mercado um mercado derivado, mas distinto do da venda dos veículos.

2. Um construtor de veículos automóveis não pode basear-se no sistema de distribuição selectiva que instituiu num Estado-membro para criar, ao não pedir a renovação duma homologação, obstáculos à reimportação de veículos por revendedores profissionais não pertencentes à sua rede, a partir de outros Estados-membros.

O facto de o referido sistema de distribuição selectiva ter sido aceite pela Comissão não pode justificar a exploração abusiva duma posição dominante que essa prática constitui.

3. Existe exploração abusiva duma posição dominante quando uma empresa que beneficia de uma situação de monopólio legal exija, pelos seus serviços, taxas desproporcionadas em relação ao valor económico da prestação fornecida.

RELATÓRIO PARA AUDIÊNCIA

apresentado no processo 226/84 *

I — Matéria de facto e fase escrita do processo

1. A matrícula de veículos na Grã-Bretanha está sujeita a um regime de homologação regulado pelo artigo 47.° do Road Traffic Act de 1972 (lei de 1972 sobre circulação rodoviária), com as alterações introduzidas pelo Road Traffic Act de 1974 e pelo Statutory Instrument n.° 1092 de 1979, Motor Vehicles (Type Approval) (Great Britain) Regulations [regulamentos sobre veículos automóveis (homologação dos tipos) (Grã-Bretanha)] (doravante: «os regulamentos NTA»).

Nos termos do n.° 4 do artigo 47.°, o fabricante de um veículo pode obter do ministro dos Transportes um «British National Type Approval Certificate» (certificado de homologação dos tipos) (doravante: «certificado NTA»), declarando que esse veículo preenche as condições de homologação por tipo aplicáveis no caso e referindo as alterações autorizadas em relação ao veículo-tipo. Antes de emitir o certificado, o ministro certifica-se de que o veículo satisfaz as prescrições de homologação por tipo e de que foram tomadas as medidas adequadas para que os outros veículos que devam ser considerados conformes com esse veículo o sejam efectivamente.

Nos termos do n.° 5 do artigo 47.°, o fabricante tem o direito de emitir, com base no certificado NTA, «certificates of conformity» (certificados de conformidade) atestando, em relação a cada veículo por ele fabricado, que está conforme com o veículo-tipo homologado.

Nos termos da condição n.° 2, segunda alínea, do certificado NTA, o fabricante deve comunicar ao ministro todas as alterações que pretenda introduzir no modelo.

* Língua do processo: inglês.

Em caso de alterações no veículo, sujeitas a comunicação e que não tenham sido comunicadas, a homologação, conforme informação oficial da representação permanente do Reino Unido junto das Comunidades Europeias, com data de 19 de Julho de 1985, não caduca enquanto tal, mas deixa de ser possível a emissão de certificados de conformidade em relação a veículos que tenham sido objecto de tais alterações.

Nos termos do n.° 8 do artigo 47.°, qualquer pessoa, fabricante, importador ou simples particular, pode obter um «Minister's Approval Certificate», também chamado «Primary Minister's Approval Certificate» (certificado primário de homologação ministerial) (doravante: «certificado PMAC»), que ateste que o veículo corresponde às condições de homologação. Para esse efeito, o importador submete o veículo a uma inspecção técnica bastante dispendiosa no Ministério dos Transportes. Esta inspecção não é exigida se o fabricante fornecer ao importador os dados técnicos sobre o veículo, designados por «dados-sistema». Quaisquer alterações posteriores introduzidas no veículo devem ser declaradas nos termos exigidos para o certificado NTA.

O n.° 11 do artigo 47.° prevê que o ministro pode passar ao fabricante ou ao importador de um veículo conforme com aquele para quem o certificado PMAC tenha sido emitido, «Subsequent Minister's Approval Certificates» (certificados subsequentes de aprovação ministerial) (doravante: «sub-MACS»). A declaração de conformidade deve, neste caso, ser fornecida pelo titular do certificado PMAC, único a poder declarar que o veículo em causa está conforme com o certificado PMAC.

Nos termos do n.° 2, alínea e), do Regulamento NTA n.° 3, os veículos importados por particulares não estão sujeitos ao regime de homologação na condição de terem sido comprados fora da Grã-Bretanha para utilização pessoal, de terem sido utilizados pelo importador ou pessoas do seu agregado familiar fora da Grã-Bretanha, de se destinarem unicamente à utilização pessoal na Grã-Bretanha e na condição de o importador pretender permanecer na Grã-Bretanha durante um período de pelo menos doze meses.

