SENTENZA DEL TRIBUNALE (Quarta Sezione ampliata)
18 settembre 1996 *

Nella causa T-387/94,

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

Jean-Michel Cesbron, commerciante, operante con la ragione sociale JMC Automobiles, residente in Livange (Lussemburgo),

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

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

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

con l'avv. Jean-Claude Fourgoux, del foro di Parigi, con domicilio eletto in Lussemburgo presso lo studio dell'avv. Pierrot Schiltz, 4, rue Béatrix de Bourbon,

ricorrenti,

* Lingua processuale: il francese.

contro

Commissione delle Comunità europee, rappresentata dal signor Berend Jan Drijber, membro del servizio giuridico, in qualità di agente, assistito dall'avv. Hervé Lehman, del foro di Parigi, con domicilio eletto in Lussemburgo presso il signor Carlos Gómez de la Cruz, membro del servizio giuridico, Centre Wagner, Kirchberg,

convenuta,

avente ad oggetto una domanda d'annullamento della decisione della Commissione 13 ottobre 1994 che respinge i reclami presentati dai ricorrenti circa talune pratiche d'intesa denunciate in quanto incompatibili con l'art. 85 del Trattato CEE, da un lato, e una domanda di risarcimento del danno assertivamente subito dai ricorrenti per il modo nel quale la Commissione ha considerato i loro reclami, dall'altro,

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

composto dal signor K. Lenaerts, presidente, dal signor R. García-Valdecasas, dalla signora P. Lindh e dai signori J. Azizi e J. D. Cooke, giudici,

cancelliere: signora B. Pastor, amministratore principale

vista la fase scritta del procedimento e in seguito alla trattazione orale del 20 marzo 1996,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

Fatti

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 Cesbron, Asia Motor France SA, Monin Automobiles SA e EAS SA), 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, n. 13, pag. 204; in prosieguo: il «regolamento n. 17»), con lettera 9 giugno 1989, richiedeva informazioni agli importatori messi in causa. Costoro ricevevano dalla direzione generale «Industria» del ministero dell'Industria e dell'Assetto territoriale francese, 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 e a./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 In questa situazione, con sentenza 18 settembre 1992 (causa T-28/90, Asia Motor France e a./Commissione, Racc. pag. II-2285), 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.

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 Detto rigetto si fondava su due motivi. Secondo il primo, il comportamento dei cinque importatori coinvolti rientrava nella politica delle pubbliche autorità francesi in materia di importazioni in Francia di automobili giapponesi. Nell'ambito di questa politica, le pubbliche autorità fissavano non solo i quantitativi di autoveicoli da importare annualmente in Francia, ma stabilivano anche le modalità di suddivisione di detti quantitativi. In base al secondo motivo di rigetto non vi era alcun nesso tra l'interesse delle ricorrenti e l'infrazione denunciata, in quanto l'eventuale applicazione dell'art. 85 non avrebbe potuto porre rimedio alla situazione che le

ricorrenti giudicavano lesiva nei loro confronti (il testo integrale dei due motivi di rigetto della decisione 5 dicembre 1991 è riprodotto nella decisione ora impugnata, v., appresso, punto 24).

14 La decisione 5 dicembre 1991 veniva impugnata per annullamento con atto depositato nella cancelleria del Tribunale il 4 febbraio 1992.

15 Con sentenza 29 giugno 1993 (causa T-7/92, Asia Motor France e a./Commissione, Racc. pag. II-669, in prosieguo: «Asia Motor France II»), il Tribunale ha annullato la decisione 5 dicembre 1991, per quel che riguardava l'art. 85 del Trattato in quanto, da un lato, il primo motivo di reiezione si fondava su una valutazione inesatta in fatto e in diritto dei dati sottoposti all'apprezzamento della Commissione e, dall'altro, il secondo motivo di reiezione era viziato da un errore di diritto.

16 In esito a questa sentenza, il 25 agosto 1993 la Commissione indirizzava alle autorità francesi e ai concessionari della Martinica coinvolti nella denuncia della società Somaco del 5 giugno 1990 talune richieste di informazioni a norma dell'art. 11, n. 1, del regolamento n. 17. Dette richieste miravano in particolare ad ottener una giustificazione per le apparenti contraddizioni tra le informazioni fornite dalle autorità francesi, da un lato, e i documenti prodotti dalle società ricorrenti e vagliati dal Tribunale nell'ambito dell'esame del primo motivo di reiezione della decisione 5 dicembre 1991, dall'altro.

17 Il 19 ottobre 1993, le ricorrenti indirizzavano alla Commissione una lettera di messa in mora conformemente all'art. 175 del Trattato.

18 Le concessionarie della Martinica hanno risposto alla richiesta di informazioni della Commissione nel mese di ottobre 1993. Quattro di esse hanno corroborato le loro spiegazioni con copie di documenti che dimostrano, a loro giudizio, che le quote d'importazione assegnate alle loro marche sono state attribuite dall'amministrazione e non erano state concordate tra loro.

19 Le autorità francesi hanno risposto alla richiesta di informazioni con lettera 11 novembre 1993.

20 Il 10 gennaio 1994, la Commissione ha inviato alle ricorrenti una comunicazione a norma dell'art. 6 del regolamento n. 99/63. Essa ha pure fornito loro copia delle risposte alle richieste di informazioni e ha dato loro la possibilità di esaminare le prove documentali che le erano state prodotte.

21 Con lettera 9 marzo 1994 le ricorrenti hanno presentato le loro osservazioni sulla lettera loro inviata dalla Commissione il 10 gennaio 1994.

