SENTENZA DEL TRIBUNALE (Seconda Sezione)
29 giugno 1993 *

Nella causa T-7/92,

Asia Motor France SA, con sede in Livange (Lussemburgo),

Jean-Michel Cesbron, commerciante, residente in Livange (Lussemburgo),

Europe Auto Service SA (EAS), con sede in Livange (Lussemburgo),

Monin Automobiles SA, con sede in Bourg-de-Péage (Francia),

Somaco SA, con sede in Fort-de-France (Francia),

con l'avv. Jean-Claude Forgoux, dei fori di Parigi e di Bruxelles, con domicilio eletto in Lussemburgo presso lo studio dell'avv. Pierrot Schiltz, 4, rue Béatrix de Bourbon,

ricorrenti,

contro

Commissione delle Comunità europee rappresentata dal signor Berend Jan Drijber membro del servizio giuridico, e dalla signora Virginia Melgar, funzionaria nazionale distaccata presso la Commissione, in qualità di agenti, con domicilio eletto in Lussemburgo presso il signor Nicola Annecchino, membro del servizio giuridico, Centre Wagner, Kirchberg,

convenuta,

avente ad oggetto il ricorso diretto all'annullamento della decisione 5 dicembre 1991 con cui la Commissione ha respinto le denunce delle ricorrenti relative a talune pratiche d'intesa da esse definite contrarie all'art. 85 del Trattato CEE,

* Lingua processuale: il francese.

IL TRIBUNALE DI PRIMO GRADO
DELLE COMUNITÀ EUROPEE (Seconda Sezione),

composto dai signori J. L. Cruz Vilaça, presidente, D. P. M. Barrington, J. Biancarelli, A. Saggio e A. Kalogeropoulos, giudici,

cancelliere: H. Jung

vista la fase scritta del procedimento e in seguito alla trattazione orale del 22 aprile 1993,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

Antefatti del ricorso

1 Le imprese ricorrenti esercitano un'attività di importazione e di commercio in Francia di veicoli di marca giapponese che sono stati ammessi in libera pratica in altri Stati membri della Comunità, come il Belgio e il Lussemburgo.

2 Una delle imprese ricorrenti, nella fattispecie il signor Jean-Michel Cesbron, ritenendosi vittima di un'intesa illecita, conclusa fra cinque importatori di vetture giapponesi in Francia, cioè Sidat Toyota France, Mazda France Motors, Honda France, Mitsubishi Sonauto e Richard Nissan SA, presentava, il 18 novembre 1985, alla Commissione una denuncia per violazione degli artt. 30 e 85 del Trattato CEE (in prosieguo: il «Trattato»). Il 29 novembre 1988, una seconda denuncia contro gli stessi cinque importatori era depositata, questa volta, da quattro delle cinque ricorrenti [signor J.-M. Cesbron, Asia Motor France SA, Monin Automobiles SA e Europe Auto Service SA (EAS)], in base all'art. 85 del Trattato.

3 In detta denuncia le ricorrenti sostenevano, in sostanza, che i cinque importatori di vetture giapponesi sopra citati avevano assunto, nei confronti dell'amministrazione francese, l'impegno di non vendere, sul mercato interno francese, un numero di veicoli superiore al 3% del numero di immatricolazioni di automobili registrate sull'insieme del territorio francese nel corso dell'anno civile precedente. Gli stessi importatori si sarebbero accordati al fine di ripartire fra loro tale quota secondo criteri prestabiliti, che avrebbero escluso le imprese concorrenti intenzionate a distribuire in Francia veicoli di origine giapponese di marche differenti da quelle distribuite dalle partecipanti all'asserita intesa.

4 Nella stessa denuncia, le ricorrenti affermavano inoltre che, in compenso di detta autolimitazione, l'amministrazione francese aveva moltiplicato gli ostacoli alla libera circolazione di veicoli di origine giapponese di marche differenti dalle cinque distribuite dalle ditte importatrici partecipanti all'asserita intesa. In primo luogo, una procedura d'immatricolazione derogatoria al regime normale sarebbe stata istituita per i veicoli oggetto di importazioni parallele. Tali veicoli sarebbero considerati come veicoli d'occasione e verrebbero quindi sottoposti a un doppio controllo tecnico. In secondo luogo, sarebbero state impartite direttive alla Gendarmeria nazionale di perseguire gli acquirenti di veicoli giapponesi circolanti con targhe straniere. Infine, benché si tratti di autovetture utilitarie, alle quali si applica un'aliquota d'imposta sul valore aggiunto (IVA) inferiore a quella applicabile alle autovetture da turismo, detti veicoli si vedrebbero imporre, al momento della loro importazione in Francia, un'aliquota IVA maggiorata, che sarebbe ridotta all'aliquota normale solo successivamente, con gli svantaggi che ciò comporta per il distributore nei confronti dell'acquirente.

5 La Commissione, in base all'art. 11, n. 1, del regolamento del Consiglio 6 febbraio 1962, n. 17, primo regolamento di applicazione degli artt. 85 e 86 del Trattato CEE (GU 1962, 13, pag. 204, in seguito: il «regolamento n. 17»), con lettera 9 giugno 1989, richiedeva informazioni agli importatori messi in causa. Costoro ricevevano dalla direzione generale «Industria» del ministero francese dell'Industria e dell'Assetto Territoriale, mediante lettera 20 luglio 1989, istruzioni di non rispondere a uno dei quesiti posti loro dalla Commissione, nei seguenti termini:

«Ci avete trasmesso per nostra informazione una lettera della Commissione in data 9 giugno 1989.

Con tale lettera, la Commissione Vi chiede di comunicarLe informazioni relative alla politica attuata dalle pubbliche autorità francesi riguardo alle importazioni di veicoli giapponesi.

Non spetta a Voi risponderLe in loro nome e per loro conto».

6 A questo proposito, con lettera 16 ottobre 1989, i servizi della Commissione sollecitavano informazioni da parte delle autorità francesi. Il 28 novembre 1989 le autorità francesi, tramite il loro rappresentante permanente presso le Comunità europee, rispondevano a tale richiesta di informazioni affermando in sostanza che «(...) le domande riguardanti il comportamento delle imprese citate nella lettera della Commissione, in quanto tale comportamento è legato alle modalità della disciplina stabilite dalle pubbliche autorità sono (...), in questo contesto, prive di pertinenza: tali imprese non dispongono in effetti di alcuna autonomia nella gestione di detta disciplina».

7 In seguito al silenzio della Commissione nei loro confronti, le ricorrenti le inviavano, il 21 novembre 1989, una lettera che la invitava a pronunciarsi sulle denunce presentate. Di fronte al persistente silenzio della Commissione, le quattro imprese interessate proponevano dinanzi alla Corte di giustizia, il 20 marzo 1990, un ricorso per carenza e di danni. Con ordinanza 23 maggio 1990, causa C-72/90, Asia Motor France/Commissione (Racc. pag. I-2181), la Corte dichiarava il ricorso per carenza e di danni irricevibile nella parte in cui riguardava la carenza della Commissione rispetto all'asserita violazione dell'art. 30 del Trattato e lo rinviava al Tribunale di primo grado nella parte in cui riguardava la carenza della Commissione rispetto all'asserita violazione dell'art. 85 del Trattato e la conseguente responsabilità.

