em conta a falta de autonomia dos operadores económicos nelas postos em causa. No seu acórdão *Asia Motor France II*, o Tribunal declarou que esta decisão, na medida em que assenta sobre esse fundamento de rejeição, estava «viciada por um erro manifesto de apreciação da matéria de facto» que levou a Comissão «a cometer um erro de direito quanto à aplicabilidade do artigo 85.º do Tratado aos comportamentos dos operadores postos em causa» (n.º 55). O Tribunal chegou a esta conclusão após ter examinado, num primeiro momento, dois documentos relativos às importações para a Martinica de veículos japoneses que tinham sido entregues pelos denunciante no decurso do processo administrativo decorrido na Comissão. Após ter declarado que estes elementos do processo «constitu[am], à primeira vista, um indício sério da existência de uma real autonomia de comportamento» dos operadores económicos em causa (n.º 44), o Tribunal examinou os fundamentos da decisão de 5 de Dezembro de 1991, na parte em que esta rejeitava não apenas a denúncia das sociedades Somaco relativa à existência de práticas concertadas entre as concessionárias da Martinica, mas também as denúncias dos recorrentes contra a existência de práticas concertadas entre os importadores da França metropolitana. Após ter analisado dois outros documentos, a saber a carta de 1 de Julho de 1987 e a sentença do Tribunal de commerce de Paris de 16 de Março de 1990, o Tribunal considerou que as diferentes peças processuais não corroboravam a conclusão de

que os operadores económicos da França metropolitana e da Martinica, postos em causa nas diferentes denúncias, não dispunham de qualquer autonomia ou «margem de manobra» (n.º 55).

74 Na sequência da anulação, pelo Tribunal, no seu acórdão Asia Motor France II, da decisão de 5 de Dezembro de 1991, a Comissão prosseguiu o exame das denúncias referidas, dirigindo pedidos de informação às autoridades francesas e aos concessionários da Martinica postos em causa na denúncia da sociedade Somaco (v. os n.ºs 16 e 17, *supra*). Na sua subsequente decisão de 13 de Outubro de 1994, que de novo rejeitou as denúncias, a Comissão considerou que o exame das respostas aos pedidos de informações «confirma[va]m que as autoridades francesas tinham instaurado desde 1977 um regime estatal de importação para os veículos dos países terceiros, no conjunto do território da República Francesa — se bem que de modo específico no departamento da Martinica — no quadro da política comercial em matéria de automóveis que era à época conduzida ao nível nacional» e concluiu: «está suficientemente confirmado que os importadores em causa, e em especial os da Martinica, não dispunham de qualquer margem de manobra na implementação do regime de importação em questão».

75 No seu acórdão Asia Motor France III, o Tribunal, para controlar a legalidade deste fundamento de rejeição, examinou separadamente o comportamento referido nas denúncias dos recorrentes relativas às importações para a França metropolitana e o referido na denúncia da sociedade Somaco relativa às importações para a Martinica.

76 Assim, no que se refere às denúncias dos recorrentes, o Tribunal declarou que «a Comissão cometeu um erro manifesto de apreciação dos factos, considerando, vistos os elementos à sua disposição, que o comportamento dos importadores homologados para a França metropolitana era a tal ponto desprovido de autonomia que escapava, por esse facto, à aplicação do artigo 85.º, n.º 1, do Tratado» e que «na falta de elementos que demonstrem a existência de pressões irresistíveis... que tivessem forçado os importadores a aceitar uma limitação das suas importações, o comportamento dos importadores que é conforme aos desejos da administração francesa, tendo em conta o conjunto dos riscos e