22 Il 2 agosto 1994 le ricorrenti hanno inviato alla Commissione una nuova lettera di messa in mora.

23 Con lettera 13 ottobre 1994, firmata dal membro incaricato delle questioni di concorrenza, la Commissione ha comunicato alle cinque parti ricorrenti una nuova decisione con la quale respingeva le loro denunce (in prosieguo: la «decisione impugnata»). Detta decisione ribadiva solo il primo motivo di reiezione della decisione del 5 dicembre 1991.

24 La decisione impugnata recita:

«Mi riferisco 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 di Lussemburgo.

2. Denuncia presentata il 5 giugno 1990 per conto della società Somaco, con sede in Lamentin, con riguardo agli artt. 30 e 36 e all'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 talune 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.

Per i motivi esposti in seguito e tenuto conto delle osservazioni contenute nella vostra lettera 9 marzo 1994, la Commissione ha deciso di confermare la sua decisione di reiezione, a Voi comunicata con lettera 5 dicembre 1991. Vi ricordo che detta reiezione si fondava sulle caratteristiche della situazione del momento in cui si sono verificati i fatti da voi denunciati. Le caratteristiche in questione e le conclusioni che ne trae la Commissione erano così riassunte nella decisione di reiezione:

"— 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.

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".

Con sentenza 29 giugno 1993, il Tribunale di primo grado ha annullato la decisione summenzionata nel punto in cui riguarda l'art. 85 del Trattato. Il Tribunale ha messo in dubbio le conclusioni alle quali era giunta la Commissione, fondandosi soprattutto su documenti provenienti dal dipartimento della Martinica. Questi, avulsi dal loro contesto, potevano infatti apparire contraddittori rispetto al punto di vista sostenuto dalla Commissione, secondo il quale non vi era un grado di concertazione sufficiente, ai sensi dell'art. 85, tra gli importatori coinvolti. È su questi documenti e su questa apparente contraddizione che vertevano le nuove richieste di informazioni rivolte in base all'art. 11 del regolamento n. 17 tanto alle autorità francesi quanto agli importatori della Martinica, le cui risposte avete potuto consultare negli uffici della Commissione. Avete anche avuto modo di presentare osservazioni scritte su dette risposte, nonché sulle conclusioni che la Commissione intendeva trarre, come si desume dal tenore della comunicazione fatta conformemente all'art. 6 del regolamento 99 il 10 gennaio 1994:

"Il loro esame conferma che le autorità francesi avevano instaurato fin dal 1977 un regime statale di importazione per gli autoveicoli dei paesi terzi, e ciò su tutto il territorio della Repubblica francese — pur se in modo specifico nel dipartimento della Martinica — nell'ambito di una politica commerciale nel settore automobilistico allora praticata su scala nazionale. È in questo ambito che il ministero dell'Industria a Parigi ha riconosciuto cinque importatori come rappresentanti esclusivi di cinque diverse marche, cioè Honda, Toyota, Mazda, Mitsubishi e Nissan. Ciascun importatore riconosciuto era informato, di anno in anno, dal ministero della quota massima di autoveicoli della marca che rappresentava autorizzata all'importazione e il totale così autorizzato dallo Stato era limitato per la Francia

metropolitana al 3% del mercato e per la Martinica al 15%. I cinque importatori in questione sono stati incaricati, a decorrere dal 1981, di comunicare ogni anno al rappresentante della stessa marca in Martinica — scelto dal costruttore giapponese interessato — il numero di vendite autorizzate per detta marca in quel dipartimento e di trasmettergli altrettante serie di documenti per effettuare le immatricolazioni. Emerge dal fascicolo che l'aliquota media di penetrazione in Martinica delle cinque marche in questione, che sfiorava il 30% prima dell'instaurazione di questo regime di importazione, è sceso progressivamente al 15% nel 1984 e che tutte le reazioni degli interessati, che si ritenevano pregiudicati per questa riduzione forzosa del loro giro d'affari, sono risultate vane.

In questo contesto, si è tenuta una riunione alla Martinica il 19 ottobre 1987, sfociata in un resoconto accompagnato da un 'protocollo di accordo', che sono stati prodotti dinanzi al Tribunale in quanto connessi al merito della causa. In realtà, però, detta riunione è stata convocata dal prefetto ed aveva il solo scopo di determinare le modalità della 'restituzione', da parte della società CCIE, rappresentante locale della Toyota, di 487 veicoli da questa venduti in eccesso dal 1982 rispetto al numero di importazioni ad essa assegnate, restituzione richiesta dall'amministrazione. Infatti fino al termine del 1986 la CCIE non aveva diminuito il numero di vendite. Sono quindi le modalità di detta restituzione che hanno provocato la riunione e il protocollo in questione, e non le modalità di suddivisione del mercato locale: nella fattispecie, infatti, una restituzione repentina di tutti i 487 veicoli da parte della CCIE poteva provocare licenziamenti in questa impresa.

Così stando le cose, il resoconto di detta riunione del 19 ottobre 1987 e il 'protocollo di accordo' ricordati dalle denuncianti, e citati dal Tribunale, possono certo ingenerare confusione se astratti dal loro contesto. Ma, ricollocati sul giusto sfondo, non alterano il carattere esclusivamente statale non solo del regime di importazione, sul quale verte in realtà tutta la pratica, ma nemmeno delle sue modalità, contestate proprio con la denuncia di Asia Motor. Lo stesso può dirsi per

la lettera del ministero dell'Industria del 1° luglio 1987, nonché per la sentenza 16 marzo 1990, citate dal Tribunale per corroborare il suo orientamento:

— la prima è una mera conferma dell''esclusiva di fatto' effettivamente organizzata da un regime statale, come pure della reticenza degli interessati — accertata innegabilmente e definitivamente, come nel caso della CCIE —; comunque l'espressione 'il ministero dell'Industria non potrà accogliere detta richiesta' dissipa qualsiasi ambiguità;

— la seconda, pur presumendo un'intesa, non apporta in questo senso elementi di diritto o di fatto probanti o anche solo pertinenti: in particolare gli apprezzamenti si fondano su una struttura nella quale, a differenza dell'ipotesi ora in esame, l'intesa è anteriore all'intervento della pubblica autorità: in ogni caso, si tratta solo di una pronuncia di sospensione del procedimento.