8 Nel frattempo, con lettera 8 maggio 1990, il direttore generale della direzione generale «Concorrenza» della Commissione informava le quattro imprese interessate che la Commissione non intendeva dare seguito alle loro denunce e le invitava a presentare le loro eventuali osservazioni a tale riguardo, ai sensi dell'art. 6 del regolamento della Commissione 25 luglio 1963, n. 99/63/CEE, relativo alle audizioni previste dall'art. 19, nn. 1 e 2, del regolamento n. 17 del Consiglio (GU 1963, n. 127,

pag. 2268, in prosieguo: il «regolamento n. 99/63»). Il 29 giugno 1990 le ricorrenti presentavano alla Commissione le loro osservazioni, nelle quali riaffermavano la fondatezza delle loro denunce.

9 Successivamente, con sentenza 18 settembre 1992, il Tribunale dichiarava che non vi era luogo a provvedere sulla domanda nella parte in cui si fondava sull'art. 175 del Trattato. Quanto al resto, il Tribunale dichiarava irricevibili le conclusioni delle ricorrenti dirette al risarcimento dei danni (causa T-28/90, Asia Motor France e a./Commissione, Racc. pag. II-2285).

10 Il 5 giugno 1990 anche la società Somaco presentava alla Commissione una denuncia diretta contro le pratiche delle società CCIE, SIGAM, SAVA, SIDA e Auto GM, tutte con sede in Lamentin (Martinica), rispettivamente concessionarie delle marche Toyota, Nissan, Mazda, Honda e Mitsubishi e importatrici di queste marche in tale isola. Detta denuncia, basata sugli artt. 30 e 85 del Trattato, metteva anch'essa in discussione le prassi dell'amministrazione francese in quanto queste avevano lo scopo di impedire le importazioni parallele, da parte della denunciante, di veicoli di alcune marche giapponesi e di veicoli della marca coreana Hyundai.

11 La Commissione, con lettera 9 agosto 1990, riferendosi alla sua lettera 8 maggio 1990 indirizzata alle altre quattro ricorrenti, informava la società Somaco che non intendeva dare seguito alla sua denuncia e la invitava a presentare le sue osservazioni, ai sensi delle disposizioni dell'art. 6 del regolamento n. 99/63. Con lettera 28 settembre 1990, la Somaco riaffermava la fondatezza della sua denuncia.

12 La Commissione, con lettera 5 dicembre 1991, firmata dal membro incaricato delle questioni di concorrenza, comunicava alle cinque ricorrenti una decisione recante rigetto delle denunce presentate il 18 novembre 1985, il 29 novembre 1988 e il 5 giugno 1990.

13 Tale lettera è redatta come segue:

«In riferimento alle seguenti denunce:

1. Denunce presentate rispettivamente per conto del signor J. M. Cesbron (JMC Automobiles, Lussemburgo), Asia Motor France (Lussemburgo), Monin Automobiles (Bourg-de-Péage) e EAS (Lussemburgo):

— il 18 novembre 1985, con riguardo all'art. 30 del Trattato, contro procedure imputabili all'amministrazione francese;

— il 29 novembre 1988, con riguardo all'art. 85 del Trattato, contro pratiche degli importatori francesi delle cinque marche giapponesi Toyota, Honda, Nissan, Mazda, Mitsubishi, coinvolgendo anche lo Stato francese ai sensi dell'art. 30;

— in quanto tali pratiche erano destinate ad impedire le importazioni parallele in Francia, da parte delle imprese denuncianti, di veicoli — principalmente delle marche Isuzu, Daihatsu, Suzuki e Subaru — ammessi in libera pratica in altri Stati membri e in particolare in Belgio e nel Granducato del Lussemburgo. (pag. 2)

2. Denuncia presentata il 5 giugno 1990 per conto della società Somaco, con sede in Lamentin, ai sensi degli artt. 30 e 36 e dell'art. 85 del Trattato, contro le pratiche delle società CCIE, SIGAM, SAVA, SIDA e Auto GM, tutte in Lamentin, rispettivamente concessionarie delle marche giapponesi Toyota, Nissan, Mazda, Honda e Mitsubishi e importatrici di queste marche nell'isola della Martinica, e riguardante anche le pratiche dello Stato francese, in quanto tali pratiche erano destinate ad impedire le importazioni parallele, da parte della denunciante, di veicoli delle stesse marche e della marca coreana Hyundai.

La Commissione ha esaminato gli elementi di fatto e di diritto illustrati in tali denunce e ha proceduto ad un'istruzione di questa pratica presso le imprese da esse riguardate. Dopo tale esame, la Commissione ha dato alle imprese denuncianti, rispettivamente con comunicazioni previe 8 maggio 1990 e 9 agosto 1990, ai sensi dell'art. 6 del regolamento (CEE) n. 99/63. l'opportunità di presentare le loro osservazioni riguardo alla sua intenzione ed ai suoi motivi di adottare una decisione di rigetto delle loro denunce.

Nelle risposte inviate alla Commissione, per conto delle denuncianti, rispettivamente il 29 giugno 1990 e il 28 settembre 1990, non sono stati menzionati fatti nuovi né sono stati forniti nuovi argomenti o riferimenti giuridici a sostegno della loro domanda. Ne deriva che la Commissione non ha alcuna ragione di modificare la sua intenzione di rigettare le suddette denunce per i motivi che seguono, già enunciati nelle sue comunicazioni 8 maggio 1990 e 9 agosto 1990:

— per quanto concerne l'eventuale applicazione dell'art. 85, le indagini svolte dai servizi della Commissione hanno consentito di assodare che i comportamenti dei cinque importatori di cui trattasi costituiscono parte integrante della politica delle pubbliche autorità francesi in materia di importazioni di automobili giapponesi in Francia. A tale riguardo, si deve rammentare che queste importazioni sono oggetto di una disciplina che è applicata a livello nazionale. Nell'ambito di tale disciplina, le pubbliche autorità francesi non solo fissano le quantità totali di veicoli ammessi ogni anno in Francia, ma determinano anche le modalità di ripartizione di tali quantità, in particolare riservandole ai soli importatori di cui trattasi. È questo il senso delle informazioni fornite dalle autorità francesi alla Commissione con nota 28 novembre 1989, in cui si afferma che il comportamento dei cinque importatori "è legato alle modalità della disciplina volute dalle pubbliche autorità" e che gli importatori "non dispongono (...) di alcuna autonomia nella gestione di tale disciplina". Gli importatori quindi non dispongono di alcun margine di manovra nel presente caso.
(pag. 3)

Alla luce delle constatazioni suesposte, la Commissione ritiene che non vi sia legame tra il Vostro interesse e l'asserita violazione dell'art. 85 in quanto l'eventuale applicazione dell'art. 85 non è idonea a porre rimedio alla situazione di cui Vi ritenete vittime. In effetti, la fissazione delle quantità totali da parte delle

pubbliche autorità non rientra nel campo di applicazione dell'art. 85, e, d'altronde, l'applicazione di questa disposizione alla ripartizione non sarebbe atta a realizzare l'accreditamento della Vostra società come importatrice. Da una parte, non si vede come potreste essere ammessi a partecipare ad una ripartizione che voi stessi avete qualificato intesa illecita. Dall'altra, come è stato rammentato sopra, la disciplina nazionale non consente agli importatori diversi dai cinque di cui trattasi, di essere inclusi nel criterio di ripartizione. Alla luce di quanto precede, l'accertamento di una violazione dell'art. 85 non modificherebbe affatto la Vostra posizione rispetto agli importatori di cui trattasi.