vantagens pertinentes, deve ser considerado como correspondendo ao exercício de uma opção comercial» (n.º 71). Chegou a esta conclusão após ter nomeadamente constatado, em primeiro lugar, que a Comissão baseou a decisão nos mesmos elementos que os adoptados em apoio do primeiro fundamento de rejeição da sua decisão de 5 de Dezembro de 1991. Sublinhou assim, por um lado, que os elementos qualificados pela Comissão como «elementos novos» na sua contestação e na sua tréplica só respeitavam à situação na Martinica e, por outro, que as respostas das autoridades francesas ao pedido de informações de 25 de Agosto de 1993 não forneceram qualquer elemento susceptível de apoiar ou esclarecer a afirmação de que não se poderia fazer qualquer censura aos importadores postos em causa, que se terão limitado a aplicar medidas resultantes das decisões dos poderes públicos, sem dispor de qualquer margem de manobra (n.º 66). Nestas circunstâncias, o Tribunal verificou que nenhum elemento dos autos permitia concluir que tenham sido, de facto, exercidas pressões sobre os importadores em causa e que essa questão não foi objecto de qualquer verificação, durante o processo administrativo, junto das autoridades francesas ou dos importadores para a França metropolitana (n.º 68). Em segundo lugar, o Tribunal salientou que «a Comissão precisou na audiência que a decisão da administração de apenas homologar as marcas japonesas dos cinco importadores em causa fazia parte integrante do convénio implementado e podia ser considerada ‘a contrapartida’ da aceitação pelos importadores da política pretendida pela administração, o que parecia excluir, à primeira vista, a existência de pressões irresistíveis exercidas pelas autoridades francesas», e que este ponto era confirmado pela carta de 1 de Julho de 1987 (n.º 69).

77 Em contrapartida, no que se refere à denúncia da sociedade Somaco, o Tribunal considerou que o fundamento de rejeição assente na ausência de autonomia dos concessionários da Martinica na implementação do regime de importação em questão não estava baseado num erro manifesto de apreciação dos factos. Realçou que os elementos novos recolhidos durante a instrução que foi efectuada na sequência do acórdão *Asia Motor France II* autorizavam uma nova interpretação dos documentos aos quais, após uma primeira análise, reconheceu, em tal acórdão, um forte valor probatório quanto à provável existência de um concurso de vontades.

78 No caso vertente, há que examinar se o fundamento assente na ausência de práticas concertadas proscritas pelo artigo 85.º do Tratado, adoptado na decisão

em litígio para rejeitar as denúncias dos recorrentes, está suficientemente comprovado pelos elementos que foram recolhidos pela Comissão, entre os quais os obtidos no quadro da instrução complementar efectuada na sequência do acórdão Asia Motor France III.

- 79 Há que declarar, em primeiro lugar, que vários elementos novos confirmam a afirmação das autoridades francesas de que, em 1977, adoptaram uma política destinada a limitar a penetração dos veículos japoneses no território da França metropolitana ao nível então atingido, que era de 3% do número total de veículos matriculados nesse território, e isto pelo menos até 1993. Há que citar, a título de exemplo, uma «carta aberta ao senhor ministro da Indústria», redigida em 1981 pelos cinco importadores em causa e anexada à carta de 6 de Junho de 1997 da sociedade Toyota e à carta de 9 de Junho de 1997 da sociedade Nissan, um artigo do jornal *Le Monde* de 6 de Fevereiro de 1981, também anexado a estas duas cartas, e uma carta comum de 27 de Fevereiro de 1981 dos cinco importadores em causa, dirigida ao director da Direcção «Indústrias metalúrgicas, mecânicas e electrónicas» do Ministério da Indústria, dos Correios e Telecomunicações e do Turismo, anexada à carta de 24 de Junho de 1997 da sociedade Honda.
- 80 Em segundo lugar, elementos novos confirmam a afirmação das autoridades francesas de que tinham seguidamente imposto esta quota global de 3% aos importadores em causa. Com efeito, esta afirmação é corroborada pela «carta aberta ao senhor ministro da Indústria», já referida, e pelo artigo do jornal *Le Monde* de 6 de Fevereiro de 1981, já referido, que menciona «a decisão unilateral do Governo francês de limitar as matrículas de veículos japoneses a 3% do total anual das matrículas francesas» e indica que «as autoridades francesas, após vários meses de negociações, notificaram o embaixador do Japão em França, o Senhor Kitahara, de que as vendas de veículos japoneses não deveriam, no futuro, ultrapassar o nível então atingido (3% do mercado), sob pena de serem impostos 'obstáculos não pautais' diversos».
- 81 Em terceiro lugar, elementos novos corroboram a afirmação das autoridades francesas de que a repartição da quota global entre estes importadores não era o fruto de uma concertação entre eles, eventualmente com o apoio daquelas autoridades, mas lhes tinha sido imposta unilateralmente por estas. Assim, na sua