Di conseguenza è sufficientemente confermato che gli importatori in questione, specie quelli della Martinica, non avevano alcun margine di manovra nella messa in atto del regime d'importazione di cui trattasi. In ogni caso, è pure confermato che l'assunto dell'intesa di suddivisione è contraddetto da due circostanze: da un lato, il sistema di omologazione per tipo era riservato alle cinque marche summenzionate non per iniziativa degli importatori, ma perché non erano state ufficialmente accreditate altre marche o altri importatori; dall'altro, le società interessate non potevano aver interesse ad un controllo delle importazioni che amputava del 50% il loro mercato".

Le Vostre nuove osservazioni scritte, che mi sono pervenute con la Vostra lettera del 9 marzo 1994 non sono tali da modificare le conclusioni della Commissione circa il carattere statale del regime di importazione in questione e l'assenza di margine di manovra degli importatori nella suddivisione del mercato che escludeva i Vostri clienti dal mercato francese. Con la decisione 94-D-05 del 18 gennaio 1994, invece, il Consiglio della concorrenza a Parigi aveva pure concluso nel frattempo, trattando la stessa pratica, che si trattava di una "politica di contingentamento messa in atto dalle pubbliche autorità". Tra l'altro, nella seconda parte della sua

decisione e in materia di modalità della suddivisione del mercato tra gli importatori della Martinica, il Consiglio della concorrenza si esprime così sul protocollo di accordo firmato l'8 novembre 1987 di cui avete fatto menzione:

"Nel merito:

Sulle quote di importazione:

visto in particolare che, nonostante il protocollo firmato l'8 novembre 1987 tra i concessionari potesse costituire indizio di un comportamento autonomo di dette imprese, detto accordo è stato stipulato in applicazione di direttive impartite specialmente da un consigliere tecnico del gabinetto del ministero dei Dipartimenti e Territori d'oltremare, dal direttore degli affari economici, sociali e culturali d'oltremare del ministero dei Dipartimenti e Territori d'oltremare e dal vicedirettore del servizio dei beni strutturali del ministero dell'Industria durante la riunione del 19 ottobre 1987 presso il ministero dei Dipartimenti e Territori d'oltremare e non è stato corroborato da alcun elemento sufficientemente probante per comprovare l'esistenza di pratiche poste in atto da dette imprese indipendentemente dagli interventi della prefettura della Martinica".

Così stando le cose, la Commissione ribadisce, negli stessi termini ricordati in precedenza, la sua reiezione delle richieste presentate il 18 novembre 1985 e il 29 novembre 1988 da parte delle imprese JMC Automobiles, Asia Motor, Monin Automobiles e EAS, e il 5 giugno 1990 della società Somaco, in quanto dette richieste miravano a far constatare l'esistenza di un'intesa ai sensi dell'art. 85».

Procedimento e conclusioni delle parti

25 In questi frangenti le ricorrenti hanno proposto il presente ricorso con atto depositato nella cancelleria del Tribunale il 12 dicembre 1994.

26 Su relazione del giudice relatore, il Tribunale (Quarta Sezione ampliata) ha deciso di passare alla fase orale e di adottare misure di organizzazione del procedimento a norma dell'art. 64 del regolamento di procedura, chiedendo alla convenuta di produrre taluni documenti e di rispondere ad alcune domande. La convenuta ha ottemperato alle richieste entro il termine impartito.

27 Le parti hanno presentato le loro difese orali e le loro risposte alle domande orali del Tribunale all'udienza del 20 marzo 1996.

28 Le ricorrenti concludono che il Tribunale voglia:

— constatare che le intese denunciate costituiscono infrazione ai sensi dell'art. 85 del Trattato;

— constatare che i servizi della Commissione hanno rifiutato di dare esecuzione alla sentenza del Tribunale di primo grado del 29 giugno 1993, commettendo quindi una carenza ai sensi dell'art. 176 del Trattato;

— annullare la decisione della Commissione 13 ottobre 1994 in base all'art. 173 del Trattato;

— condannare, a norma degli artt. 178 e 215 del Trattato, la Comunità europea a risarcire le ricorrenti del danno arrecato loro dalle istituzioni e, quindi, maggiorare il risarcimento dell'interesse del 9,75% sugli importi relativi alla stima del danno principale, a decorrere dalla decisione di archiviazione del 5 dicembre 1991 fino alla data dell'emananda sentenza;

— condannare la Commissione a tutte le spese processuali, tanto del presente procedimento quanto di quello conclusosi con la sentenza del Tribunale di primo grado del 29 giugno 1993.

29 La Commissione conclude che il Tribunale voglia:

— respingere il ricorso di annullamento, per carenza e per risarcimento proposto dalle ricorrenti,

— condannare le ricorrenti alle spese.

Sulla portata del ricorso

30 L'atto introduttivo è formalmente diviso in tre parti. Nella prima, intitolata «ricorso per carenza», le ricorrenti hanno svolto un argomento vertente sull'esecuzione della sentenza Asia Motor France II, in base al quale hanno concluso che «l'atteggiamento dei servizi della Commissione costituisce un caso di carenza ai sensi dell'art. 176 del Trattato poiché il rifiuto di dare esecuzione alla sentenza del Tribunale è manifesto e iniquo». La seconda parte dell'atto introduttivo contiene mezzi e argomenti a sostegno dell'istanza di annullamento e la terza parte contiene gli argomenti che corroborano la richiesta di risarcimento.