2. A British Leyland Public Limited Company (doravante: «BL»), único construtor britânico de veículos de série, lançou, em 1980, o modelo «Metro». Após o encerramento da linha de montagem da BL na Bélgica, em 1980, o «Metro» é produzido exclusivamente no Reino Unido. Os veículos com volante à direita correspondendo às especificações do mercado britânico apenas eram fornecidos nos outros Estados-membros da Comunidade nos termos de certos regimes especiais que se aplicavam ao pessoal diplomático ou militar britânico colocado no estrangeiro.

3. Em 1980, a BL pediu um certificado NTA para as versões «Metro» com volante à esquerda e com volante à direita. A BL explica o pedido de uma homologação nacional para os veículos com volante à esquerda com o desejo de escoar no mercado britânico uma determinada existência de veículos deste tipo destinados à exportação mas devolvidos ao fabricante na sequência de reclamações. O importador de um veículo com volante à esquerda podia obter da BL um certificado de conformidade mediante o pagamento de determinada taxa e a introdução de algumas alterações menores no veículo, quanto à orientação dos faróis, colocação do retrovisor e da luz de nevoeiro bem como à indicação da velocidade em milhas. Obtida a homologação, podia converter o veículo em modelo com volante à direita sem pôr em causa o valor da homologação.

4. As diferenças entre os preços dos modelos «Metro» com volante à esquerda comercializados no continente e os praticados pelos revendedores autorizados integrados na rede de distribuição selectiva da BL no Reino Unido para os modelos equivalentes com volante à direita estiveram na origem

de reimportações de veículos «Metro» para o Reino Unido, provenientes essencialmente da Bélgica. Este comércio paralelo que se desenvolveu a partir de 1981 foi praticado tanto por importadores individuais como por distribuidores não autorizados.

5. Na sequência de uma reunião do conselho dos distribuidores, em 16 de Julho de 1981, em que foram apresentadas queixas relativas a este comércio paralelo, a BL decidiu fazer passar a taxa imposta aos distribuidores para a emissão de um certificado de conformidade para o veículo com volante à esquerda de 25 para 150 UKL, ao mesmo tempo que a mantinha em 25 UKL para os particulares e para os veículos com volante à direita. Aquando de uma reunião similar em 4 de Novembro de 1981, a BL informou os seus distribuidores exclusivos britânicos de que a manutenção da homologação nacional para os veículos com volante à esquerda já não tinha interesse comercial e que deveriam deixar-se expirar as homologações existentes a partir de 1 de Outubro de 1981. Em consequência, a BL deixou de comunicar ao ministro dos Transportes as alterações introduzidas no modelo «Metro» com volante à esquerda. Entre Junho de 1981 e Abril de 1982, a BL recusou-se a emitir certificados de conformidade a importadores ou a fornecer-lhes as informações necessárias para a obtenção da matrícula com o fundamento de que não exista já homologação. Assim, Derek Merson, garagista e importador de veículos BL, perguntou à BL, em 13 de Novembro de 1981, se estava concedida a homologação para um veículo «Metro» com volante à esquerda de que indicou o número de chassis. A BL respondeu-lhe, em 17 de Novembro, que não estava em condições de lhe indicar o número de homologação para esse veículo nem para qualquer outro veículo «Metro» com volante à esquerda.

6. Em 26 de Junho de 1982, a Comissão iniciou, contra a BL, um processo administrativo nos termos do artigo 3.° do Regulamento n.° 17, de 6 de Fevereiro de 1962, primeiro regulamento de aplicação dos artigos 85.° e 86.° do Tratado CEE (JO 1962, p. 204; EE 08 F1 p. 22). Em 17 de Julho notificou a BL das queixas, censurando-a por ter abusado da sua posição dominante no domínio da emissão de certificados de conformidade para os veículos «Metro»; assim, a BL teria recusado a emissão desses certificados a um certo número de comerciantes independentes ou compradores individuais que reimportaram veículos «Metro» para a Grã-Bretanha; teria, deliberadamente, deixado de renovar o certificado NTA para os veículos com volante à esquerda e teria pedido, para a emissão dos certificados de conformidade, taxas excessivas em relação aos custos e discriminatórias em relação às pedidas por outras versões do mesmo veículo.

Na sua resposta de 24 de Agosto de 1982, a BL negou que dispusesse de uma posição dominante num domínio de actividades económicas decorrente da legislação sobre o certificado NTA e que tivesse abusado de uma eventual posição dominante.

Na audição de 19 de Outubro de 1982, a BL comprometeu-se a restabelecer a homologação do modelo «Metro» com volante à esquerda e a instituir uma taxa uniforme de 100 UKL para a emissão de certificados de conformidade.

Em carta de 6 de Maio de 1983, a Comissão levantou a questão do fornecimento de veículos com volante à direita nos países continentais, a propósito do que lhe parecia viável uma solução, e a questão não resolvida dos preços praticados em relação a esses veículos.