L'ostacolo agli scambi tra gli Stati membri che deriva eventualmente dall'impossibilità di importare in Francia automobili coreane della marca Hyundai deve essere considerato irrilevante a causa della debole posizione di questa marca nella Comunità.

— Per quanto riguarda l'art. 30, la sua eventuale applicazione deve essere esclusa per mancanza di interesse pubblico comunitario, tenuto conto della politica commerciale comune.

Di conseguenza, Vi informo che, per i motivi suesposti, la Commissione ha deciso di rigettare le domande predette, presentate rispettivamente il 18 novembre 1985 e il 29 novembre 1988 per conto delle imprese JMC Automobiles, Asia Motor, Monin e EAS e il 5 giugno 1990 per la società Somaco».

Procedimento e conclusioni delle parti

14 Con atto introduttivo depositato nella cancelleria del Tribunale il 4 febbraio 1992, le ricorrenti hanno proposto un ricorso diretto contro la citata decisione della Commissione 5 dicembre 1991.

15 La fase scritta del procedimento si è svolta ritualmente e si è conclusa il 17 novembre 1992.

16 Su relazione del giudice relatore, il Tribunale (Seconda Sezione) ha deciso di passare alla fase orale del procedimento. Previamente, nell'ambito delle misure di organizzazione del procedimento, esso ha invitato le parti, il 13 febbraio 1993 e il 2 aprile 1993, a presentare taluni documenti e a rispondere a taluni quesiti scritti. Le ricorrenti e la convenuta hanno prodotto i documenti richiesti e hanno risposto ai quesiti posti dal Tribunale con atti registrati, rispettivamente, da una parte, il 22 marzo 1993 e, dall'altra, il 23 marzo 1993 e il 15 aprile 1993. Esse hanno svolto le loro difese orali e hanno risposto ai quesiti orali del Tribunale all'udienza del 22 aprile 1993.

17 Nell'atto introduttivo le ricorrenti concludono che il Tribunale voglia:

— dichiarare che le intese denunciate sia nel territorio metropolitano francese, sia nel territorio della Martinica costituiscono violazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato;

— di conseguenza, annullare la decisione della Commissione 5 dicembre 1991 nella parte in cui è basata sull'art. 85 del Trattato.

18 La Commissione conclude che il Tribunale voglia:

— dichiarare il ricorso irricevibile nella prima parte, in quanto chiede al Tribunale di dichiarare che le intese denunciate sia nel territorio metropolitano francese sia nella Martinica costituiscono violazione dell'art. 85 del Trattato;

— respingere per intero la domanda d'annullamento;

— condannare le ricorrenti alle spese.

19 Nella replica le ricorrenti concludono che il Tribunale voglia:

— accogliere il loro ricorso d'annullamento;

— prendere atto che le ricorrenti modificano, in seguito alle osservazioni formali della Commissione, la formulazione della loro domanda non chiedendo più l'accertamento dell'intesa illecita ivi menzionata, ma solo l'annullamento della lettera 5 dicembre 1991 affinché la Commissione ne tragga le debite conseguenze.

Sull'oggetto del ricorso

20 Occorre rilevare, in via preliminare, che nella replica le ricorrenti hanno rinunciato alla domanda che avevano presentato inizialmente, volta a far accertare che le intese denunciate costituiscono una violazione dell'art. 85 del Trattato. Pertanto, il Tribunale deve pronunciarsi sul solo capo di domanda ancora tenuto fermo e la cui ricevibilità non è contestata, cioè l'annullamento della decisione della Commissione 5 dicembre 1991, in quanto basata sull'art. 85 del Trattato.

Sulla domanda d'annullamento

21 Le ricorrenti deducono formalmente cinque mezzi a sostegno del loro ricorso. Il primo riguarda la violazione delle forme sostanziali; il secondo la violazione del Trattato; il terzo la violazione del principio di proporzionalità; il quarto la violazione del principio di non discriminazione e il quinto lo sviamento di potere.

Sul primo mezzo, relativo alla violazione delle forme sostanziali

Argomenti delle parti

22 Le ricorrenti sostengono che la decisione 5 dicembre 1991 non è sufficientemente motivata, in quanto essa non specifica su quale fondamento giuridico, su quali testi comunitari o su quale interpretazione della giurisprudenza della Corte di giustizia la Commissione si basa per rifiutarsi di condannare l'intesa denunciata. Le ricorrenti affermano che, ai sensi della giurisprudenza della Corte, la motivazione di una decisione deve mostrare in modo chiaro ed inequivocabile il ragionamento dell'autorità comunitaria, autrice dell'atto incriminato, per consentire agli interessati di

conoscere le giustificazioni della misura adottata e per consentire alla Corte di esercitare il suo controllo.

23 Nella replica, le ricorrenti sviluppano due aspetti particolari del loro mezzo relativo all'insufficienza di motivazione.

24 In primo luogo, esse rimproverano alla Commissione di non aver risposto agli addebiti enunciati e, in particolare, di non aver giustificato, con riguardo agli elementi di fatto da esse prodotte, la constatazione che i cinque importatori di cui trattasi non dispongono di alcun margine operativo. Esse sostengono, in particolare, che il fatto che la Commissione affermi che la situazione sui mercati in causa derivi completamente da una politica delle pubbliche autorità senza dimostrare, con un ragionamento strutturato, come essa sia giunta a tale postulato, conduce a privare la sua decisione di motivazione.

25 In secondo luogo, le ricorrenti rimproverano alla Commissione di aver accettato le affermazioni del governo francese senza aver proceduto alle misure d'indagine necessarie per verificarne la fondatezza. Effettivamente, non sarebbe affatto dimostrato che la ripartizione del contingente d'importazione, del 3% nel territorio metropolitano e del 15% nella Martinica, derivi solo da un atto unilaterale del governo francese, mentre risulterebbe, al contrario, dagli elementi presentati alla Commissione che i cinque importatori in parola partecipano attivamente alla ripartizione del mercato, tramite un'intesa continua all'interno del loro sindacato professionale. Le ricorrenti rammentano che il governo francese ha dato direttive a questi importatori di non rispondere a uno dei quesiti posti loro dalla Commissione, diretto a ottenere la presentazione di tutti i documenti relativi all'attuazione e alla ripartizione del contingente d'importazione. Esse rammentano anche che la disciplina istituita dalle pubbliche autorità francesi non si basa su nessun testo legislativo o regolamentare vincolante, ma appare come una semplice prassi amministrativa. Citando diversi brani della stampa specializzata, che sarebbero volti a dimostrare che i cinque importatori godono di una libertà d'azione in materia, esse concludono che la Commissione era tenuta, ai sensi della giurisprudenza della Corte, ad esaminare i fatti da esse avanzati, in modo da verificare l'esattezza delle affermazioni delle autorità francesi. La motivazione della decisione sarebbe, di conseguenza, contestabile, in quanto essa non fornirebbe la prova della realtà delle affermazioni delle autorità francesi, ma si limiterebbe semplicemente a menzionarle.