31 Nel corso dell'udienza, il patrono delle ricorrenti ha sottolineato, rispondendo ad una precisa domanda del Tribunale, che la prima parte dell'atto introduttivo doveva considerarsi un ricorso per carenza, «fondato sugli artt. 175 e 176 del Trattato CE» e non come motivo di annullamento tratto da un'inosservanza dell'art. 176 del Trattato.

32 Quanto al primo capo delle conclusioni delle ricorrenti, si deve ricordare che il giudice comunitario non è competente a pronunciarsi, su domanda di parte, sulla compatibilità con le disposizioni del Trattato del comportamento di persone fisiche o giuridiche (sentenza del Tribunale 9 gennaio 1996, causa T-575/93, Koelman/Commissione, Racc. pag. II-1, punto 30). Ne consegue che le conclusioni delle ricorrenti, miranti a far constatare dal Tribunale «che le intese denunciate costituiscono infrazione ai sensi dell'art. 85 del Trattato», vanno dichiarate irricevibili.

Sulla domanda diretta a fare accertare la carenza

Argomenti delle parti

33 Le ricorrenti ricordano che, a norma dell'art. 176 del Trattato, l'istituzione che ha emesso un atto annullato dal Tribunale deve adottare tutte le misure che comporta l'esecuzione della sentenza d'annullamento. Ricordano pure che quest'obbligo implica che l'istituzione deve attenersi non solo al dispositivo della sentenza d'annullamento, ma deve anche tener conto della motivazione sulla quale detto dispositivo si fonda e, in particolare, allorché adotta l'atto che sostituisce quello annullato, deve prendere le cautele necessarie per evitare che si ripetano le irregolarità constatate nella motivazione della sentenza d'annullamento (sentenza della Corte 26 aprile 1988, cause riunite 97/86, 99/86, 193/86 e 215/86, Asteris e a./Commissione, Racc. pag. 2181).

34 Le ricorrenti sostengono che la decisione impugnata è in contrasto con l'art. 176 del Trattato in quanto ricalca gli errori di fatto e di diritto constatati dal Tribunale nelle sentenza Asia Motor France II e svolgono tre argomenti a sostegno di questa conclusione. In primo luogo, la Commissione avrebbe rifiutato di riconoscere il valore probatorio dei documenti esaminati dal Tribunale ai punti 39-53 della sentenza Asia Motor France II già ricordata. In secondo luogo, la Commissione non avrebbe fornito alcun elemento nuovo tale da giustificare la riesumazione del primo motivo della decisione del 5 dicembre 1991. Infine, la Commissione avrebbe attribuito un'ingiustificata efficacia probatoria alla summenzionata decisione del Consiglio della concorrenza francese del 18 gennaio 1994.

35 All'udienza, le ricorrenti hanno sostenuto che emerge dalla sentenza Asteris e a./Commissione, già ricordata, che il ricorso per carenza costituisce la giusta via per denunciare in giudizio un'infrazione all'art. 176, come quella in questione nella fattispecie.

36 La Commissione ribatte in sostanza di aver preso posizione sull'esecuzione che essa intende dare alla sentenza Asia Motor France II adottando la decisione impugnata e che detta decisione è conforme ai dettami dell'art. 176 del Trattato.

Giudizio del Tribunale

37 Si deve ricordare anzitutto che il Tribunale deve esaminare gli argomenti delle parti rispettando rigorosamente i limiti delle loro conclusioni nell'atto introduttivo. A questo proposito, le ricorrenti precisano che le conclusioni con le quali contestano la corretta esecuzione della sentenza Asia Motor France II vanno intese come denuncia di una carenza ai sensi dell'art. 175 del Trattato.

38 Il Tribunale ricorda che l'art. 175 del Trattato contempla la carenza costituita dall'omessa decisione o presa di posizione e non l'adozione di un atto diverso da quello che gli interessati avrebbero auspicato o ritenuto necessario (sentenza della Corte 15 dicembre 1988, cause riunite 166/86 e 220/86, Irish Cement/ Commissione, Racc. pag. 6473, punto 17).

39 Nella fattispecie, il Tribunale ritiene che, adottando la decisione impugnata, in sostituzione dell'atto annullato, la Commissione ha preso posizione, in modo chiaro e definitivo, sull'esecuzione che ha dato alla sentenza Asia Motor France II.

40 Si deve sottolineare, visto l'argomento svolto dalle ricorrenti, che è vero che dalla sentenza Asteris e a./Commissione, già ricordata, emerge che il ricorso per carenza è la giusta via per risolvere una controversia vertente sul se, oltre la sostituzione dell'atto annullato, l'istituzione doveva anche adottare altre misure relative ad altri atti che non erano stati contestati nell'ambito del ricorso di annullamento originario (punti 22-24), ma così non è allorché viene unicamente contestata la legittimità dell'atto adottato in sostituzione dell'atto annullato. Siffatta contestazione va sollevata nell'ambito di un ricorso di annullamento a norma dell'art. 173 del Trattato.

41 Da quanto precede risulta che la domanda diretta a far accertare la carenza va dichiarata irricevibile.

Sulla domanda d'annullamento

42 Le ricorrenti deducono due motivi a sostegno della loro domanda di annullamento. Uno è tratto da un errore manifesto di valutazione, l'altro da un difetto di motivazione.

Osservazioni preliminari

43 Si deve ricordare che le denunce presentate dal signor Cesbron, da Asia Motor France, Monin Automobiles e EAS vertevano in sostanza su due censure. La prima denunciava l'esistenza di un'intesa tra gli importatori in Francia di autoveicoli giapponesi di cinque marche (Toyota, Honda, Mazda, Mitsubishi e Nissan) e l'amministrazione francese al fine di limitare l'importazione di detti prodotti sul mercato francese, come contropartita dell'impegno delle autorità francesi a riservare a detti importatori l'esclusiva dell'importazione di tutti i veicoli di origine giapponese. La seconda censura verteva sull'esistenza di un'intesa tra queste stesse imprese avente come oggetto la suddivisione tra di loro della quota così stabilita.