carta de 6 de Junho de 1997, a sociedade Toyota explica: «O Ministério da Indústria convocou os cinco importadores japoneses homologados para lhes comunicar verbalmente a quota que lhes tinha sido atribuída para o ano em causa, com base no número de matrículas do ano precedente, e, em função da evolução do mercado francês, o Ministério da Indústria ajustava, se necessário, a quota individual atribuída a cada uma das marcas segundo o mesmo procedimento verbal.» Do mesmo modo, na sua carta de 9 de Junho de 1997, a sociedade Nissan explica que «a repartição da quota de 3% concedida aos veículos japoneses desde 1977 era efectuada autoritária e individualmente, marca por marca, e sempre verbalmente, pela administração francesa, entre os cinco importadores à época homologados pelo Ministério da Indústria» e que «todos esses importadores, que tinham sede na região parisiense, se encontravam assim nas proximidades do Ministério da Indústria, o qual não hesitava em os convocar, de início no princípio de cada ano de calendário, para lhes indicar as previsões da quota para o ano em causa, posteriormente em diferentes ocasiões, para lhes assinalar as alterações que eram feitas pelo Ministério na quota inicialmente prevista, e isto em função da evolução das matrículas de veículos no mercado nacional». Na sua carta do mesmo dia, a sociedade Mazda indica que «a quota era fixada verbalmente, marca por marca». Finalmente, na sua carta de 24 de Junho de 1997, a sociedade Honda precisa: «é... de notoriedade pública que a quota de 3% era repartida individual e verbalmente pelo Ministério da Indústria entre os cinco importadores japoneses homologados em 1977, de modo extremamente autoritário».

- 82 Importa realçar que estas declarações concordantes são confirmadas pelas constatações operadas pelo Conselho da Concorrência na sua Decisão 94-D-05, de 18 de Janeiro de 1994, «relativa a certas práticas detectadas no mercado automóvel». Nesta decisão, o Conselho da Concorrência declarou nomeadamente:

«... a limitação da parte dos veículos japoneses a 3% do mercado metropolitano e a 15% do mercado da Martinica resulta de medidas de contingentamento implementadas pelos poderes públicos;... no quadro dessa regulamentação, os poderes públicos organizaram ainda as modalidades de repartição entre os importadores das quantidades de veículos admitidas em França e adoptaram esta

repartição de modo a que a quota global pudesse ser desdobrada pelas vendas do ano;»

e

«... embora o jogo da concorrência tenha sido falseado, na medida em que o acesso dos veículos japoneses e coreanos ao mercado automóvel francês foi limitado e em que, anualmente, a parte de mercado global destes últimos foi repartida, sem concorrência, entre as marcas Toyota, Nissan, Mazda, Honda e Mitsubishi, a iniciativa destas práticas coube à administração e não às empresas em causa;... o inquérito efectuado a pedido do presidente do Conselho da Concorrência não permitiu demonstrar que o comportamento dos importadores homologados ou dos seus concessionários da Martinica pudesse ser destacado das decisões da administração, o que aliás foi confirmado ao Conselho pelo director das indústrias de base e dos bens de equipamento do Ministério da Indústria e do Comércio Externo, ao declarar que 'qualquer interrogação sobre o comportamento deles deve ter em conta o facto de as modalidades de gestão não serem da competência dessas empresas'».

83 Há ainda que observar que a cour d'appel de Paris, a quem foi submetido um recurso desta decisão, confirmou, num acórdão de 3 de Fevereiro de 1995, a justeza das referidas declarações do Conselho da Concorrência.

84 Em quarto lugar, vários elementos novos permitem afirmar que as autoridades francesas garantiram o respeito das quotas individuais e, em consequência, da quota global, retardando ou recusando a emissão dos certificados de homologação, que são indispensáveis para a entrada em circulação de veículos no território francês. Isto resulta explicitamente da «carta aberta ao senhor ministro da Indústria», já referida, cujo principal objectivo era precisamente o de obter a emissão dos «certificados de homologação em suspensão», e da carta de 27 de Fevereiro de 1981, na qual os cinco importadores em causa declaravam que a emissão dos certificados de homologação estava condicionada ao respeito da quota de 3% e se queixavam do facto de determinados certificados estarem

