circostanze connesse al suo adempimento. In occasione di questo esame essa può considerare il rifiuto del produttore di consegnare ai concessionari di uno Stato membro determinati elementi della propria gamma produttiva, che possono essere esportati, come un elemento di per sé fondamentale della scompartimentazione artificiale del mercato comune e porre a raffronto il miglioramento della distribuzione della merce ottenuto grazie al contratto con gli svantaggi derivanti, sotto il profilo della concorrenza, dall'impossibilità di acquistare determinati elementi della gamma in uno Stato membro ai prezzi ivi praticati e con la conseguente notevole diminuzione della pressione concorrenziale in un altro Stato membro.

3. Nella decisione recante rifiuto di concedere l'esenzione a norma dell'art. 85, n. 3, del trattato ad un sistema di distribuzione selettiva, la Commissione non è obbligata a procedere all'esame particolareggiato di tutti i vantaggi ed inconvenienti che possono derivare dal sistema stesso, qualora abbia buoni motivi per ritenere che il produttore se ne è valso per impedire le importazioni parallele e realizzare così la scompartimentazione artificiale del mercato comune.

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE SIR GORDON SLYNN dell'8 maggio 1985 *

Signor Presidente,
signori Giudici,

Le cause riunite odierne sono state intentate a norma degli artt. 173 e 174 del trattato CEE. Le ricorrenti sono la Ford Werke AG (causa 25/84), società costituita nella Repubblica federale di Germania (« Ford Germania ») e la Ford of Europe Incorporated (causa 26/84), che è costituita nello Stato del Delaware, USA (« Ford Europa »). Entrambe le ricorrenti sono affiliate della Ford Motor Company, pure costituita negli Stati Uniti. Le ricorrenti chiedono l'annullamento degli artt. 1 e 2 della decisione della Commissione 16 novembre 1983, n. 83/560 (GU 1983, L 327, pag. 31). Questa decisione è il provvedimento finale adottato dalla Commissione dopo un'indagine sulle disposizioni adottate dalla Ford Germania per la distribuzione e la vendita dei prodotti Ford in Germania. Una decisione provvisoria era stata adottata il 18 agosto 1982 (GU 1982, L 256, pag. 20) e annullata dalla Corte con sentenza nelle cause riunite 228 e 229/82 Ford of Europe Incorporated e Ford Werke AG/Commissione, del 28 febbraio 1984 (Racc. 1984, pag. 1129). Gli antefatti sono esaurientemente esposti ivi. Per quel che ci interessa nella causa attuale, mi pare sia sufficiente un breve riassunto.

* Traduzione dall'inglese.

La Ford Germania produce autoveicoli Ford e li vende in Germania. Buona parte della sua produzione viene ceduta ad altre società del gruppo Ford, specie alla Ford Motor Company Limited (« Ford Gran Bretagna »). La Ford Germania smercia la maggior parte, se non tutti, i veicoli Ford venduti in Germania attraverso una rete di distribuzione selettiva. Il 14 maggio 1976 essa notificava alla Commissione il nuovo contratto tipo per esclusivisti (« CTE »). Notificando il contratto tipo, essa si riprometteva di ottenere un attestato negativo per lo stesso oppure l'esenzione, a norma dell'art. 85, n. 3, del trattato. Nel periodo che ci interessa (1982), la Ford Germania vendeva ai propri concessionari, nell'ambito del CTE, modelli tanto con guida a destra (GD), quanto con guida a sinistra (GS). I modelli GD venivano costruiti secondo le norme tedesche e venivano venduti al prezzo normale dei modelli GD, con un supplemento per spese amministrative. La Ford Germania praticava inoltre il cosiddetto « Visit Europe Plan », che non era stato notificato alla Commissione. Nell'ambito di questa iniziativa la Ford Germania vendeva fra l'altro veicoli GD costruiti secondo le norme britanniche ai privati di passaggio in Germania. Sembra pacifico che, sotto il profilo giuridico, questi veicoli venivano venduti direttamente ai singoli e il rivenditore tedesco agiva come agente dell'acquirente. Le ricorrenti sostengono che il Visit of Europe Plan era del tutto distinto dal CTE. La Commissione ritiene che ciò non è esatto. Essa rileva che l'utile dei rivenditori era in questo caso uguale a quello per i veicoli normalmente venduti nell'ambito del CTE e che gli obblighi dei distributori Ford, ad esempio quanto alla garanzia e al servizio post-vendita, erano gli stessi. D'altro canto, le vendite effettuate nell'ambito del « Plan » contavano per il raggiungimento degli obiettivi di vendita fissati per i concessionari nel CTE. Alla fine del 1981, il numero di ordini di modelli GD pervenuti alla Ford Germania dalla Germania era aumentato rapidamente. Dal canto suo, la Ford Germania considerava questo fenomeno con grande preoccupazione giacché minacciava, a lunga scadenza, uno dei suoi più importanti clienti, cioè la Ford Gran Bretagna. Sentite la Ford Gran Bretagna e la Ford Europa, la Ford Germania decideva di sospendere le vendite di modelli GD in Germania, tanto ai rivenditori, quanto nell'ambito del Visit Europe Plan. Questa decisione veniva comunicata ai rivenditori con circolare del 27 aprile 1982. In questa si diceva che gli ordini di modelli GD sarebbero stati accettati solo se pervenuti al rivenditore entro il 1° maggio 1982. La Commissione considerava che il rapporto tra questo rifiuto di vendere e il CTE fosse immediato e diretto, in quanto la circolare era indirizzata esclusivamente ai rivenditori tedeschi che avevano stipulato il CTE. L'effetto della circolare era quindi quello di alterare i rapporti tra la Ford Germania e i rivenditori che avevano stipulato il CTE.