La denuncia della Somaco, in quanto fondata sull'applicazione dell'art. 85 del Trattato, metteva in evidenza, da un lato, un'intesa tra le concessionarie in Martinica degli autoveicoli delle stesse cinque marche giapponesi che avrebbe avuto la finalità di sbarrare l'accesso al mercato dei concessionari di autoveicoli di altre marche giapponesi e coreane, e, dall'altro, l'esistenza di un'intesa tra i concessionari delle cinque marche giapponesi summenzionate mirante alla ripartizione tra di loro di una quota di importazione stabilita dall'amministrazione francese.

44 Il Tribunale rileva che, nella decisione impugnata, la Commissione ha disatteso le varie denunce, in sostanza, in quanto gli importatori/concessionari interessati non godevano di «alcun margine di manovra nella messa in atto del regime di importazione» contestato nelle denunce, regime che rivestiva un «carattere esclusivamente statale». Secondo la decisione impugnata, l'assunto dell'intesa per la suddivisione è «anche contraddetto da due circostanze: da un lato il sistema dell'omologazione per tipo era riservato alle cinque marche (di autoveicoli giapponesi interessati), non per iniziativa dei loro importatori, ma perché non erano state accreditate ufficialmente altre marche o altri importatori; dall'altro, le società in questione non potevano aver interesse ad un controllo delle importazioni che amputava il loro mercato del 50%».

45 Il Tribunale ritiene che si può dunque concludere che la Commissione ha respinto le denunce per insussistenza dell'intesa ai sensi dell'art. 85, n. 1, del Trattato, a motivo del fatto che il comportamento denunciato era stato imposto alle imprese interessate dalla pubbliche autorità e non rispecchiava l'esercizio di una scelta commerciale.

46 Pur se emerge da una costante giurisprudenza che, salvo il caso in cui l'oggetto della denuncia rientri nelle competenze esclusive della Commissione, questa non è affatto obbligata a pronunciarsi circa l'esistenza o meno di un'infrazione all'art. 85,

del Trattato segnalata in una denuncia (sentenza della Corte 18 ottobre 1979, causa 125/78, GEMA/Commissione, Racc. pag. 3173, punto 17; sentenze del Tribunale 18 settembre 1992, causa T-24/90, Automec/Commissione, Racc. pag. II-2223, punti 75 e 76; 18 novembre 1992, causa T-16/91, Rendo e a./Commissione, Racc. pag. II-2417, punto 98; 27 giugno 1995, causa T-186/94, Guérin automobiles/Commissione, Racc. pag. II-1753, punto 23, e Koelman/Commissione, già ricordata, punto 39), il Tribunale ritiene che, qualora la Commissione respinga una denuncia per insussistenza dell'infrazione alle regole di concorrenza del Trattato, deve esporre, nella decisone di reiezione, i fatti e le considerazioni sulle quali si fonda detta conclusione. Il sindacato giurisdizionale deve allora consistere nel verificare l'esattezza materiale dei fatti, l'assenza di errore manifesto di valutazione dei fatti e di sviamento di potere nonché l'assenza di errori in diritto (sentenze della Corte 17 novembre 1987, cause riunite 142/84 e 156/84, BAT e Reynolds/Commissione, Racc. pag. 4487; 15 giugno 1993, causa C-225/91, Matra/Commissione, Racc. pag. I-3203, punti 23 e 25, e sentenza Asia Motor France II, punto 33).

47 Alla luce di queste considerazioni si devono esaminare i due motivi invocati dalle ricorrenti a sostegno della loro domanda di annullamento.

Sul motivo relativo a un errore manifesto di valutazione

Argomenti delle parti

48 Le ricorrenti ritengono che la decisione impugnata sia viziata dallo stesso errore manifesto di valutazione che già aveva viziato la decisione del 5 dicembre 1991. Sostengono che il motivo di reiezione della decisione impugnata non è altro che la riesumazione del primo motivo di reiezione della decisione del 5 dicembre 1991. Ricordano che il Tribunale ha dichiarato, nella sentenza Asia Motor France II, che questo primo motivo di reiezione era viziato da un errore manifesto di valutazione e sostengono che la Commissione non ha prodotto alcun elemento nuovo che consenta di concludere che così non sia nella fattispecie.

49 Le ricorrenti considerano pure che, per adottare la decisione impugnata nonostante il chiaro tenore della sentenza Asia Motor France II, la Commissione è stata indotta a snaturare taluni dei documenti esaminati dal Tribunale in detta sentenza conferendo loro un senso che non avevano.

50 La Commissione ribatte che la decisone impugnata non potrebbe essere considerata come semplice «riesumazione» della decisione del 5 dicembre 1991, ma è una nuova decisione adottata in funzione degli elementi nuovi intervenuti posteriormente alla prima decisione, tra i quali, in particolare, le risposte alle nuove richieste di informazioni. Ritiene che questa nuova decisione sia fondata su fatti, corroborati da nuovi elementi di prova, che i concessionari della Martinica hanno portato a sua conoscenza in risposta alle richieste di informazioni.