detidos pelas autoridades competentes desde o mês de Setembro precedente. Do mesmo modo, no artigo do jornal *Le Monde* de 6 de Fevereiro de 1981, já referido, fazia-se referência a «intrigas administrativas para retardar a homologação dos novos modelos de veículos japoneses», a denúncias formuladas ao Ministério dos Negócios Estrangeiros por importadores de veículos japoneses para França em razão de «os seus pedidos de homologação [terem sido] suspensos ou [terem sido] tornados muito difíceis» e ao facto de o Governo japonês considerar a hipótese de recorrer às instâncias competentes do GATT a propósito desta questão. Isto resulta ainda de um artigo de jornal anexado à carta de 9 de Junho de 1997 da sociedade Nissan, no qual se declara: «Segundo a agência informativa 'Kyodo', o Governo japonês dirigiu um protesto à França sobre as discriminações de que são objecto os veículos japoneses a que é recusado o certificado de homologação — e, portanto, a possibilidade de serem vendidos.» Além disso, a sociedade Mazda anexou à sua carta de 9 de Junho de 1997 a cópia de uma carta de 19 de Fevereiro de 1981 dirigida por um dos seus concessionários ao Ministério da Indústria, dos Correios e Telecomunicações e do Turismo, na qual o referido concessionário se queixava de esperar por certificados de homologação desde há mais de quatro meses e sublinhava as consequências desastrosas desta situação sobre as suas actividades. Finalmente, um extracto de uma revista de imprensa de 24 de Março de 1981, anexado à carta de 24 de Junho de 1997 da sociedade Honda, refere:

«É praticamente proibida a venda no mercado francês de dezanove modelos de automóveis japoneses, por se não ter obtido do Ministério da Indústria a 'acta' do Serviço de Minas que faz prova da sua conformidade com as normas de homologação francesas.»

⁸⁵ Resulta do que precede que a conclusão da Comissão de que, na ausência de um acordo na aceção do artigo 85.º, n.º 1, do Tratado, as denúncias dos recorrentes não têm fundamento, assenta em indícios objectivos, pertinentes e concordantes.

⁸⁶ Além disso, há que declarar que nenhum dos argumentos invocados pelos recorrentes é susceptível de pôr em causa esta conclusão.

- 87 Os elementos novos recolhidos durante a instrução complementar efectuada na sequência do acórdão Asia Motor France III permitem, com efeito, uma nova análise dos elementos a que o Tribunal reconheceu, nos seus acórdãos Asia Motor France II e Asia Motor France III, um forte valor probatório quanto à provável existência de um concurso de vontades.
- 88 Assim, embora seja exacto que a carta de 1 de Julho de 1987 se refere a «compromissos de autolimitação» por parte dos cinco importadores que estão em causa, é difícil, face ao contexto acima descrito, considerar que tais compromissos tenham sido voluntários. Os elementos do processo demonstram, pelo contrário, que os importadores em questão não tinham outra escolha senão a de se conformarem com as medidas adoptadas pelas autoridades francesas. Pelo mesmo motivo, a afirmação contida na carta de 1 de Julho de 1987, segundo a qual os importadores homologados teriam podido pôr em causa o regime de importação de veículos japoneses para a França metropolitana, deixa de ser credível.
- 89 No que se refere ao facto de os cinco importadores em causa terem beneficiado de uma «contrapartida», constituída pela decisão da administração francesa de não homologar outras marcas de veículos japoneses para além das suas (v. a carta de 1 de Julho de 1987 e a declaração feita pela Comissão na audiência do processo T-387/94, mencionada no n.º 76, *supra*), a explicação dada pela Comissão na audiência, segundo a qual a administração francesa considerava limitar, deste modo, o carácter desagradável da política adoptada, pode ser razoavelmente aceite.
- 90 No que se refere às constatações efectuadas pelo Tribunal de commerce de Paris na sua sentença de 16 de Março de 1990 (v. os n.ºs 52 e 53 do acórdão Asia Motor France II), há que realçar que elas são actualmente contraditadas pelos novos elementos recolhidos pela Comissão.

- 91 Resulta do que precede que o fundamento assente num erro manifesto de apreciação dos factos não procede.