Na sua resposta, de 9 de Junho de 1983, a BL lembrou as medidas tomadas para responder às queixas formuladas pela Comis-

são; teria solicitado de novo a homologação nacional para os veículos com volante à esquerda, assegurado a emissão dos certificados de conformidade e criado um processo para dar resposta às encomendas de modelos com volante à direita feitas por clientes de países do continente.

Em carta de 25 de Agosto de 1983, a Comissão sustentou que qualquer taxa que ultrapassasse 50 UKL seria exagerada.

Em 22 de Setembro de 1983, a BL justificou as taxas aplicadas, a saber, 25 UKL para os veículos com volante à direita cuja certificação estaria facilitada, e 100 UKL para os veículos com volante à esquerda, cuja certificação necessitaria de trabalhos mais importantes.

7. Em 2 de Julho de 1984, a Comissão notificou a BL da Decisão 84/379/CEE, referente a um processo de aplicação do artigo 86.° do Tratado CEE (IV/30.615-BL) (JO L 207, p. 11), que declara, no seu artigo 1.°, que ao recusar-se a emitir certificados de conformidade, entre Junho de 1981 e Abril de 1982, altura em que existia um certificado NTA em vigor para a versão do «Metro» com volante à esquerda, ao decidir, em Novembro de 1981, não voltar a solicitar o certificado NTA para a versão do «Metro» com volante à esquerda a fim de impedir a reimportação destes veículos para o Reino Unido a partir de outros Estados-membros e ao exigir uma taxa de 150 UKL aos distribuidores para a passagem de certificados de conformidade para o «Metro» com volante à esquerda, entre Agosto de 1981 e Abril de 1982, e uma taxa de 100 UKL pelo mesmo serviço aos revendedores independentes e aos particulares a partir de 16 de Março de 1983, data em que a homologação NTA para a versão do «Metro» com volante à esquerda foi renovada, a BL violou o artigo 86.° do Tratado. Nos termos do artigo 2.° desta decisão, a BL é condenada na multa de 350 000 ECU.

O artigo 3.° determina-lhe que cesse imediatamente a exigência da taxa de 100 UKL.

8. Por requerimento entrado na Secretaria do Tribunal em 11 de Setembro de 1984, a *BL Public Limited Company* interpôs recurso contra a Comissão em que conclui pedindo que o Tribunal se digne:

— anular a Decisão 84/379 da Comissão, de 2 de Julho de 1984;

— condenar a Comissão nas despesas.

9. A *Comissão* conclui pedindo que o Tribunal se digne:

— declarar o pedido improcedente;

— condenar a BL nas despesas efectuadas pela Comissão.

10. Por despacho de 30 de Janeiro de 1985, Derek Merson, garagista em Minehead (Somerset), foi autorizado a intervir no processo 226/84 em apoio das conclusões da Comissão.

11. A fase escrita do processo teve tramitação normal. Com base no relatório do juiz relator e ouvido o advogado-geral, o Tribunal decidiu iniciar a fase oral sem instrução prévia. As partes foram convidadas a responder por escrito a algumas perguntas, o que fizeram nos prazos fixados.

12. Nos termos dos n.^{os} 1 e 2 do artigo 95.° do Regulamento Processual, o Tribunal, por decisão de 15 de Janeiro de 1986, com as alterações introduzidas pela de 29 de Janeiro do mesmo ano, atribuiu o processo à Quinta Secção.

II — Fundamentos e argumentos das partes no decurso da fase escrita do processo

A — *Quanto à não renovação da homologação do modelo «Metro» com volante à esquerda*

1. A *BL* sustenta que, mesmo admitindo-se que exista um mercado especial para o fornecimento de dados ou de prestações em matéria de homologação, ela não teria nesse mercado uma posição dominante. Efectivamente, diversamente da General Motors (acórdão de 13 de Novembro de 1975, GM, 26/75, Recueil 1975, p. 1367), não teria possibilidades de entravar as trocas comerciais, nomeadamente pelo facto da existência do regime das importações para fins pessoais. Aliás, as estatísticas provariam que as importações de veículos «Metro» para o Reino Unido teriam sido mais importantes após ter expirado a homologação NTA que antes.

O artigo 86.° do Tratado CEE não imporia à BL nenhuma obrigação de pedir ou conservar a homologação NTA para o modelo «Metro» com volante à esquerda; a BL não forneceria ao mercado britânico veículos deste tipo e a manutenção da homologação não teria apresentado qualquer interesse comercial. Não existindo uma clientela de longa data para as homologações NTA, a Comissão não poderia distinguir entre a decisão de não pedir a homologação pela primeira vez e a sua não renovação, nem equiparar esta não renovação a uma recusa deliberada de fornecimento. A medida tomada pela BL, em si mesma legal, não se tornaria ilegal pelo facto de ter sido adoptada com a finalidade de entravar as importações paralelas.