51 La Commissione ritiene che emerge dalle risposte alle nuove richieste di informazioni che l'amministrazione francese ha istituito nella Francia metropolitana nel 1977 un sistema per limitare le importazioni di autoveicoli giapponesi, nel cui ambito informava ogni anno gli importatori interessati dei quantitativi esatti di autoveicoli che erano autorizzati ad importare. Anche se la messa in atto di detto sistema non è stata fondata su alcuna norma di legge ed ha costituito oggetto di una prassi puramente orale, la Commissione ritiene che il complesso del quadro amministrativo consente di constatare che, di fatto, gli importatori non hanno avuto alcuna possibilità di sottrarsi alle istruzioni dell'amministrazione, che hanno considerato come ordini veri e propri. A questo proposito si riferisce in particolare alle fonti di pressione di cui disponeva l'amministrazione, in quanto avrebbe potuto escludere gli importatori accreditati dalla fruizione del sistema di omologazione per tipo per nuovi modelli o anche revocare il loro status di importatori accreditati.

52 La Commissione ritiene che i documenti prodotti confermino pure che un sistema analogo, ma non identico è stato istituito in Martinica nel 1982 onde frenare le importazioni in questo dipartimento. Come nella Francia metropolitana, le parti di mercato dei concessionari delle cinque marche interessate sono state «gelate» al momento dell'entrata in vigore del sistema. Ritiene che i documenti prodotti dai

concessionari confermino che questi hanno ottenuto dagli importatori un numero di certificati di conformità esattamente corrispondente alle quote fissate dall'amministrazione. Aggiunge a questo proposito che gli importatori accreditati sono i soli competenti a emettere questi documenti, il cui possesso è un elemento essenziale per l'immissione in circolazione di un autoveicolo.

53 Per quel che riguarda, più specialmente, il resoconto di una riunione interministeriale e il protocollo d'accordo esaminati dal Tribunale ai punti 39-44 della sentenza Asia Motor France II, la Commissione sostiene che emerge dalle risposte alle richieste di informazioni e dai documenti prodotti a sostegno di dette risposte che la riunione e il protocollo d'accordo avevano come oggetto, da un lato, di restituire ai concorrenti della Toyota, proporzionalmente alle quote stabilite nella ripartizione operata dal 1982, le eccedenze importate dalla Toyota rispetto alla sua quota e, dall'altro, in una prospettiva più ampia, di fissare le norme per il futuro in modo da consentire all'amministrazione di ottenere dagli importatori impegni scritti e formali. Inoltre fa osservare che l'accordo si limita a riconfermare il criterio di ripartizione applicato dal 1982 e che il solo nuovo elemento sta nelle modalità miranti a regolarizzare il superamento di quota commesso dal concessionario della Toyota.

54 Quanto al superamento di quota da parte del concessionario della Toyota, la Commissione sottolinea che ciò è stato possibile ricorrendo ad immatricolazioni provvisorie per gli autoveicoli per i quali il concessionario non sperava di ottenere il certificato di conformità.

Giudizio del Tribunale

55 Si deve ricordare, anzitutto, che la Commissione aveva già respinto le denunce delle ricorrenti con una decisione del 5 dicembre 1991, tra l'altro, in quanto gli operatori economici coinvolti nelle denunce non godevano di autonomia. Nella

sentenza Asia Motor France II, il Tribunale ha constatato che la decisione, in quanto fondata su questo motivo di reiezione, era «viziata da un errore manifesto di valutazione dei fatti» che ha condotto la Commissione «a commettere un errore di diritto quanto all'applicabilità dell'art. 85 del Trattato ai comportamenti degli operatori suddetti» (punto 55). Il Tribunale era giunto a questa conclusione dopo aver esaminato, in un primo tempo, due documenti riguardanti le importazioni in Martinica di autoveicoli giapponesi, prodotti dalle ricorrenti nel corso del procedimento amministrativo dinanzi alla Commissione. Detti documenti erano un resoconto di una riunione interministeriale del 19 ottobre 1987 e il «protocollo d'accordo» allegato a detto resoconto. Dopo aver constatato, in un primo tempo, che questi dati del fascicolo «costituiscono, a prima vista, un serio indizio dell'esistenza della reale autonomia di comportamento» di cui dispongono i cinque importatori considerati (sentenza Asia Motor France II, punto 44), il Tribunale, in un secondo tempo, ha esaminato la motivazione della decisione del 5 dicembre 1991, in quanto detta decisione non solo respingeva la denuncia del 5 giugno 1990 della Somaco contro un'intesa tra i concessionari della Martinica, ma anche le denunce del 18 novembre 1985 e del 29 novembre 1988 delle altre ricorrenti contro un'intesa tra gli importatori nella Francia metropolitana. Dopo aver esaminato altri due documenti, cioè una lettera del 1° luglio 1987 del ministero dell'Industria, delle Poste e Telecomunicazioni e del Turismo ed una sentenza del Tribunal de commerce di Parigi del 16 marzo 1990, il Tribunale ha concluso che la documentazione del fascicolo non suffragava la conclusione che gli operatori economici della Francia metropolitana e della Martinica coinvolti nelle varie denunce non disponevano di alcuna autonomia o «margine di manovra» (punto 55).

56 Dopo che il Tribunale, con la sentenza Asia Motor France II, aveva annullato la decisione del 5 dicembre 1991, la Commissione ha continuato l'esame delle denunce adottando misure istruttorie. A questo scopo, la decisione impugnata constata che «il Tribunale ha messo in dubbio le conclusioni alle quali era giunta la Commissione, fondandosi soprattutto su documenti provenienti dal dipartimento della Martinica (...). Su questi documenti (...) vertevano perciò le nuove richieste di informazioni rivolte in base all'art. 11 del regolamento n. 17 tanto alle autorità francesi quanto agli importatori della Martinica».

57 Si deve osservare inoltre che, nelle decisione impugnata, la Commissione ha ritenuto che l'esame delle risposte alle richieste di informazioni «conferma che le autorità francesi avevano instaurato fin dal 1977 un regime statale d'importazione per gli autoveicoli dei paesi terzi e ciò su tutto il territorio della Repubblica francese — pur se in modo specifico nel dipartimento della Martinica — nell'ambito di una politica commerciale nel settore automobilistico allora praticata su scala nazionale», ed ha concluso che «è sufficientemente confermato che gli importatori in questione, specie quelli della Martinica, non avevano alcun margine di manovra nella messa in atto del regime d'importazione di cui trattasi».