Quanto ao segundo fundamento, assente na violação do artigo 176.º do Tratado

Argumentos das partes

- 92 Os recorrentes sustentam que a Comissão não adoptou as medidas necessárias para dar execução ao acórdão *Asia Motor France III*, assim tendo violado o artigo 176.º do Tratado.
- 93 Segundo eles, a decisão em litígio inclui de novo os erros de facto e de direito identificados pelo Tribunal nesse acórdão.
- 94 Em primeiro lugar, a instrução complementar das denúncias pela Comissão não foi feita de modo sério e diligente. Ela limitou-se a dirigir aos importadores em causa um novo pedido de informações que continha questões inapropriadas, orientadas e incidentes sobre factos que remontavam a cerca de vinte anos, e não analisou seriamente as respostas a essas questões. Para mais, não foi feita qualquer verificação suplementar junto das autoridades francesas.

- 95 Em segundo lugar, a Comissão não recolheu qualquer elemento novo demonstrativo da existência de pressões irresistíveis que pudessem ter sido exercidas pelas autoridades sobre os cinco importadores em causa a fim de que estes adoptassem o comportamento referido nas denúncias dos recorrentes.
- 96 A Comissão responde que tirou todas as consequências do acórdão Asia Motor France III quando retomou a instrução das denúncias.
- 97 Declara que a instrução efectuada anteriormente junto das autoridades francesas já permitira reunir informações que pareciam completas e pertinentes sobre o mecanismo de limitação das importações de veículos japoneses implementado por tais autoridades. Realça, a este respeito, que estas tinham esclarecido por duas vezes, em resposta aos pedidos de informação que lhes tinham sido dirigidos, que os importadores de veículos japoneses para França se haviam limitado a conformar-se com as decisões dos poderes públicos adoptadas no quadro das relações comerciais franco-japonesas e que elas podiam impor correcções no caso de ultrapassagem dos volumes de vendas autorizados. A Comissão acrescenta ainda que resultava de uma carta de 19 de Agosto de 1982 do secretário de Estado adjunto do ministro encarregado dos departamentos e territórios de além-mar que a emissão dos certificados de homologação era o instrumento utilizado para fazer a regulação, sem ser necessário adoptar disposições formais. A Comissão esclarece que, nestas circunstâncias e atendendo ao facto de o mecanismo de limitação das importações ter sido objecto de um procedimento puramente oral, não lhe pareceu útil tentar obter novos elementos de facto ou de direito junto das autoridades francesas.
- 98 A Comissão refere que, para dar cumprimento às indicações contidas no n.º 68 do acórdão Asia Motor France III, considerou no entanto que era necessário obter dos importadores em causa a prova de eventuais pressões exercidas pelas autoridades francesas para fazer respeitar o mecanismo de regulação das

importações, bem como uma explicação das razões pelas quais eles não tinham podido resistir-lhe. Precisa que, para este fim, lhes enviou, em 7 de Maio de 1997, novos pedidos de informações ao abrigo do artigo 11.º do Regulamento n.º 17.

- 99 A Comissão observa que, nas suas respostas, os importadores descreveram de modo concordante as modalidades da regulação implementada pelas autoridades francesas, confirmando em todos os pontos as precedentes declarações de tais autoridades, o que lhe permitira confirmar plenamente a sua opinião.
- 100 Finalmente, considera que não pode ser acusada de falta de diligência ou de seriedade no modo como as denúncias foram instruídas. Realça que recolheu por duas vezes informações junto das autoridades francesas e que, nos termos do artigo 14.º do Regulamento n.º 17, não pode proceder a diligências de instrução junto de um Estado-Membro, mas apenas junto de empresas e associações de empresas. Acrescenta, a este respeito, que tinha a liberdade de considerar que uma diligência de instrução efectuada ao abrigo desta disposição junto dos importadores seria desproporcionada. Finalmente, no que se refere à formulação das questões constantes do pedido de informações de 7 de Maio de 1997, foi ela ditada pelo n.º 68 do acórdão *Asia Motor France III*.

Apreciação do Tribunal

- 101 Há que salientar, a título preliminar, que, quando o Tribunal anula o acto de uma instituição, o artigo 176.º do Tratado impõe a esta última tomar as medidas

necessárias à execução do acórdão. A este respeito, tanto o Tribunal de Justiça como o Tribunal de Primeira Instância julgaram que, para dar cumprimento ao acórdão e executá-lo plenamente, a instituição é obrigada a respeitar não apenas a sua parte decisória mas igualmente a motivação que conduziu a ela e que constitui o seu fundamento necessário, na medida em que é indispensável para determinar o sentido exacto do que foi estabelecido na parte decisória. Com efeito, é esta motivação que, por um lado, identifica exactamente a disposição considerada ilegal e, por outro, revela as razões exactas da ilegalidade declarada na parte decisória, e que tem de ser tomada em consideração pela instituição ao substituir o acto anulado (acórdãos do Tribunal de Justiça de 26 de Abril de 1988, Asteris e o./Comissão, 97/86, 99/86, 193/86 e 215/86, Colect., p. 2181, n.º 27, e do Tribunal de Primeira Instância de 27 de Novembro de 1997, Tremblay e o./Comissão, T-224/95, Colect., p. II-2215, n.º 72).