A emissão de certificados de conformidade não constituiria uma operação comercial, característica de um mercado, correspondendo antes a uma função de direito público. Os importadores profissionais não se encontrariam, relativamente à BL, no que respeita ao fornecimento de dados ou de prestações, na situação de dependência económica característica de uma posição dominante (acórdãos de 6 de Março de 1974, CSC, 6 e 7/73, Recueil 1974, p. 223, e de 14 de Fevereiro de 1978, United Brands, 27/76, Recueil 1978, p. 207). Admitir essa posição da BL face ao revendedor que se lança na importação paralela de veículos equivaleria a aplicar o artigo 86.° às actividades da BL, enquanto fornecedora de veículos. O revendedor que já importou veículos não se encontraria, relativamente à BL, numa posição de dependência económica bastante.

A atitude da BL justificar-se-ia objectivamente face ao sistema de distribuição selectiva praticado no Reino Unido, sistema esse cujas vantagens a Comissão teria reconhecido em decisões particulares e na sua proposta de regulamento de isenção por categorias. O sistema da BL teria sido notificado à Comissão e esta nunca o teria considerado incompatível com o artigo 85.° Uma empresa não poderia ser obrigada, nos termos do artigo 86.°, a fornecer assistência a revendedores profissionais que não façam parte da rede de distribuição e não disponham das qualificações técnicas e comerciais exigidas.

Os revendedores não autorizados não disporiam das qualificações profissionais e técnicas necessárias para procederem às transformações e a BL deveria poder exercer um controlo sobre tais operações para proteger o público e salvaguardar a sua reputação comercial. A posição da Comissão seria discriminatória, tendo em conta que nenhum outro construtor estabelecido no Reino Unido seria obrigado a dispor de uma homologação NTA para os veículos com volante à esquerda e a facilitar a sua transformação em volante à direita.

2. A *Comissão* sustenta que o Tribunal teria reconhecido, no acórdão General Motors (já referido), que o mercado de fornecimento das informações indispensáveis aos importadores comerciais constitui um mercado separado. A BL ocuparia nesse mercado, diverso do dos veículos, uma posição dominante, na sua qualidade de titular de um monopólio legal para o fornecimento dessas informações e teria o dever de não abusar dele. A política da BL enquanto fornecedor de veículos não estaria em causa, não dependendo os comerciantes da BL para a obtenção dos veículos, mas para a obtenção das informações necessárias à sua comercialização.

Os números referentes às importações de veículos «Metro» para o Reino Unido não seriam relevantes, na ausência da distinção entre as importações comerciais sujeitas às regras do certificado NTA e as importações pessoais isentas.

A BL não teria, é certo, uma obrigação legal de pedir a homologação nacional; ao pedi-la, teria no entanto criado uma situação de direito e de facto e a não renovação da homologação constituiria um abuso. De acordo com os acórdãos CSC e United Brands (já referidos), a recusa da emissão seria o elemento essencial do abuso, e a aplicação do artigo 86.° a uma recusa feita a pessoas que não são ainda clientes não constituiria uma extensão da jurisprudência actual. A vontade da BL de compartimentar o mercado constituiria uma circunstância agravante do abuso da sua posição dominante.

A BL teria o direito de fazer respeitar os contratos que estão na base do seu sistema de distribuição selectiva, mas não poderia abusar do monopólio legal em matéria de obtenção da homologação nacional e da emissão dos certificados de conformidade para proteger esse sistema e opor-se ao comércio paralelo, legal em direito comunitário. A protecção dos utentes contra transformações defeituosas teria a haver apenas com as autoridades públicas. O importador paralelo não poderia ser obrigado a efectuar uma transformação; esta não imporia qualquer aprovação por parte das autoridades públicas, da BL ou de um distribuidor; em caso de pedido de um certificado após a transformação, a BL não teria qualquer obrigação legal de verificar a sua correcta execução.

3. *Derek Merson*, interveniente, sustenta a posição da Comissão quanto à existência de uma posição dominante da BL. A não renovação de homologação explicar-se-ia unicamente pela vontade da BL de entravar as importações paralelas. Os números fornecidos pela BL sobre as reimportações não seriam relevantes.

B — *Quanto à recusa de emissão de certificados de conformidade*

1. A *BL* sustenta que o titular de um certificado NTA não teria o direito de emitir certificados de conformidade para veículos que tivessem sofrido uma alteração cuja declaração fosse obrigatória e não tivesse sido feita. Ora, as primeiras dessas transformações não notificadas datariam de Outubro de 1981. A Comissão não poderia invocar um pretenso convencimento da BL da validade do certificado NTA durante um prazo suplementar de seis meses para provar o carácter abusivo do seu comportamento. Aliás, a condenação não se basearia nessa convicção mas na afirmação de que a homologação estava ainda em vigor.