58 Per sindacare la legittimità di questo motivo di reiezione, il Tribunale esaminerà separatamente il comportamento criticato nelle denunce del 18 novembre 1985 e del 29 novembre 1988, relative alle importazioni in Francia metropolitana, da un lato, e il comportamento criticato nella denuncia del 5 giugno 1990, relativa alle importazioni in Martinica, dall'altro.

Le denunce del signor Cesbron del 18 novembre 1985, e del signor Cesbron, dell'Asia Motor France, della Monin Automobiles e dell'EAS del 29 novembre 1988, che coinvolgono gli importatori in Francia metropolitana

59 Le denunce suddette menzionano, da un lato, l'esistenza di un'intesa tra gli importatori in Francia di autoveicoli di marche giapponesi (Toyota, Honda, Nissan, Mazda e Mitsubishi) e l'amministrazione francese, in virtù della quale gli importatori per la Francia di dette marche avrebbero accettato di limitare al 3% la loro quota complessiva sul mercato nazionale francese di autoveicoli, ottenendo come contropartita dalle autorità francesi l'impegno di riservare loro l'esclusiva dell'importazione di veicoli giapponesi in Francia e, dall'altro, l'esistenza di un'intesa tra le imprese denunciate avente ad oggetto la ripartizione tra di loro della parte di mercato francese loro riservata.

60 Per esaminare il merito del motivo di reiezione delle denunce, secondo il quale gli importatori «non fruivano di alcuna autonomia nella messa in atto del regime d'importazione di cui trattasi», il Tribunale ricorda che, anche se il comportamento di un'impresa può esulare dall'applicazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato, in quanto l'impresa non dispone di autonomia (sentenza della Corte 16 dicembre 1975, cause riunite 40/73-48/73, 50/73, 54/73, 55/73, 56/73, 111/73, 113/73 e 114/73, Suiker Unie e a./Commissione, Racc. pag. 1663, punti 36-73), non ne consegue però che qualsiasi comportamento dettato o diretto dalle autorità nazionali esuli dalla sfera d'applicazione di detta disposizione. Quindi, se un provvedimento statale ricalca gli elementi di un'intesa stipulata tra gli operatori economici di un settore o è adottato su consultazione e con l'accordo degli operatori economici interessati, detti operatori non possono invocare l'indole coercitiva della disciplina per sottrarsi all'applicazione dell'art. 85, n. 1 (v., in particolare, sentenze della Corte 30 gennaio 1985, causa 123/83, Clair, Racc. pag. 391, punti 19-23; 30 aprile 1986, cause riunite 209/84-213/84, Asjes e a., Racc. pag. 1425, punto 77; 1° ottobre 1987, causa 311/85, VVR, Racc. pag. 3801, punto 24).

61 Se invece una disposizione regolamentare vincolante che può incidere sul gioco della concorrenza all'interno del mercato comune e falsare gli scambi tra Stati membri non presenta alcun nesso con il comportamento di imprese contemplato dall'art. 85, n. 1, del Trattato, la semplice osservanza da parte delle imprese di una disposizione del genere esula dall'applicazione dell'art. 85, n. 1 (v. sentenze della Corte 17 novembre 1993, causa C-2/91, Meng, Racc. pag. I-5791, punto 22, e causa C-245/91, Ohra Schadeverzekeringen, Racc. pag. I-5851, punto 15). Infatti, in tal caso, il margine di autonomia degli operatori economici che presuppone l'art. 85, n. 1, del Trattato non sussiste.

62 Nella fattispecie, il Tribunale constata che le autorità francesi, nella loro risposta dell'11 novembre 1993 alla richiesta di informazioni della Commissione del 25 agosto 1993, hanno confermato di aver deciso, nel 1977, di adottare provvedimenti per limitare al 3% la penetrazione degli autoveicoli giapponesi sul mercato metropolitano e che, in questo contesto, avevano deciso di ripartire il volume delle importazioni autorizzate tra i cinque importatori ufficiali allora operanti sul mercato, tenendo conto delle quote di mercato rispettivamente detenute da ciascuno in quel momento, e di non consentire alcuna designazione di nuovi importatori ufficiali di

altre marche giapponesi. Le autorità francesi hanno pure affermato che, per mettere in atto questa politica, informavano ciascun importatore, ogni anno, del quantitativo esatto di autoveicoli corrispondente alla sua quota, invitandolo a non superare detto limite.

63 Tenendo conto dei principi suesposti ai nn. 60 e 61, si deve esaminare se la decisione contestata corrobori la conclusione secondo la quale le autorità francesi hanno imposto questo regime di importazione alle imprese denunciate in modo che queste si sono trovate totalmente private di autonomia.

64 Anzitutto, si deve rilevare che le stesse autorità francesi hanno confermato che nessuna disposizione di diritto francese ha prescritto agli importatori di autoveicoli giapponesi in Francia metropolitana di comportarsi come descritto nelle denunce. Infatti, dette autorità hanno affermato, rispondendo alla richiesta di informazioni del 25 agosto 1993, che il sistema di controllo delle importazioni di autoveicoli giapponesi istituito dalla Francia ha costituito oggetto di semplici accordi orali.

65 Non essendovi alcuna disposizione regolamentare vincolante che prescrivesse il comportamento denunciato, il Tribunale ritiene che la Commissione non possa respingere le denunce per carenza d'autonomia da parte delle imprese denunciate, salvo che emerga, in base a indizi obiettivi, pertinenti e concordanti, che detto comportamento è stato loro unilateralmente imposto dalle autorità nazionali che hanno esercitato pressioni insostenibili, come ad esempio, la minaccia di adottare misure statali che potevano pregiudicarle seriamente.