26 La Commissione risponde che la decisione controversa è debitamente motivata e che il Tribunale è in grado di verificarne la legittimità. Essa fa notare che la decisione si riferisce agli articoli del Trattato riguardo ai quali essa ha valutato la denuncia e contiene una ricapitolazione delle denunce, un richiamo delle misure d'indagine adottate e della corrispondenza scambiata nonché una motivazione e una conclusione. La Commissione afferma che la lettura della motivazione consente di comprendere il ragionamento che l'ha condotta a rigettare le denunce e afferma che è chiaramente dimostrato che esso si basa sulla constatazione che non occorre dare seguito alla denuncia, nella misura in cui i fatti addotti sono il risultato di una politica delle autorità pubbliche e non di un'intesa fra i cinque importatori. La Commissione sostiene inoltre di non essere obbligata, in una decisione di rigetto di una denuncia, a riferirsi alla giurisprudenza pertinente della Corte.

27 La Commissione aggiunge che, a suo parere, le ricorrenti confondono la questione di stabilire se l'atto impugnato risponda alle esigenze enunciate all'art. 190 del Trattato con il punto se le constatazioni di fatto contenute nella decisione siano sufficientemente corroborate. Essa aggiunge che risulta dalla replica che le ricorrenti hanno perfettamente compreso il ragionamento da essa seguito, anche se ne contestano la fondatezza.

28 La Commissione afferma, infine, di aver formalmente interrogato il governo francese e sostiene che, se il regolamento n. 17 le consente di inviare ad uno Stato membro una richiesta di informazioni, non le fornisce i mezzi necessari per verificare se la risposta è corretta. La Commissione ritiene di non poter ignorare la risposta fornita da uno Stato membro o considerarla inesatta.

Giudizio del Tribunale

29 Il Tribunale osserva, in via preliminare, che con il primo mezzo le ricorrenti non solo sostengono che la decisione controversa è insufficientemente motivata, ma intendono anche mettere in discussione la legittimità del primo motivo di rigetto fornito dalla Commissione, cioè che gli importatori di cui trattasi non dispongono di nessuna autonomia nella ripartizione del mercato.

— Sull'insufficienza di motivazione

30 A tale riguardo, si deve sottolineare in primo luogo che, come risulta da una giurisprudenza costante della Corte e del Tribunale, la motivazione di una decisione che arreca pregiudizio deve consentire al destinatario di conoscere le considerazioni su cui è basato il provvedimento, al fine di far valere, all'occorrenza, i suoi diritti e di verificare se la decisione sia fondata o meno (sentenza 24 gennaio 1992, causa T-44/90, La Cinq/Commissione, Racc. pag. II-1) e permettere al giudice comunitario di esercitare il suo sindacato.

31 Occorre rilevare, in secondo luogo, che, secondo una giurisprudenza consolidata della Corte e del Tribunale, la Commissione non è obbligata a pronunciarsi, nella motivazione delle decisioni che emana per garantire l'applicazione delle norme sulla concorrenza, su tutti gli argomenti che gli interessati fanno valere a sostegno della loro domanda. In effetti, è sufficiente che la Commissione esponga i fatti e le considerazioni giuridiche che hanno un ruolo essenziale nell'economia della decisione (v., da ultimo, sentenza La Cinq/Commissione, citata).

32 Orbene, il Tribunale constata, alla lettura della decisione controversa, che quest'ultima indica gli elementi essenziali di fatto e di diritto sui quali essa è basata, consentendo così alle ricorrenti di contestarne la fondatezza e al Tribunale di esercitare il suo sindacato di legittimità. Ne deriva che la decisione controversa non è viziata da mancanza di motivazione.

— Sulla fondatezza della motivazione della prima parte della decisione

33 A tale riguardo, occorre rammentare che il controllo giurisdizionale degli atti della Commissione che implicano valutazioni economiche complesse deve limitarsi alla verifica dell'osservanza delle norme di procedura e di motivazione, nonché dell'esattezza materiale dei fatti, dell'insussistenza di errore manifesto di valutazione e di sviamento di potere (v. sentenza della Corte 17 novembre 1987, cause riunite 142/84 e 156/84, BAT e Reynolds/Commissione, Racc. pag. 4487; v., da ultimo, sentenza della Corte 15 giugno 1993, causa C-225/91, Matra/Commissione, Racc. pag. I-3203, punti 23 e 25 della motivazione).

34 Va inoltre sottolineato che, nei casi in cui la Commissione dispone di un potere discrezionale per poter svolgere le sue funzioni, il rispetto delle garanzie previste dall'ordinamento giuridico comunitario nei procedimenti amministrativi ha un'importanza ancor più fondamentale. Tra queste garanzie figura, in particolare, l'obbligo dell'istituzione competente di esaminare con cura e imparzialità tutti gli elementi pertinenti della fattispecie (sentenza della Corte 21 novembre 1991, causa C-269/90, Technische Universität München, Racc. pag. I-5469; sentenza La Cinq/Commissione, citata).

35 Così, nell'ambito dell'istruzione delle domande presentate alla Commissione, in base all'art. 3 del regolamento n. 17, il Tribunale ha affermato che «benché la Commissione non possa essere obbligata all'effettuazione di un'istruttoria, le garanzie di carattere procedurale previste dall'art. 6 del regolamento n. 99/63 le impongono tuttavia di esaminare attentamente gli elementi di fatto e di diritto sottoposti alla sua attenzione dalla parte denunciante, al fine di accertare se tali elementi non rivelino un comportamento atto a falsare il gioco della concorrenza nell'ambito del mercato comune e a pregiudicare il commercio fra gli Stati membri» (sentenza del Tribunale 18 settembre 1992, causa T-24/90, Automec/Commissione, Racc. pag. II-2223, e giurisprudenza della Corte ivi menzionata).

36 Infine, se, ai sensi della succitata giurisprudenza del Tribunale, la Commissione non ha l'obbligo di procedere all'istruzione di ciascuna delle denunce con cui è adita, in compenso, se decide di procedervi, essa deve farlo, salvo motivazione debitamente circostanziata, con la cura, la serietà e la sollecitudine necessarie per poter valutare con piena cognizione di causa gli elementi di fatto e di diritto sottoposti alla sua attenzione dai denuncianti.

37 Alla luce di queste considerazioni, per valutare la legittimità del primo motivo di rigetto della denuncia occorre verificare, in primo luogo, gli elementi di prova avanzati dalle denuncianti e, in secondo luogo, se la decisione impugnata contenga un esame adeguato degli elementi di fatto e di diritto sottoposti alla valutazione della Commissione.