« Il contratto di concessione di Ford Germania e il rapporto che esso creava costituivano quindi il quadro ed il contesto della circolare di Ford e la decisione di quest'ultima di cessare le forniture. Impedendo ai concessionari tedeschi l'esportazione di automobili Ford con guida a destra, la circo-

lare rende l'effetto del contratto molto più restrittivo e ne diminuisce i benefici rispetto a quelli che altrimenti si sarebbero prodotti in mancanza di tale rifiuto » (n. 42 della decisione).

La decisione della Commissione impugnata nella presente causa è indirizzata solo alla Ford Germania. Il ricorso della Ford Europa è ricevibile per i motivi esposti nella sentenza delle cause riunite 228 e 229/82, al n. 13. L'art. 1 della decisione dichiara che il CTE restringe la concorrenza e pregiudica il commercio fra Stati membri ai sensi dell'art. 85, n. 1, del trattato; l'esenzione a norma dell'art. 85, n. 3, per il CTE « come è stato applicato dalla Ford Werke AG dal 1° maggio 1982 è rifiutata ». Nell'art. 2 della decisione si impone alla Ford Germania « di porre fine immediatamente all'infrazione constatata ».

La decisione considera il CTE « come è stato applicato dalla Ford Germania a far data dal 1° maggio 1982 e in applicazione del quale la Ford Germania ha cessato le forniture di autoveicoli con guida a destra ai propri distributori tedeschi » (n. 28 della decisione). La natura limitata dell'esame, da parte della Commissione, dei provvedimenti adottati dalla Ford Germania è pure sottolineata nel n. 15 e nel n. 34 della decisione. La Commissione non si propone di esaminare tutti gli aspetti delle disposizioni adottate per la distribuzione e la vendita dei veicoli Ford da parte della Ford Germania. Essa considera solo la situazione dopo l'entrata in vigore della circolare del 27 aprile 1982.

Le clausole del CTE che, a giudizio della Commissione, cadono sotto il divieto di cui all'art. 85, n. 1, del trattato sono menzionate nei nn. 28-34 della decisione. In particolare si tratta degli artt. 2, 5 e 6 del CTE che a) restringono la concorrenza limitando il numero dei distributori a disposizione degli altri produttori di autoveicoli; b) imponendo ai rivenditori di rispettare le zone loro assegnate e di vendere solo prodotti Ford, diminuiscono pure l'intensità della concorrenza dentro e fuori delle zone di vendita, tanto nell'ambito della rete di distribuzione della Ford Germania quanto della concorrenza all'interno della marca; c) limitano la possibilità che i distributori Ford ufficiali si avvalgano di altri distributori per la vendita dei prodotti Ford; d) limitano la Ford Germania nell'esercizio della sua libertà contrattuale quanto alla scelta di altri rivenditori per lo smercio dei modelli Ford e quindi restringono la concorrenza. Dato che queste clausole erano colpite dall'art. 85, n. 1 e avendo constatato che il CTE aveva un'incidenza rilevante sul commercio tra gli Stati membri, la Commissione ha ritenuto superfluo occuparsi delle altre clausole e pratiche indicate nel n. 15 della decisione.