Nos seis casos particulares de recusa invocados pela Comissão, três deles, os casos Auto-Europa, International Cars RHD Ltd e Sr.ª a Fox, situar-se-iam em data anterior à expiração da homologação: a BL teria proposto à Auto-Europa, que pedia números de homologação, emitir certificados de conformidade sob reserva de certas verificações, a fim de tornar os veículos conformes com as condições de homologação. A International Cars RHD Ltd não teria pedido um certificado de conformidade para veículos em particular, mas teria procurado conhecer o número de homologação do modelo; a BL ter-lhe-ia respondido, com razão, que não podia comunicar-lhe esse número, que constituiria a prova da existência do certificado de conformidade e que os veículos com volante à esquerda exportados não seriam objecto de nenhum certificado desse tipo. A Sr.ª Fox ter-se-ia apresentado como importadora a título pessoal e a BL, muito justamente, ter-lhe-ia chamado a atenção para a isenção para as importações pessoais. As cartas dirigidas à Royal Cars AMS Ltd, ao Sr. Merson e ao Sr. Doyle seriam posteriores a 1 de Outubro de 1981. A BL teria recusado fornecer à Royal Cars AMS Ltd os números de homologação para componentes particulares ou os «dados-sistema» pedidos por obtenção de um certificado PMAC devido ao carácter pouco recomendável desta sociedade; ora, a decisão não consideraria a recusa de comunicação de tais informações. O Sr. Merson teria começado por importar veículos a título pessoal. Pedidos posteriores de matrículas teriam sido rejeitados em virtude de não se tratar de um importador pessoal. A BL ter-se-ia recusado a passar-lhe um certificado de conformidade por julgar tratar-se de um veículo construído depois de 1 de Outubro de 1981. Na altura em que ela teria declarado estar disposta a emitir o certificado em questão, o Sr. Merson teria já conseguido matricular o veículo. O pedido do Sr. Doyle teria abrangido veículos «Mini» construídos após expiração da homologação.

2. A *Comissão* sustenta que, na altura dos pedidos de informações, o certificado NTA, que beneficiava de um prazo suplementar de seis meses, permanecia em vigor; não obstante, a BL teria abusivamente dado aos seus correspondentes a nítida impressão de que já não era esse o caso. De qualquer modo, as respostas da BL seriam todas negativas e não fariam qualquer distinção consoante a data de construção do veículo. A resposta da BL à Auto-Europa significaria que não haveria homologação para os veículos expedidos da Bélgica. A sociedade International Cars RHD Ltd teria manifestamente querido reimportar viaturas «Metro» com volante à esquerda para as matricular na Grã-Bretanha; a resposta da BL, aproveitando a formulação pouco precisa do pedido, seria equivalente à dada à International Cars RHD Ltd. A carta enviada à Sr.ª Fox significaria que, segundo a BL, não havia homologação nacional para os veículos «Metro» com volante à esquerda. A Royal Cars AMS Ltd teria igualmente desejado reimportar para o Reino Unido veículos deste tipo. Mesmo supondo que a homologação nacional já não existisse, teria sido possível, tal como a própria BL admitiria, obter um certificado de conformidade após transformação do veículo para volante à direita e inspecção pela BL. A BL teria respondido ao Sr. Merson que não podia fornecer os números NTA para os «Metro» com volante à esquerda. Mesmo supondo que a homologação nacional não existisse já no momento do pedido do Sr. Doyle, a resposta dada pela BL seria enganadora, porque não faria a mínima alusão à possibilidade da emissão de certificados de conformidade após transformação do veículo para volante à direita.

3. O Sr. *Merson* contesta ter matriculado veículos para fins de utilização pessoal. A

BL teria não só recusado a emissão de um certificado de conformidade para um determinado veículo, mas também negado a existência de uma homologação para os veículos com volante à esquerda. Só mediante despesas e esforços consideráveis teria conseguido a matrícula do veículo em causa.

C — *Quanto às taxas exigidas pela BL para os certificados de conformidade*

1. A *BL* lembra que, a partir de 1 de Julho de 1981, tinha estabelecido as taxas para certificados de conformidade: para os veículos inicialmente construídos de acordo com a homologação NTA, em 25 UKL; para os não conformes, essencialmente os veículos com volante à esquerda, em 100 UKL para os particulares e 150 UKL para os distribuidores.

A taxa de 150 UKL não teria sido aplicada durante tempo suficiente e com a frequência suficiente para constituir um caso de exploração abusiva. A de 100 UKL apenas teria atingido os particulares que não tivessem importado a título pessoal. Contrariamente ao processo General Motors, as taxas não teriam abrandado as importações paralelas efectuadas essencialmente por particulares.