38 Nella fattispecie le infrazioni lamentate dalle denuncianti, quali risultano dalle tre denunce sopracitate, sono le seguenti:

— da una parte, l'esistenza di un'intesa tra gli importatori in Francia di autovetture delle marche giapponesi Toyota, Honda, Nissan, Mazda e Mitsubishi e l'amministrazione francese, in base alla quale gli importatori per la Francia delle marche suddette avrebbero accettato di limitare al 3% la loro quota complessiva del mercato interno francese di automobili, in cambio dell'impegno delle autorità francesi di riservare esclusivamente a loro il parco delle autovetture di origine giapponese, e l'esistenza di un'intesa tra le imprese riguardate dalle denunce, avente ad oggetto la ripartizione tra queste della loro quota complessiva di mercato (denuncia Cesbron 18 novembre 1985 e denuncia Cesbron, Asia Motor, Monin Automobiles, EAS 29 novembre 1988);

— dall'altra parte, l'esistenza di un'intesa tra i concessionari delle marche succitate nell'isola della Martinica e l'amministrazione, in base alla quale detti concessionari avrebbero accettato di limitare al 15% la loro quota del mercato di automobili della Martinica, in cambio della promessa che il parco delle autovetture di origine giapponese sarebbe stato riservato esclusivamente a loro, e l'esistenza di un'intesa tra queste imprese avente ad oggetto la ripartizione della loro quota globale di mercato (denuncia Somaco 5 giugno 1990).

39 Il Tribunale osserva che, in occasione della presentazione delle loro denunce o nell'ambito dell'istruzione delle stesse, le ricorrenti hanno, in particolare, fornito alla Commissione, a sostegno delle loro asserzioni, due documenti il cui valore probatorio non può, a prima vista, essere escluso senza un esame approfondito. Si tratta, in primo luogo, della copia di un resoconto di una riunione interministeriale tenutasi lunedi 19 ottobre 1987, alla quale hanno partecipato i rappresentanti delle imprese cui si riferisce la denuncia del 5 giugno 1990 nonché alcuni rappresentanti delle pubbliche autorità francesi (v. allegato 23 dell'atto introduttivo). Secondo questo resoconto, i concessionari presenti hanno deciso, in particolare, al termine di una discussione fra tutti i partecipanti, «di accettare un'autolimitazione, per tutte le marche, al 15% del mercato globale e di rispettare imperativamente detta autolimitazione, all'occorrenza autocontrollandosi». Il resoconto prevede anche le

modalità di una liquidazione progressiva di un'eccedenza derivante da un superamento, per il passato, della quota precedentemente assegnata, da parte dei firmatari del documento, ad uno dei concessionari. Infine, esso prevede che «un protocollo d'accordo tra i concessionari di automobili giapponesi nella Martinica sarà redatto di conseguenza».

40 Risulta dal fascicolo, e in particolare dalle misure di organizzazione del procedimento disposte dal Tribunale, che tale documento è stato allegato ad una lettera inviata alla Commissione il 25 agosto 1989 dalle denuncianti Cesbron, Asia Motor, Monin Automobiles e EAS nell'ambito dell'istruzione della denuncia del 29 novembre 1988. Tale documento è stato anche allegato alla denuncia presentata dalla Somaco il 5 giugno 1990. Esso quindi è stato portato a conoscenza della Commissione prima che essa adottasse la decisione impugnata.

41 In secondo luogo, al resoconto di detta riunione interministeriale è allegato un documento intitolato «protocollo d'accordo» (v. allegato 24 dell'atto introduttivo), recante la firma di tutti i rappresentanti legali dei concessionari e secondo il quale:

«È stato convenuto quanto segue:

I firmatari, vincolando la loro concessione, d'accordo con le pubbliche autorità, convengono di rispettare il contingente d'importazione di veicoli nuovi di marca giapponese assegnato dall'amministrazione e fissato al 15% del mercato globale dei veicoli nuovi di qualsiasi marca nella Martinica.

Essi convengono che il criterio di ripartizione di questo 15% sarà quello del 1982, cioè:

— Toyota: 46,93%

— Nissan: 26,01%

— Mazda: 15,00%

— Honda: 7,99%

— Mitsubishi: 4,07%

(...).

D'altra parte, i firmatari hanno preso conoscenza del verbale della riunione interministeriale di lunedì 19 ottobre 1987, copia del quale è allegata al presente protocollo d'accordo e ne approvano i termini.

Di conseguenza, si terrà una riunione nella prefettura della Martinica all'inizio di ogni anno per stabilire il numero di certificati di conformità (documento necessario per l'importazione di un'autovettura) al quale avrà diritto ogni concessionario di autovetture giapponesi nella Martinica per l'anno in corso, secondo le modalità definite nel suddetto verbale e nel presente protocollo d'accordo.

Il presente protocollo diverrà caduco qualora una o l'altra delle parti violino una delle clausole di cui sopra».

42 Anche questo documento è stato allegato alla citata lettera inviata alla Commissione il 25 agosto 1989 nonché alla denuncia della Somaco 5 giugno 1990.

43 Alla luce di questi elementi di prova, il Tribunale ritiene, innanzi tutto, che tale «protocollo d'accordo» abbia, in prima analisi, un forte valore probatorio quanto alla verosimile esistenza di un concorso di volontà tra i concessionari degli

importatori di cui trattasi, operanti sul territorio del dipartimento della Martinica, avente ad oggetto la ripartizione tra di loro della quota del 15% del mercato, imposta agli operatori economici dalle autorità nazionali francesi. Il Tribunale osserva che il resoconto della riunione interministeriale, a seguito della quale è stato redatto il protocollo d'accordo, non contiene alcun riferimento ad una ripartizione, da parte delle pubbliche autorità, di tale contingente d'importazione, ripartizione che, a prima vista, sembra dovuta alla sola iniziativa delle imprese partecipanti al protocollo d'accordo. Orbene, la Commissione ha dichiarato, in risposta ad uno dei quesiti scritti posti dal Tribunale, che, a quanto le risultava, le modalità di ripartizione del volume di importazioni nella Martinica non erano state modificate tra il 1987 e la fine del 1991.

44 Risulta quindi dai documenti e dalle informazioni comunicate al Tribunale che tale sistema di ripartizione tra i cinque concessionari, come constatato nel protocollo analizzato sopra, dopo il suo rinnovo era ancora in vigore il 5 dicembre 1991, data in cui la Commissione si è pronunciata con la decisione impugnata. Questi elementi del fascicolo costituiscono, a prima vista, un serio indizio dell'esistenza della reale autonomia di comportamento di cui dispongono i cinque importatori considerati nella ripartizione del mercato. In quanto tale, il sistema può rientrare nella sfera d'applicazione dell'art. 85 del Trattato.

45 A questo punto del ragionamento, occorre confrontare queste constatazioni di fatto, relative agli elementi di prova forniti dalle ricorrenti, con la motivazione della decisione impugnata, affinché il Tribunale possa esaminare se la Commissione, respingendo le denunce con cui era adita, abbia confutato in modo adeguato i dati di fatto sopra analizzati e sottoposti alla sua attenzione dalle denuncianti.