In definitiva mi pare chiaro a quali clausole la Commissione si riferisca per motivare la violazione del trattato accertata nell'art. 1 della decisione e alla quale si impone di porre fine nell'art. 2.

Così stando le cose, l'assunto della Ford Germania e della Ford Europa secondo cui la decisione della Commissione trasgredisce il principio della certezza del diritto nella parte in cui accerta che il CTE è in contrasto con l'art. 85, n. 1, a mio parere non può venir accolto. Esso equivale a sostenere che la Commissione deve pronunciarsi sulla compatibilità con le norme sulla concorrenza di ciascuna clausola dell'accordo o addirittura di ciascun atto di un'impresa.

Nessun precedente è stato citato a sostegno di questa interpretazione tanto lata. Il principio della certezza del diritto, a mio parere, non impone il procedere in questo modo. Basta che la Commissione indichi il campo dell'indagine e dei suoi accertamenti con chiarezza e precisione sufficienti perché l'impresa possa identificare senza ambiguità cosa sia stato accertato a suo carico e possa correre ai ripari. Ciò a mio parere è stato fatto nei nn. 28-34 della decisione. Il fatto che la Ford Germania e la Ford Europa dichiarino di non saper cosa debbano fare onde elaborare un contratto di concessione che per altri motivi non cada sotto il divieto dell'art. 85, n. 1, non vizia la decisione su punti specifici. È sufficiente che sia stata data loro una chiara e precisa indicazione di quanto è risultato in contrasto con l'art. 85, n. 1. Essi sanno quindi cosa non possono fare. La Commissione non è tenuta per legge a specificare in una decisione del genere come le imprese debbano svolgere la loro attività o redigere i loro contratti.

Mi pare, come sostiene la Commissione, che la Ford, se continua a non fornire modelli GD in Germania, dovrà modificare le clausole specifiche cui si fa richiamo onde evitare le restrizioni indicate dalla Commissione. Se ricomincia dette forniture, queste particolari clausole non richiedono alcun emendamento.

Avendo accertato un'infrazione a norma dell'art. 85, n. 1, la Commissione si è quindi occupata nella decisione della domanda di esenzione a norma dell'art. 85, n. 3. La Commissione ha ritenuto di disporre di un potere discrezionale nell'applicare l'art. 85, n. 3. Ogniqualvolta deve stabilire se sono soddisfatti i quattro presupposti di cui all'art. 85, n. 3 « essa deve anche valutare se i vantaggi che derivano dal contratto di distribuzione, come è praticato, compensano gli inconvenienti derivanti dalle restrizioni di concorrenza nella loro applicazione pratica. Tra gli elementi da prendere in esame (...) occorre considerare se la creazione di un sistema di distribuzione selettiva mira al mantenimento di un livello di prezzi elevati o all'esclusione di certi mezzi di commercializzazione » (n. 35). Essa continua, « un atto unilaterale può essere preso in considerazione dalla Commissione anche se non è effetto diretto dell'accordo, poiché la Commissione deve esaminare un accordo in base al contesto nel quale si inquadra la sua applicazione » (n. 36). Inoltre:

« (41) L'unica ragione per rifiutare di fornire ai concessionari del luogo beni idonei all'esportazione è il desiderio di proteggere il mercato dell'altro Stato membro da importazioni parallele a prezzi più favorevoli. Il rifiuto di fornire i prodotti in questione è configurabile come fatto chiave di un'azione intesa a compartimentare artificialmente il mercato comune e a mantenere l'alto livello dei prezzi che si registra in uno Stato membro (...)

(43) Nel valutare, sotto tutti gli aspetti giuridici, il miglioramento della distribuzione di automobili risultante dal contratto — e la parte di utile che ne deriva agli utilizzatori — rispetto agli inconvenienti, la Commissione constata che il sistema di distribuzione di Ford Germania, come è praticato dal 1° maggio 1982, non permette un'adeguata concorrenza a livello distributivo, in quanto non è più possibile comprare in Germania

automobili Ford con guida a destra ai prezzi sensibilmente inferiori praticati in questo paese e pertanto la pressione competitiva nel Regno Unito è notevolmente ridotta (...)