A Comissão não teria provado o carácter excessivo das taxas e, nomeadamente, da de 100 UKL, em relação com o valor económico da prestação. Os trabalhos de certificação para os veículos não construídos de acordo com a homologação NTA ter-se-iam revelado muito complexos. O acórdão General Motors (já referido) não indicaria qualquer nível especial a partir do qual uma taxa constituiria uma exploração abusiva; as taxas em vigor na Bélgica em 1973 não permitiriam fixar um montante aceitável no Reino Unido em 1984.

As taxas da BL alinhar-se-iam pelas dos outros construtores ou vendedores no Reino Unido; estes só poderiam, aliás, emitir certificados de conformidade ou sub-MACS para veículos conformes com a homologação dos modelos com volante à direita, construídos quer em conformidade com a homologação NTA e sem necessidade de qualquer transformação quer sem essa conformidade e que, consequentemente, têm de ser transformados. O facto de se punir exclusivamente a BL constituiria uma medida discriminatória.

Entre 16 de Março de 1983, data da renovação da homologação do modelo com volante à esquerda, e 31 de Agosto de 1983, data do recebimento da carta de Comissão, de 25 de Agosto, em que se suscitava, pela primeira vez, a questão da taxa de 100 UKL, a Comissão teria dado a entender à BL que essa taxa era aceitável. A sanção aplicada em relação a esse período deveria ser anulada por contrariar o princípio da boa administração e/ou da expectativa legítima.

Deveria igualmente ser anulada em relação ao período posterior a 31 de Agosto de 1983. Na sua carta de 25 de Agosto, a Comissão teria suscitado a questão da taxa sem falar numa possível sanção. O sistema do Regulamento n.° 99/63, da Comissão, de 25 de Julho de 1963, relativo às audições referidas no artigo 19.° do Regulamento n.° 17 do Conselho (JO 1963, 127, p. 2268; EE 08 F1 p. 62), imporia que a Comissão comunicasse ao infractor a intenção de o punir e os elementos relevantes so-

bre a gravidade e duração da infracção a fim de lhe dar a possibilidade de apresentar as suas observações.

2. A *Comissão* replica que o argumento baseado na continuação das importações paralelas não é pertinente, dado que a sua decisão visaria expressamente a situação dos revendedores de automóveis.

A taxa de 100 UKL e, *a fortiori*, a de 150 UKL seriam excessivas como contrapartida de trabalhos administrativos de rotina pouco importantes, tanto mais que seria exigida uma taxa suplementar pelas inspecções. Seriam ainda excessivas e discriminatórias em relação às exigidas pela emissão de um certificado para uma versão com volante à direita. A redução da taxa de 150 UKL para 100 UKL não provaria o carácter excessivo do primeiro montante, mas evidenciaria que os factores de custo não eram decisivos para a fixação das taxas.

Os números relativos às taxas aplicadas pelos outros construtores para veículos com volante à direita conformes com a homologação NTA não seriam relevantes por nunca terem estado em causa os montantes exigidos pela BL para este tipo de certificado. As taxas para veículos não conformes com a homologação NTA reportar-se-iam à inspecção e não poderiam ser comparadas com as exigidas pela BL. A alegação de discriminação não teria, assim, fundamento.

O acórdão General Motors (já referido) não estabeleceria regras quanto ao nível da taxa mas apenas certos critérios, como a relação da taxa com o valor económico da prestação ou o seu custo económico efectivo.

Na comunicação das queixas, a Comissão teria acusado a BL de impor aos revendedores uma taxa de 150 UKL, seis vezes superior à exigida a um particular ou a um revendedor de um veículo com volante à direita. Na sua resposta, a BL teria justificado estas diferenças; apenas agora afirmaria ter pedido aos particulares, a partir de 1 de Julho de 1981, uma taxa de 100 UKL pelos veículos com volante à esquerda; esta afirmação não poderia constituir justificação das taxas exigidas.

A comunicação das queixas denunciaria, de modo genérico, o carácter excessivo das taxas sem fazer referência a um determinado montante; a Comissão não se teria declarado satisfeita com a taxa de 100 UKL, e a carta de 25 de Agosto de 1983 não significaria aprovação deste montante em relação a qualquer período anterior.

Nenhuma disposição do Regulamento n.° 99/63 obrigaria a Comissão a informar explicitamente uma empresa de que tenciona aplicar-lhe uma multa. De qualquer modo, a comunicação das acusações daria a conhecer a intenção da Comissão de aplicar uma sanção por todas as infracções verificadas e, entre elas, nomeadamente, as taxas excessivas. Referiria os principais critérios de facto e de direito da multa, a gravidade, a duração e móbil de infracção e a BL teria tido ocasião de apresentar as suas observações.