46 A tale proposito, si deve subito rammentare che le denunce 29 novembre 1988 e 5 giugno 1990 concernevano dieci imprese diverse: quella del 29 novembre 1988 riguardava gli importatori francesi delle cinque marche giapponesi Toyota, Honda, Nissan, Mazda e Mitsubishi e quella del 5 giugno 1990 riguardava le società CCIE, SIDA, SIGAM, SAVA e Auto GM, concessionarie, nell'isola della Martinica, delle marche menzionate nella denuncia del 29 novembre 1988. La decisione controversa respinge le due citate denunce nonché la denuncia iniziale del 18 novembre 1985, interpretata dalla Commissione come riferentesi soltanto all'art. 30 del Trattato.

Orbene, la Commissione ha dichiarato, in risposta ad uno dei quesiti scritti posti dal Tribunale, di aver riunito di propria iniziativa le denunce 29 novembre 1988 e 5 giugno 1990 «tenuto conto dell'identità degli elementi: stessi prodotti, stessi comportamenti denunciati, stessi argomenti, stesse domande, ecc.». È per questo che la Commissione ha fornito un'unica risposta, basata sugli stessi motivi, alle denunce presentatele e che riguardavano sia il territorio metropolitano della Francia che il dipartimento della Martinica.

47 A pagina 2 della decisione impugnata la Commissione afferma che le indagini svolte dai suoi uffici hanno permesso di assodare che i comportamenti dei «cinque importatori di cui trattasi» costituiscono parte integrante della politica delle pubbliche autorità francesi in materia di importazioni di automobili giapponesi in Francia. Nell'ambito di questa politica, le autorità nazionali non solo fisserebbero le quantità totali delle importazioni di veicoli ammesse ogni anno in Francia, ma determinerebbero anche le modalità di ripartizione di tali quantità, in particolare riservandole ai soli importatori di cui trattasi.

48 Il Tribunale rileva, in primo luogo, che l'unico elemento invocato dalla Commissione a sostegno di quest'ultima dichiarazione risulta dalla citata nota inviata alla Commissione dalle autorità francesi il 28 novembre 1989. Orbene, l'affermazione delle autorità francesi (v. sopra, punto 6 della motivazione) riprodotta pedissequamente nella decisione impugnata, secondo la quale gli operatori economici sarebbero privi di qualunque autonomia nella gestione della disciplina istituita dalle pubbliche autorità francesi, non è suffragata da alcuna prova documentale.

49 Il Tribunale osserva, in secondo luogo, che la Commissione stessa ammette che questa affermazione vale per quanto concerne sia gli importatori nazionali sia i loro concessionari della Martinica. Orbene, per lo meno nel caso di questi ultimi, tale affermazione è direttamente contraddetta dai documenti sopra analizzati e, in particolare, dal protocollo d'accordo.

Infine, il Tribunale rileva che le ricorrenti hanno prodotto altre prove documentali, costituenti elementi che avvalorano la presunzione creata dai documenti precedentemente analizzati e che la Commissione aveva il dovere di esaminare con cura e imparzialità. A tale proposito, il Tribunale si riferisce, da una parte, ad una lettera del 1° luglio 1987 del ministero dell'Industria, delle Poste e Telecomunicazioni e del Turismo e, dall'altra, ad una sentenza del Tribunal de commerce di Parigi del 16 marzo 1990.

51 Nella lettera del 1° luglio 1987 (v. allegato 41 dell'atto introduttivo) che le ricorrenti, senza essere contraddette dalla Commissione, hanno dichiarato all'udienza di aver sottoposto alla Commissione al momento dell'istruzione delle denunce, il ministero, riferendosi ai pericoli che le importazioni parallele rappresentano per il sistema di autolimitazione delle vendite di veicoli giapponesi, afferma che le importazioni parallele, entrando in concorrenza diretta con l'attività dei cinque importatori accreditati, rischiano di compromettere progressivamente l'esclusiva di fatto che era stata loro riconosciuta in cambio dei loro impegni di autolimitazione. Esso aggiunge che «lo sviluppo di tali pratiche rischia di indurre rapidamente gli importatori accreditati a rimettere in discussione l'intero sistema di autolimitazione». Tale documento conferma, in prima analisi, che, secondo le stesse pubbliche autorità francesi, gli operatori economici di cui trattasi non sono, contrariamente a quanto affermato per motivare il rigetto delle denunce, privi di qualunque autonomia di volontà.

52 Analogamente, la sussistenza di un'intesa anticoncorrenziale fra i cinque importatori di cui trattasi è stata infine accertata dal Tribunal de commerce di Parigi in una sentenza del 16 marzo 1990, parimenti portata a conoscenza della Commissione alle denuncianti (v. allegato 19 dell'atto introduttivo), anche se tale giudice aveva deciso di sospendere il procedimento finché la Commissione non si fosse pronunciata sulle denunce presentatele.

53 Su questo punto, il Tribunale ritiene che, considerato l'insieme dei documenti sottoposti alla sua valutazione, i precisi accertamenti di fatto e di diritto operati dal giudice nazionale, anche se non vincolavano la Commissione, erano tali da indurre quest'ultima a proseguire l'istruttoria per verificare la compatibilità delle informazioni trasmesse dalle pubbliche autorità francesi con tutti gli elementi di fatto e

di diritto sottoposti alla sua valutazione dalle denuncianti. Spettava quindi all'istituzione convenuta, nel modo che essa riteneva più adeguato alle circostanze della fattispecie, cercare di accertare, con sufficiente certezza, la realtà dei fatti addotti prima di concludere, nella prima parte della motivazione della decisione impugnata, che gli importatori di cui trattasi «non dispongono (...) di alcun margine di manovra nel presente caso».

54 Orbene, risulta sufficientemente dall'esame dell'insieme dei documenti appena effettuato e, in particolare, dalla risposta fornita dalla Commissione ad uno dei quesiti scritti che le sono stati posti a tale scopo dal Tribunale, che, malgrado la discordanza tra la risposta delle autorità francesi in data 28 novembre 1989 e i documenti sottoposti alla sua attenzione dalle denuncianti, la Commissione si è astenuta, dopo il 28 novembre 1989, dal prendere ulteriori misure per ottenere le informazioni inizialmente richieste o per verificare l'esattezza della risposta delle autorità francesi. In particolare, la Commissione non ha disposto alcun mezzo istruttorio dopo il 5 giugno 1990, data del deposito della denuncia della società Somaco, diretta per l'appunto contro le pratiche rilevate nella Martinica.

55 Risulta da quanto sopra che la decisione controversa, in quanto respinge le denunce per il motivo che gli operatori economici di cui trattasi non disporrebbero di nessuna autonomia o di nessun «margine di manovra», mentre questo motivo è confutato da taluni elementi di prova precisi e circostanziati sottoposti all'attenzione della Commissione dalle denuncianti, è viziata da un errore manifesto di valutazione dei fatti che l'ha condotta a commettere un errore di diritto quanto all'applicabilità dell'art. 85 del Trattato ai comportamenti degli operatori suddetti.