(45) Ford Germania sostiene che il rifiuto di un'esenzione l'obbligherebbe a praticare una " piena disponibilità " vale a dire mettere a disposizione dei suoi concessionari tedeschi tutte le automobili di serie vendute da altre società del gruppo Ford in qualsiasi parte della Comunità. Inoltre equivarrebbe ad imporle un obbligo di costruire automobili con guida a destra. Ambedue le obiezioni sono irrilevanti.

Questa decisione stabilisce semplicemente che un arresto unilaterale di forniture che abbia degli effetti pratici simili ad un divieto di esportare può rendere inapplicabile il paragrafo 3 dell'art. 85 del trattato CEE e questo in ogni circostanza, nel senso che Ford Germania, per ottenere un'esenzione, dovrebbe permettere a tutti i suoi distributori tedeschi di procurarsi autovetture con guida a destra come faceva prima del maggio 1982. Ford Germania è libera, se lo vuole, di adottare un accordo di distribuzione che non ricada sotto l'art. 85, n. 1, del trattato CEE.

(...) In virtù della presente decisione Ford Germania mantiene la scelta di fornire tali automobili con guida a destra con le specificazioni tedesche e con specificazioni diverse. E neppure la Commissione intende decidere se costituisce un requisito essenziale per un'esenzione il fatto che i distributori Ford possano acquistare delle automobili con guida a destra nel caso che Ford non le fabbricasse più, o non fosse più in grado di fabbricarle ad un costo sostanzialmente inferiore ai propri costi di produzione nel Regno Unito: tali questioni sono estranee al presente contesto. »

Le ricorrenti sostengono: i) che i criteri seguiti dalla Commissione nel vagliare le possibilità di esenzione a norma dell'art. 85, n. 3, erano fondamentalmente errati; ii) vi sono incongruenze ed errori nell'iter logico della decisione che mettono in luce come essa non si fondi su di un principio giuridico coerente: iii) la Commissione avrebbe pure commesso un abuso di potere. Questi argomenti in parte coincidono.

La Ford Germania e la Ford Europa sostengono che il giusto criterio da seguire per l'applicazione dell'art. 85, n. 3 (che la Commissione non ha seguito) è stato:

1) la Commissione dovrebbe anzitutto reperire tutte le clausole dell'accordo che cadono sotto il divieto dell'art. 85, n. 1, tenendo conto di tutte le circostanze utili per valutare correttamente se esse abbiano lo scopo o l'effetto di impedire, restringere o alterare la concorrenza nel mercato comune e se esse abbiano effetti attuali o potenziali sull'interscambio tra gli Stati membri, in entrambi i casi in misura rilevante;

2) in secondo luogo, la Commissione dovrebbe accertare se sussistano i quattro presupposti elencati nell'art. 85, n. 3, in modo che le clausole possano fruire di un'esenzione, tenendo conto di tutte le circostanze utili per la corretta valutazione circa l'effettiva sussistenza delle quattro condizioni;

3) infine, la Commissione dovrebbe esporre in modo inequivocabile i risultati di questo esame. Secondo la Ford Germania e

la Ford Europa, la Commissione ha in gran parte omesso la prima parte dell'operazione. Essa ha commesso diversi errori nell'effettuare la seconda parte e per di più ha tenuto conto di ulteriori considerazioni in aggiunta alle quattro condizioni stabilite dall'art. 85, n. 3. Queste considerazioni si sostiene siano estranee, irrilevanti e errate sotto il profilo giuridico. La decisione della Commissione di rifiutare l'esenzione era quindi erronea e, poiché la Commissione si è servita di parametri diversi da quelli prescritti dall'art. 85, n. 3, inficiata da sviamento di potere.

A mio parere, quando deve decidere se concedere l'esenzione a norma dell'art. 85, n. 3, la Commissione non è obbligata ad individuare le singole clausole di un accordo che ricadono sotto l'art. 85, n. 1.