3. O Sr. *Merson* sustenta que as diferenças entre as taxas praticadas teriam visado discriminar directamente os revendedores comerciais. A BL não poderia comparar as taxas aplicadas com as praticadas por outros construtores pelas inspecções.

D — *Quanto à violação de certos princípios de direito*

1. A *BL* acusa a Comissão de ter violado os princípios da boa administração e/ou cometido desvio de poder. Embora mostrando-se satisfeita com a reposição em vigor da homologação para os modelos com volante à esquerda e com a redução das taxas, após a comunicação das queixas, a Comissão teria continuado o processo contra a BL com o único objectivo de obter concessões suplementares no domínio da fixação dos preços para os veículos com volante à direita vendidos no continente, questão que está fora do âmbito do processo. Não haveria procura de veículos com volante à direita para colocação em circulação no continente e a Comissão teria, de facto, pretendido criar um mercado paralelo artificial dos veículos deste tipo entre o continente e o Reino Unido, a fim de pôr em causa a estrutura dos preços praticados no Reino Unido.

2. De acordo com a *Comissão*, as negociações em curso em nada prejudicaram a posição definitiva das partes. A questão dos preços no continente dos veículos com volante à direita nada teria a ver, em rigor, com o objecto da comunicação das queixas, mas estaria intimamente ligado à questão da homologação nacional dos veículos com volante à esquerda; efectivamente, a possibilidade de adquirir no continente veículos com volante à direita a preços similares aos dos veículos com volante à esquerda teria feito desaparecer a necessidade de pedir a homologação para veículos com volante à esquerda ou de pedir certificados de conformidade. A questão da fixação desses preços seria da competência da Comissão que deveria, nomeadamente, tê-la em consideração na altura de isentar um sistema de distribuição selectiva.

3. A *BL* acusa a Comissão de ter violado os princípios da proporcionalidade e da não discriminação. A Comissão teria por missão velar para que os utilizadores pudessem adquirir veículos em qualquer parte do mercado comum. Não poderia, no entanto, sob pena de arruinar toda e qualquer forma de distribuição selectiva, garantir um comércio paralelo através de revendedores não autorizados. A Comissão não faria a distinção entre estes dois tipos de importações paralelas, apesar de expressamente indicada no Regulamento n.° 123/85, da Comissão, de 12 de Dezembro de 1984, relativo à aplicação do n.° 3 do artigo 85.° do Tratado CEE a certas categorias de acordos de distribuição e de serviço de venda e pós-venda de veículos automóveis (JO L 15, p. 16), e teria ignorado a existência da derrogação para as importações a título pessoal.

Ao não pedir a renovação da homologação, a BL ter-se-ia colocado na situação dos outros construtores que a Comissão não obrigaria a obter uma homologação NTA para os modelos com volante à esquerda. Assim, nos processo dos veículos Fiat e Alfa Romeo, a Comissão teria unicamente procurado garantir que os particulares pudessem adquirir veículos com volante à direita no continente com o fim de os importar para o Reino Unido.

O sistema de homologação e a questão da emissão dos certificados de conformidade seriam do âmbito do direito público interno. Um processo contra o Reino Unido, nos termos do artigo 30.°, teria sido mais adequado e mais equitativo que o instaurado contra uma única empresa, com base no artigo 86.°

4. A *Comissão* sustenta que não tem poderes para atacar a posição dominante dos forne-

cedores de veículos no mercado da prestação de informações, podendo intervir apenas em caso de abuso. A situação da BL não seria comparável à dos outros fornecedores de veículos; a não renovação da homologação teria suprimido uma importante fonte de abastecimento do mercado britânico do automóvel e teria causado prejuízo tanto aos comerciantes importadores como aos consumidores.

Os processos Fiat e Alfa Romeo teriam incidido sobre o preço dos veículos com volante à direita no continente e não sobre a homologação nacional. Atento o carácter restritivo da excepção que constituem as importações a título pessoal, não podia a Comissão ser acusada de ter ignorado este tipo de importações. A Comissão não teria ido além do seu objectivo e não teria praticado qualquer discriminação em relação à BL.

Na sua comunicação aos Estados-membros, de 20 de Setembro de 1984, a Comissão teria informado de que um processo nos termos do artigo 30.° não se opõe à aplicação directa do artigo 86.° às empresas abrangidas, desde que se verifiquem as condições previstas nesta disposição. A exigência de um regime nacional de homologação não permitiria às empresas a exploração desse regime de modo incompatível com o direito comunitário.

E — *Quanto ao montante da multa*

1. A título subsidiário, a BL sustenta que a multa que lhe foi aplicada deve ser reduzida. Para tanto, retoma os argumentos anteriormente apresentados a propósito da não renovação da homologação, da emissão de certificados de conformidade e dos montantes da taxa.