56 Il Tribunale deve quindi accogliere il primo mezzo dedotto dalle ricorrenti. Tuttavia, la Commissione, per respingere le domande presentatele, si è basata anche sulla considerazione che il rilievo di violazione delle norme comunitarie sulla concorrenza, ammesso che sia fondato, non potrebbe, nella fattispecie, modificare la situazione delle denuncianti. Ora, anche se il secondo motivo di rigetto delle denunce è fornito, nella decisione impugnata, «alla luce delle constatazioni» fatte dalla Commissione nell'ambito del primo motivo di rigetto — il quale, come è stato

appena detto, è viziato da un errore manifesto di valutazione dei fatti e da un errore di diritto — il Tribunale ritiene che esso possieda effettivamente un'autonomia sufficiente rispetto al primo motivo. Il Tribunale deve quindi pronunciarsi sul secondo dei cinque mezzi d'annullamento dedotti dalle ricorrenti e con il quale queste ultime mettono in discussione, in realtà, la legittimità del secondo motivo di rigetto delle loro denunce addotto dalla Commissione.

Sul secondo mezzo, relativo alla violazione del Trattato

Argomenti delle parti

57 Contro il secondo motivo di rigetto addotto dalla Commissione, secondo il quale «la fissazione delle quantità totali da parte delle pubbliche autorità non rientra nel campo di applicazione dell'art. 85, e, d'altronde, l'applicazione di questa disposizione alla ripartizione non sarebbe atta a realizzare l'accreditamento» delle società denuncianti, le ricorrenti affermano che esse non mettono in discussione l'esistenza di un contingente di importazioni, ma la loro esclusione dal beneficio di tale contingente, ottenuta con l'intesa esistente tra le imprese beneficiarie, e la scomparsa di qualunque concorrenza per mezzo di sottoquote intangibili. Esse aggiungono che il rifiuto di accreditamento come importatori, che è stato loro opposto dalle autorità francesi, non è mai stato lamentato nelle denunce presentate poiché, anche senza questo accreditamento, le marche escluse dall'intesa non avrebbero dovuto incontrare ostacoli alla loro commercializzazione, grazie alle importazioni parallele suscettibili di consentire tale commercializzazione.

58 In risposta all'argomento della Commissione, secondo il quale le ricorrenti chiedono di partecipare ad una ripartizione di quote che esse stesse qualificano come illecita, queste ultime ribattono di non aver mai chiesto di partecipare all'intesa illecita e che le loro denunce sono dirette semplicemente al ripristino del libero gioco della concorrenza sul mercato interessato, in modo da consentire loro di esercitare liberamente il loro commercio, nell'ambito di una leale concorrenza fra tutte le marche di origine asiatica.

59 Le ricorrenti contestano, d'altronde, l'argomento della Commissione, secondo il quale, nella misura in cui la disciplina attuata dalle pubbliche autorità francesi non consente agli importatori, salvo i cinque accreditati, di essere inclusi nel criterio di

ripartizione, la constatazione di una violazione dell'art. 85 non modificherebbe affatto la posizione delle ricorrenti rispetto a questi cinque importatori. Esse rammentano innanzi tutto che non cercano di essere incluse nel criterio di ripartizione del contingente d'importazione e affermano che le dimensioni di un mercato non giustificano il fatto che il numero degli operatori che intervengono su questo mercato sia limitato dalle autorità di uno Stato membro. Esse contestano poi il ragionamento della Commissione, nella misura in cui presuppone che gli importatori non avessero altra scelta che quella di adottare una condotta anticoncorrenziale. A tale riguardo, esse sostengono che risulta dagli elementi di prova prodotti che l'intesa denunciata deriva da un concorso di volontà delle imprese di cui trattasi, le quali, in particolare, si accordano all'inizio di ogni anno sulle sottoquote e prevedono penalità in caso di superamento, da parte di un membro dell'intesa, della sottoquota che gli è stata assegnata dai membri dell'intesa.

60 Le ricorrenti infine sostengono che una giurisprudenza costante della Corte condanna tutte le intese illecite, anche quelle che sono legate a disposizioni legislative o a prassi degli Stati membri (v., in particolare, sentenza 4 maggio 1988, causa 30/87, Bodson, Racc. pag. 2479). La Commissione stessa avrebbe precisato che il fatto che un'impresa abbia acconsentito a tenere un dato comportamento perché sottoposta a forti pressioni e addirittura contro il suo interesse economico, non osta alla constatazione dell'esistenza di un accordo anticoncorrenziale [v., in particolare, decisione della Commissione 18 dicembre 1987, 88/86/CEE, relativa a un procedimento ai sensi dell'art. 85 del Trattato CEE (IV/31.017 — Fisher-Price/Quaker Oats Ltd — Toyco, GU 1988, L 49, pag.19)].

61 Secondo la Commissione non vi è ragione di mettere in dubbio la fondatezza dell'affermazione delle autorità francesi secondo la quale le imprese in causa non dispongono di alcuna autonomia nella gestione della disciplina del mercato voluta dalle pubbliche autorità. Essa aggiunge che il fatto che le ricorrenti si siano viste rifiutare un accreditamento d'importazione «per tipo» e che le loro importazioni debbano, di conseguenza, essere effettuate «isolatamente» non risulta dalla condotta dei cinque importatori menzionati dalle denuncianti.

Giudizio del Tribunale

62 Nell'ambito di questo secondo mezzo d'annullamento le ricorrenti mettono in discussione la legittimità del secondo motivo di rigetto delle denunce, in base al quale, tenuto conto del rifiuto di accreditamento opposto alle ricorrenti, l'accertamento di una violazione delle norme sulla concorrenza non sarebbe atto a modificare la posizione delle denuncianti sul mercato rispetto agli importatori di cui trattasi (v. sopra, punto 13, in fine).

63 Nell'ambito delle predette misure d'organizzazione del procedimento, il Tribunale ha chiesto alla Commissione di fornirgli alcune precisazioni riguardanti la sua interpretazione della nozione di «accreditamento come importatore», alla quale si riferisce la decisione impugnata. Con una prima serie di quesiti scritti, è stato chiesto all'istituzione convenuta di precisare il significato di tale nozione e di indicare se ritenga che essa si riferisca agli scambi commerciali e possa per questo essere assimilata ad una licenza d'importazione o se, al contrario, si situi nella sfera delle norme francesi sulla circolazione stradale e, quindi, produca effetti solo per quanto concerne il modo di collaudo e di omologazione dei veicoli, indipendentemente dalla disciplina della loro commercializzazione.

64 La Commissione ha fornito a questo primo quesito la seguente risposta:

«Secondo le informazioni fornite dalla Francia di cui dispone la Commissione, la nozione di "accreditamento come importatore" deriva dalle norme francesi sulla circolazione stradale. L'art. 106 del codice stradale francese stabilisce infatti: "Tuttavia, per quanto riguarda i veicoli o elementi di veicoli che non sono fabbricati o montati nel territorio di uno Stato membro della CEE, l'omologazione per tipo è ammessa solo se il costruttore possiede in Francia un rappresentante specificamente accreditato presso il ministero dei Trasporti. In questo caso, essa avviene su richiesta del suddetto rappresentante"».