Se si accerta che l'accordo sotto gli aspetti fondamentali non soddisfa le condizioni stabilite dall'art. 85, n. 3, la Commissione non è tenuta a proseguire e ad esaminare espressamente nella decisione tutte le altre clausole dell'accordo o tutti gli aspetti della decisione o della pratica concordata.

D'altro canto, vagliando la possibilità di concedere l'esenzione, la Commissione non deve limitarsi alle clausole dell'accordo. Essa può tener conto del contesto economico e giuridico nel quale l'accordo è stato stipulato e messo in atto e tener presenti tutte le circostanze rilevanti. Questo modo di vedere è confortato dal n. 22 della sentenza della Corte 26/76 Metro/Commissione (Racc. 1977, pag. 1875) al quale la Commissione si richiama. In quella sentenza si affermava che, nel decidere se un determinato sistema di distribuzione selettiva possa fruire dell'esenzione a norma dell'art. 85, n. 3, la Commissione può tener conto dell'esistenza di sistemi di distribuzione selettiva istituiti dai produttori concorrenti dello stesso ramo. Ne consegue, a fortiori, che la Commissione può tener conto delle pratiche seguite in materia dalle parti che hanno stipulato l'accordo in esame, anche se dette pratiche non sono a rigore contemplate dall'accordo.

Una di queste circostanze cui si fa richiamo può essere un atto unilaterale di una parte contraente. La Corte ha ammesso che un atto unilaterale può essere rilevante nel contesto di un rapporto contrattuale (causa 86/82 Hasselblad (GB) Ltd./Commissione, Racc. 1984, pag. 883, e causa 107/82, AEG-Telefunken AG/Commissione, Racc. 1983, pag. 3151). Le ricorrenti non contestano di per sé che un atto unilaterale possa venir preso in considerazione. Esse sottolineano comunque che « i risultati di un atto unilaterale costituiranno un aspetto rilevante (del contesto giuridico ed economico nel quale produce effetti l'accordo) se, e solo se, come conseguenza immediata di tale aspetto una o più delle quattro condizioni per l'esenzione specificate nell'art. 85, n. 3, sia o no soddisfatta ».

Il vero problema è qui se i fatti sui quali si basa la Commissione, e in particolare il rifiuto unilaterale di consegnare veicoli GD, possano correttamente considerarsi un fattore rilevante, giacché è chiaro che questo è un aspetto decisivo della lite.

Per riassumere un'argomentazione molto particolareggiata e diffusa, la tesi fondamen-

tale della Ford è che le consegne di veicoli GD non venivano effettuate in forza dell'accordo. Esse erano completamente estranee all'accordo e quindi non potevano costituire uno dei vantaggi di questo. La cessazione delle consegne di veicoli GD non costituisce quindi la revoca di un vantaggio derivante dall'esclusiva. È perciò irrilevante ai fini del corretto accertamento se l'accordo, anche se messo in atto, e considerato nel suo contesto, soddisfacesse una delle condizioni per l'esenzione contemplate dall'art. 85, n. 3.

Anche se, sotto il profilo del diritto nazionale, è esatto che l'esclusiva non comprende la vendita di veicoli GD — ed è superfluo e fuori luogo stabilire se i veicoli GD corrispondenti alle norme tedesche sotto il profilo interpretativo rientrassero nel CTE — mi pare che la Commissione abbia ragione di ribattere che questa tesi della Ford ignora la realtà economica e che essa non ha commesso un errore di diritto sostenendolo. Il CTE contiene gli accordi stipulati per la vendita all'ingrosso ed al minuto in Germania dei « prodotti della società », intendendo come tali tutti i modelli di serie normali di veicoli privati e veicoli leggeri e commerciali nonché i telai specificati nell'allegato 1 dell'accordo. Non vi si fa alcun cenno alle vetture con guida a destra o guida a sinistra come tali.