2. A *Comissão* considera que os argumentos utilizados pela BL para pedir a redução da multa, idênticos aos apresentados para contestar a justeza da decisão, não devem ser atendidos. A Comissão teria tido em conta, na fixação da multa, a atitude colaborante da BL quanto a certas infracções.

III — Respostas às perguntas formuladas pelo Tribunal

1. Perguntada sobre a questão de saber se pode ser emitido um certificado de conformidade para um veículo que, segundo o respectivo número de chassis, foi construído com volante à esquerda, depois de transformado para volante à direita, a *BL* confirmou que é emitido um certificado para um veículo mediante a indicação do seu número de chassis. A resposta à pergunta do Tribunal dependeria da interpretação a dar ao n.° 5 do artigo 47.° do Road Traffic Act de 1972. Um veículo transformado por pessoa diversa do fabricante seria «um veículo fabricado pelo construtor em conformidade com o modelo» nos termos daquela disposição? Segundo uma interpretação lata, a BL emitiria certificados de conformidade para os veículos acima referidos, mesmo no caso de transformação da direcção, na condição de o veículo ter sido inicialmente construído por ela e esteja, na altura da emissão do certificado, conforme com o modelo. Os outros construtores interpretariam este texto de forma restritiva. Nenhum emitiria um certificado de conformidade para um veículo cuja direcção tivesse sido transformada. Outros considerariam que este veículo não é «um veículo (de volante à direita) por eles construído».

Solicitada a esclarecer a natureza das alterações introduzidas no modelo «Metro» com volante à esquerda que não foram comunicadas a partir de 1 de Outubro de 1981, a *BL* informa que o período em que foram in-

troduzidas alterações se estendeu de 1 de Outubro de 1981 a finais de 1982. Aquando da reposição em vigor da homologação do modelo «Metro» com volante à esquerda, em Outubro de 1982, teriam sido comunicadas pela BL 54 alterações abrangendo aspectos técnicos diversos.

A *BL* dá resposta afirmativa à questão de saber se essas alterações coincidem com as notificadas para os modelos «Metro» com volante à direita.

2. Convidada a indicar os montantes exigidos pelos outros construtores britânicos para a emissão de um certificado de conformidade, a *Comissão* informa que as taxas pedidas para esses certificados pelos construtores de veículos britânicos, quanto às importações paralelas, seriam da ordem das 17,25 UKL (IVA não incluído) pela Ford, 25 UKL pela Peugeot-Talbot e 75 UKL pela General Motors. Estes montantes seriam os cobrados a partir de Maio de 1983, altura em que teriam entrado em vigor na Grã-Bretanha regras de conduta. A General Motors teria aumentado a sua taxa de 50 para 75 UKL em Novembro de 1975. Nos períodos de Agosto de 1981 a Abril de 1982 e de Março a Maio de 1983, a Ford teria aplicado a mesma taxa que actualmente. A Talbot não teria exigido qualquer taxa até pouco antes da instituição das regras de conduta e a General Motors teria aplicado a taxa de 50 UKL.

3. A *BL* faz notar que só se poderiam comparar elementos semelhantes. Ela teria sido o único construtor de motores de série a emitir certificados de conformidade para veículos construídos inicialmente com volante à esquerda. Os outros construtores não seriam titulares da homologação NTA para este tipo de veículos e recusariam a emissão de certificados de conformidade para os transformados para volante à direita. As taxas exigidas pelos outros construtores apenas abrangeriam veículos com volante à direita construídos de acordo com as especificações do Reino Unido, não necessitando, assim, de qualquer transformação, e os veículos com volante à direita construídos de acordo com especificações não britânicas e que necessitavam de modificações. Quanto à primeira categoria, os montantes exigidos oscilariam entre 10 e 100 UKL. Quanto à segunda categoria, a maior parte dos construtores exigiria uma inspecção do veículo ou a sua transformação e/ou inspecção por um distribuidor autorizado. Quanto às taxas pela inspecção, os montantes mais baixos apresentados pela BL seriam de 100 UKL e os mais elevados de 655,50 UKL.

4. Convidada a apresentar estatísticas que indicassem, a partir de 1980, o número de veículos com volante à direita e com volante à esquerda reimportados e matriculados no Reino Unido, distinguindo consoante as importações fossem efectuadas a título pessoal ou comercial, a *Comissão* responde que não é possível fazer a distinção estatística pedida pelo Tribunal. Informou dos números dos veículos importados e matriculados no Reino Unido que não foram vendidos por distribuidores autorizados: 1983: 84 000; 1984: 83 000; no primeiro semestre de 1985: 51 000.

F. Schockweiler
Juiz relator