102 No caso vertente, os recorrentes criticam, por um lado, o modo pelo qual a Comissão procedeu à instrução complementar das suas denúncias e contestam, por outro, a pertinência dos elementos recolhidos no quadro desta instrução, bem como a análise que deles fez a Comissão.

103 No que se refere à primeira acusação, há que recordar que resulta da fundamentação do acórdão Asia Motor France III que o Tribunal anulou a decisão da Comissão de 13 de Outubro de 1994 na parte em que rejeita as denúncias dos recorrentes, após ter constatado que esta cometera um erro manifesto de apreciação dos factos ao considerar, face aos elementos à sua disposição, que o comportamento dos cinco importadores em causa era a tal ponto desprovido de autonomia que escapava, por esse facto, à aplicação do artigo 85.º, n.º 1, do Tratado (n.º 71). Neste acórdão, o Tribunal censurou mais particularmente a Comissão por não ter verificado «junto das autoridades francesas ou dos importadores para a França metropolitana» (n.º 68) se sobre estes tinham sido exercidas pressões pela administração com o fim de que eles aceitassem uma limitação das suas importações (n.ºs 68 e 71). Ora, na sequência deste acórdão, a Comissão convidou precisamente os referidos importadores a demonstrar-lhe, nomeadamente, que tinham sido objecto de tais pressões e que não lhes tinham podido resistir (v. n.º 24, *supra*). A afirmação de que as questões para este efeito colocadas pela Comissão foram «inapropriadas» e «orientadas» deve ser rejeitada, uma vez que tais questões foram manifestamente formuladas à luz da fundamentação do acórdão Asia Motor France III. Além disso, não pode deduzir-se da fundamentação deste acórdão que a Comissão deveria necessaria-

mente, no quadro da sua instrução complementar, ter obtido, além disso, informações junto das autoridades francesas. As críticas formuladas pelos recorrentes contra esta instrução complementar são, portanto, infundadas.

- 104 Quanto ao argumento segundo o qual os elementos recolhidos no decurso da referida instrução complementar são desprovidos de pertinência e não foram objecto de uma análise séria por parte da Comissão, não é ele fundado uma vez que o Tribunal constatou, no quadro do presente recurso (v. n.ºs 78 a 90 *supra*), que tais elementos, acrescentados aos que ela já dispunha, justificam suficientemente, em termos jurídicos, a sua conclusão de que as referidas denúncias deviam ser rejeitadas por inexistência de acordo proibido pelo artigo 85.º, n.º 1, do Tratado.
- 105 Resulta do que precede que o fundamento assente na violação do artigo 176.º do Tratado deve ser julgado improcedente por infundado.
- 106 Daqui resulta que o recurso deve ser julgado improcedente no seu conjunto.

Quanto às despesas

- 107 Por força do disposto no n.º 2 do artigo 87.º do Regulamento de Processo, a parte vencida deve ser condenada nas despesas se a parte vencedora o tiver requerido. Tendo os recorrentes sido vencidos, há que condená-los nas despesas, em conformidade com o requerido pela Comissão.

Pelos fundamentos expostos,

O TRIBUNAL DE PRIMEIRA INSTÂNCIA (Quinta Secção)

decide:

- 1) O pedido de que o Tribunal constate que os recorrentes se reservam o direito de propor uma acção de indemnização contra a Comissão é julgado inadmissível.

- 2) Quanto ao mais, o recurso é julgado improcedente.

- 3) Os recorrentes suportarão as suas próprias despesas e, solidariamente, as despesas efectuadas pela Comissão, incluindo as despesas reservadas no despacho de 21 de Maio de 1999.

García-Valdecasas

Lindh

Cooke

Proferido em audiência pública no Luxemburgo, em 26 de Outubro de 2000.

O secretário

O presidente

H. Jung

P. Lindh