È tuttavia evidente che i veicoli GD erano venduti dalla Ford attraverso i propri rivenditori esclusivisti. Gli acquirenti, specie quelli del Regno Unito, ove circola il maggior numero di vetture GD esistenti nella Comunità, si rivolgevano ai rivenditori tedeschi in parte indubbiamente — come sostiene la Ford — per sfruttare i vantaggi di cambio tra sterlina e marco, ma in parte anche perché i prezzi praticati in Germania erano sempre inferiori a quelli praticati nel Regno Unito. La decisione di sospendere le consegne di modelli GD in Germania, il cui costo di produzione era all'incirca uguale a quello dei modelli GS, è stata adottata al fine a) di impedire in particolare agli acquirenti del Regno Unito di acquistarli in Germania e b) di costringerli ad acquistare detti veicoli nel Regno Unito, onde proteggere quella rete di vendita Ford. Questa decisione, nella circolare, era formulata in termini generali e è stata notificata ai rivenditori tedeschi che avevano venduto veicoli GD tanto nell'ambito del Visit Europe Plan, quanto, se non mi inganno, in altri modi. Non mi pare abbia importanza lo stabilire se la Ford potesse far ciò in forza del contratto di concessione oppure una comunicazione del genere a quei rivenditori fosse superflua in quanto i veicoli GD non rientravano nel CTE. Questo rappresentava il contesto o la disciplina-quadro entro la quale si collocavano le consegne e la circolare che ne disponeva la soppressione. La Commissione aveva il potere di esaminare se l'accordo meritasse l'esenzione alla luce di detta circolare e dei suoi effetti.

Ciò premesso, a mio parere, la Commissione aveva pur ragione di essere persuasa, come mi pare che fosse, che l'esclusiva, come funzionava dal maggio del 1982, non « contribuiva a migliorare la distribuzione dei prodotti », né « riservava agli utilizzatori una congrua parte dell'utile » ai sensi dell'art. 85, n. 3. I veicoli GD prodotti e venduti in Germania ai prezzi tedeschi non

erano più disponibili. Gli acquirenti del Regno Unito perdevano un notevole vantaggio di prezzo e nessun vantaggio compensativo andava ad altri consumatori in altre zone della Comunità. Il fatto che l'esistenza di questo vantaggio di prezzo dipendesse in parte, ed anche in parte notevole, da circostanze sulle quali la Ford non poteva influire, vale a dire i tassi di cambio, non mi pare che infici questa conclusione. Stà di fatto che la circolare privava i consumatori di un vantaggio di cui essi godevano prima.

La Ford assume che la Commissione, anche se potesse considerare il divieto di esportare autovetture già prodotte come una trasgressione delle norme sulla concorrenza, non può imporre alla Ford di produrre automobili. L'effetto della decisione è che la Ford deve conservare una disponibilità estesa a tutta la gamma. Non interpreto la decisione in questo senso. Emerge dal n. 45 che ciò non viene chiesto, né presupposto. La decisione non riguarda la produzione, bensì la vendita di automobili già prodotte, vendita interrotta in Germania onde impedire agli acquirenti di altri Stati membri di acquistarle su quel mercato. La Ford, per ottenere l'esenzione, aveva la scelta tra il ripristino di queste vendite e la modifica dell'accordo.

La Ford sostiene che la Commissione ha tenuto conto di considerazioni non pertinenti, esulanti dall'ambito delle quattro condizioni specifiche poste dall'art. 85, n. 3, e che il suo movente era quello di costringere la Ford a ricominciare la vendita di modelli GD a prezzi favorevoli. L'impedire ad un'impresa che non gode di posizione dominante di praticare prezzi diversi in diversi Stati membri e di ripartire il mercato comune impedendo importazioni parallele in altri Stati membri dei suoi prodotti fabbricati in uno Stato membro — sostiene la Ford — può essere uno scopo appropriato della politica concorrenziale comunitaria, ma non costituisce un fattore pertinente sul quale fondare la decisione di concedere o meno l'esenzione a norma dell'art. 85, n. 3.

È fuori dubbio che la Commissione ha ritenuto costituisse un aspetto importante della pratica il fatto che il risultato del comportamento della Ford era quello di creare suddivisioni artificiali nel mercato comune, di impedire le importazioni parallele e di garantire la protezione territoriale della rete di vendita nel Regno Unito. L'incidenza sulle importazioni parallele rendeva ancor più restrittivi gli effetti dell'esclusiva. La Commissione, ben spalleggiata dagli argomenti del BEUC, deduce di aver facoltà di prendere in considerazione detti fattori quando decide sulla concessione dell'esenzione.