65 Con una seconda serie di quesiti, è stato chiesto alla Commissione, in particolare, di illustrare i motivi per i quali, a suo parere, solo i cinque importatori di cui trattasi hanno partecipato, al momento dell'attuazione del sistema, alla ripartizione del contingente d'importazione.

66 L'istituzione convenuta ha fornito a questo secondo quesito la seguente risposta:

«Riguardo all'ultima parte del quesito del Tribunale, la Commissione può solo confermare che, tenuto conto delle disposizioni dell'art. 106 del codice stradale francese, possono essere importati solo gli autoveicoli di marche accreditate. Per questo motivo, gli importatori non accreditati al momento dell'attuazione del sistema di limitazione delle importazioni dal Giappone non potevano partecipare alla ripartizione di cui trattasi».

67 Il Tribunale rileva come risulti dagli elementi del fascicolo che, in diritto francese, qualunque veicolo la cui immatricolazione è obbligatoria deve, per poter circolare sulle strade pubbliche, essere «omologato» dal ministero dell'Industria. I costruttori giapponesi rientrano nella sfera d'applicazione dell'art. R 106 del codice stradale, secondo il quale i veicoli prodotti al di fuori del territorio della Comunità economica europea possono essere oggetto di un'omologazione per tipo solo se il costruttore dispone di un mandatario accreditato presso le pubbliche autorità. I veicoli dei costruttori che, come nel caso dei veicoli importati dalle ricorrenti, non dispongono di detto mandatario, devono essere omologati secondo la cosiddetta procedura «isolata», stabilita con decreto ministeriale 19 luglio 1954, come modificato. A differenza dell'omologazione per tipo, che consente di far omologare un veicolo tipo — mentre successivi controlli consentono di accertare l'effettiva conformità dei veicoli fabbricati al modello omologato — l'omologazione isolata implica che debba essere omologato ciascun veicolo (v. decisione del Conseil français de la concurrence 20 novembre 1991, n. 91-D-52 prodotta come allegato 10 dell'atto introduttivo).

68 Occorre inoltre osservare che, in merito alla conformità all'art. 30 del Trattato del sistema francese di omologazione «isolata», che, d'altronde, non è in discussione nell'ambito del presente procedimento, la Corte ha considerato che un sistema di omologazione per i veicoli importati da un altro Stato membro, nel quale siano già stati omologati o autorizzati, deve consentire all'importatore di sostituire le operazioni di controllo con la produzione di documenti redatti nello Stato membro esportatore, purché detti documenti contengano i dati necessari in base a controlli già effettuati e purché il procedimento di controllo non comporti spese o tempi eccessivi (sentenza 11 giugno 1987, causa 406/85, Gofette e Gilliard, Racc. pag. 2525).

69 È quindi a torto che la Commissione sostiene che possano essere importati solo i veicoli di marche accreditate (v. sopra, punto 66 della motivazione). Il sistema di accreditamento, previsto dalla normativa nazionale in materia, non riguarda il diritto di importare, ma semplicemente la questione se l'omologazione dei veicoli importati, requisito necessario per la messa in circolazione del veicolo sulle strade pubbliche, avvenga per tipo o secondo la cosiddetta procedura «isolata». Ne deriva che le disposizioni succitate del codice stradale francese non possono ostare, di per sé, alle importazioni dirette di veicoli da parte di importatori che rappresentano dei costruttori giapponesi diversi dai costruttori che dispongono di mandatari accreditati presso il ministero francese dell'Industria, delle Poste e Telecomunicazioni e del Turismo. Questa è appunto la situazione dei costruttori i cui veicoli sono importati in Francia dalle imprese denuncianti. In tale prospettiva, e come sostengono le ricorrenti, né il contingentamento delle importazioni di veicoli di origine giapponese, né la procedura di accreditamento, decisi dalle pubbliche autorità francesi e peraltro estranee alla presente lite, potevano ostare, di per sé, a che, nel rispetto delle norme sulla concorrenza, le imprese ricorrenti fossero ammesse, allo stesso titolo dei loro concorrenti che distribuiscono marche accreditate, a partecipare alla commercializzazione dei veicoli ammessi, nell'ambito della misura di contingentamento, ad entrare nel territorio francese.

70 Inoltre, e contrariamente a quanto affermato nella seconda parte della motivazione della decisione della Commissione, le ricorrenti non hanno mai chiesto di essere ammesse a partecipare all'intesa anticoncorrenziale che esse hanno denunciato.

71 Infine, conformemente ad una giurisprudenza consolidata, il fatto che il comportamento anticoncorrenziale degli importatori accreditati — supponendone comprovata la sussistenza — sia stato agevolato o incoraggiato dalle autorità francesi è, di per sè, irrilevante per quanto riguarda l'applicabilità dell'art. 85 del Trattato (sentenze della Corte 10 gennaio 1985, causa 229/83, Leclerc e a., Racc. pag. 1, e 29 gennaio 1985, causa 231/83, Cullet et Chambre syndicale des réparateurs automobiles et détaillants de produits pétroliers, Racc. pag. 305).

72 Ne deriva che una decisione della Commissione che avesse ingiunto la cessazione della pratica anticoncorrenziale denunciata — supponendo comprovata la

sussistenza di questa — sarebbe quindi stata idonea a modificare le condizioni d'accesso, da parte delle denuncianti, al mercato francese della distribuzione degli autoveicoli, indipendentemente dalla questione del loro accreditamento da parte delle pubbliche autorità francesi.

73 Di conseguenza, a torto la decisione impugnata ritiene che non vi sia legame tra l'interesse delle denuncianti e l'applicazione dell'art. 85, n. 1, ad una pratica avente lo scopo o l'effetto di limitare l'accesso al mercato della distribuzione degli autoveicoli, da parte dei veicoli di marca giapponese, a cinque marche specifiche. La decisione impugnata è, sotto tale profilo, viziata da un errore di diritto.

74 Risulta da tutto quanto precede, da una parte, che il primo motivo con il quale la Commissione, nella decisione impugnata, ha respinto le tre denunce di violazione dell'art. 85 del Trattato presentatele dalle ricorrenti si basa su una valutazione inesatta in fatto e in diritto degli elementi sottoposti alla sua valutazione da queste ultime, e, d'altra parte, che il secondo motivo di rigetto addotto dalla Commissione è a sua volta viziato da un errore di diritto. Di conseguenza, la decisione impugnata deve essere annullata nella parte in cui riguarda l'art. 85 del Trattato, senza che il Tribunale debba esaminare gli altri mezzi dedotti dalle ricorrenti.

Sulle spese

75 Ai sensi dell'art. 87, n. 2, del regolamento di procedura, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda. Poiché le ricorrenti non hanno proposto tale domanda, esse sopporteranno le proprie spese.

Per questi motivi,

IL TRIBUNALE (Seconda Sezione)

dichiara e statuisce:

1) La decisione della Commissione 5 dicembre 1991 è annullata nella parte in cui riguarda l'art. 85 del Trattato.

2) Ciascuna parte sopporterà le proprie spese.

Cruz Vilaça Barrington

Biancarelli Saggio Kalogeropoulos

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 29 giugno 1993.

Il cancelliere Il presidente

H. Jung J. L. Cruz Vilaça