Nella decisione si dichiara che questi punti devono venir presi in considerazione nell'accertare se siano soddisfatte le quattro condizioni. Ciò è ripetuto in particolare nella controreplica, ove si sottolinea che la Commissione non sostiene che, se sono soddisfatte le quattro condizioni di cui all'art. 85, n. 3, la Commissione può procedere ad un raffronto separato onde decidere se concedere o meno l'esenzione (n. 2.6).

La Commissione dichiara con ciò di aver tenuto conto di quella che considerava una restrizione delle importazioni parallele ed una ripartizione del mercato comune, come di fattori che dimostravano che non vi era

alcun miglioramento della distribuzione e non si offriva ai consumatori alcuna partecipazione al vantaggio che ne derivava. Questo modo di ragionare mi pare non errato in diritto ed è giustificato in fatto. È difficile vedere come i fatti accertati non indicassero pure che la quarta condizione non era soddisfatta.

Così stando le cose, mi pare che non sia necessario stabilire se, dopo aver assodato che le quattro condizioni sono soddisfatte, la Commissione disponga inoltre di un residuo potere discrezionale, che deve informarsi agli scopi ed alla politica del trattato e all'esigenza di prendere in considerazione solo elementi giuridicamente rilevanti, per rifiutare l'esenzione. L'art. 85, n. 3, dispone che « le disposizioni del n. 1 possono essere dichiarate inapplicabili« , il che fa comprendere che vi è un potere discrezionale, sul quale la Corte può esercitare il proprio sindacato. Detto potere discrezionale, se esiste, dovrebbe normalmente servire per concedere l'esenzione qualora siano soddisfatte le quattro condizioni. Se tuttavia alcuni principi fondamentali dell'ordinamento comunitario (ad esempio, la salvaguardia dell'unità del mercato comune) sono posti in non cale nonostante il fatto che siano soddisfatte le quattro condizioni, mi pare a prima vista che vi sia un potere discrezionale residuo per decidere se concedere o meno l'esenzione.

Tuttavia, a mio parere, questo problema non si pone se, come ritengo, la Commissione ha preso in considerazione questi aspetti nell'accertare se fossero soddisfatte le quattro condizioni. Se è errato ritenere che vi sia un residuo potere discrezionale quando sono soddisfatte le quattro condizioni, non direi che nella fattispecie, se la Commissione si è fatta guidare da considerazioni politiche esulanti dalle quattro condizioni, ciò infici la sua opinione che due delle condizioni non erano soddisfatte. Questa considerazione è venuta solo a ribadire una conclusione a cui la Commissione era correttamente giunta in base a valide considerazioni. Non mi pare che, se la si fosse omessa, si sarebbe giunti o si sarebbe potuti giungere ad un risultato diverso.

Respingo la tesi che la decisione non sarebbe stata adeguatamente o validamente motivata. Anche se i « prezzi favorevoli » per i veicoli GD non apparivano espressamente o implicitamente nello stesso contratto di esclusiva, o la loro abolizione costituiva una riduzione dei vantaggi derivanti dall'accordo, per i motivi che ho esposto essi facevano parte del contesto, dato il nesso con gli effetti del CTE. Per questo motivo la Commissione poteva ben concludere che il carattere restrittivo degli effetti dell'accordo veniva con ciò accresciuto. Nemmeno penso che la Commissione dovesse raffrontare le conseguenze dell'abolizione di questo vantaggio con altri vantaggi derivanti dall'accordo.

Da quanto è stato detto emerge che non ritengo che vi sia stato sviamento di potere da parte della Commissione, né perché abbia tenuto conto di considerazioni non pertinenti, né perché sia giunta ad una decisione che le ricorrenti sostengono lasci aperta la possibilità che altre clausole dell'accordo, in altre circostanze, siano dichiarate incompatibili con l'art. 85, n. 1. Concordo con la Commissione quando sostiene che l'effetto di quanto è stato fatto è quello di offrire

alla Ford la scelta tra modificare l'accordo e ripristinare la vendita di veicoli GD a prezzi simili a quelli praticati in Germania per i modelli GS.

Le parti e gli intervenienti hanno dedotto diversi altri argomenti particolari che a mio parere non modificano la conclusione generale e che quindi mi astengo dall'esaminare.

In conclusione, secondo me i ricorsi andrebbero respinti e le spese della Commissione e del BEUC dovrebbero esser poste a carico delle ricorrenti.