66 Sta però di fatto che la Commissione ha fondato la sua decisione controversa, in quanto riguarda le denunce relative alle importazioni di autoveicoli giapponesi in Francia metropolitana, sugli stessi elementi su cui si era fondata la conclusione della precedente decisione del 5 dicembre 1991, secondo la quale gli operatori economici in questione non disponevano di alcuna autonomia o «margine di mano-

vra». Quindi gli elementi che la Commissione definisce «nuovi» nel controricorso (punti 12-17) e nella controreplica (punti 8-10) riguardano unicamente la situazione in Martinica. Inoltre, le risposte delle autorità francesi alla nuova richiesta di informazioni si limitano a descrivere il funzionamento del sistema di limitazione delle importazioni in termini generali e, in particolare, non forniscono alcun elemento tale da corroborare o chiarire l'affermazione che non si possono muovere addebiti agli importatori in questione, che si sono limitati ad applicare provvedimenti conseguenti alle decisioni delle pubbliche autorità, senza disporre di alcun margine di manovra.

67 Orbene, nella sentenza Asia Motor France II (punto 55) il Tribunale ha affermato, fondandosi tanto su dati del fascicolo raccolti dalla Commissione nel corso del procedimento amministrativo sfociato nella decisione 5 dicembre 1991 quanto su elementi forniti dalle parti durante la fase contenziosa della presente controversia, che la conclusione della Commissione secondo la quale gli importatori di autoveicoli di marche giapponesi in Francia metropolitana e in Martinica non avevano disposto di alcun margine di manovra nella messa in atto del regime di importazioni si fondava su un manifesto errore nella valutazione dei fatti.

68 La Commissione ha indubbiamente affermato dinanzi al Tribunale che l'amministrazione francese avrebbe potuto esercitare pressioni indirette nei confronti degli importatori, revocando il loro riconoscimento o negando loro la facoltà di fruire dell'omologazione per tipo per nuovi modelli. Il Tribunale rileva però che nessun elemento del fascicolo consente di concludere che siffatte pressioni siano effettivamente state esercitate sugli importatori e che detta questione non abbia costituito oggetto di alcuna verifica durante il procedimento amministrativo presso le autorità francesi o presso gli importatori nella Francia metropolitana. Di conseguenza, non essendosi proceduto ad istruttoria in merito, la Commissione non può concludere che in realtà si siano esercitate pressioni in questo senso da parte delle autorità francesi.

69 D'altro canto, il Tribunale osserva che la Commissione ha precisato all'udienza che la decisione dell'amministrazione di non riconoscere altre marche giapponesi al di

fuori di quelle dei cinque importatori in questione rientra nella convenzione stipulata e può considerarsi come «contropartita» per l'acquiescenza degli importatori alla politica dell'amministrazione, il che pare escluda, a prima vista, l'esercizio di pressioni insostenibili da parte delle autorità francesi. Questo punto trova peraltro conferma nella lettera del ministero dell'Industria, delle Poste e Telecomunicazioni e del Turismo del 1° luglio 1987 (allegato 27 all'atto introduttivo) in base alla quale le importazioni parallele di autoveicoli giapponesi rischiano di pregiudicare progressivamente l'esclusiva di fatto riconosciuta ai cinque importatori ufficiali in Francia metropolitana «come contropartita del loro impegno di autolimitazione». Detta lettera dichiara inoltre che «questo stato di cose potrebbe portare rapidamente all'inosservanza, da parte degli importatori ufficiali, del complesso del sistema di autolimitazione». Orbene, la possibilità che gli operatori economici sovvertano il regime delle importazioni di autoveicoli giapponesi nella Francia metropolitana dimostra che detti operatori non erano completamente privi di autonomia quanto all'applicazione del regime di importazione in questione.

70 Si deve perciò concludere che, in considerazione di quanto ha osservato il Tribunale al punto 55 della sentenza Asia Motor France II, la decisione impugnata non si fonda, in assenza di elementi nuovi relativi al regime di importazione vigente in Francia metropolitana, su indizi obiettivi, pertinenti e concordanti idonei a dimostrare che le autorità francesi hanno esercitato unilateralmente pressioni insostenibili sulle imprese interessate perché si comportassero nel modo descritto nelle denunce.

71 Da quanto precede emerge che la Commissione ha commesso un errore manifesto di valutazione dei fatti ritenendo, in considerazione degli elementi di cui disponeva, che il comportamento degli importatori ufficiali in Francia metropolitana fosse tanto privo di autonomia da sfuggire, sotto questo aspetto, all'applicazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato. Mancando le prove dell'esistenza di pressioni insostenibili, come quelle descritte sopra, al punto 65, che avrebbero forzato gli importatori ad accettare una limitazione delle loro importazioni, il comportamento degli importatori che si sono piegati alla volontà dell'amministrazione francese, facendo un equo bilancio tra rischi e vantaggi connessi, va considerato rientrare nell'esercizio di un'opzione commerciale.

72 Va quindi annullata la decisione impugnata in quanto respinge le denunce del signor Cesbron del 18 novembre 1985 e del signor Cesbron, dell'Asia Motor France, della Monin Automobiles e dell'EAS del 29 novembre 1988.

Sulla denuncia della Somaco del 5 giugno 1990, che coinvolge i concessionari in Martinica

73 Ai termini della denuncia, la Somaco è stata fondata nel 1988 per importare in Martinica autoveicoli giapponesi e coreani delle marche Daihatsu, Izusu, Hyundai, Suzuki e Subaru. Nella sua denuncia, la Somaco sostiene di essere vittima di un'intesa illegittima tra i concessionari delle marche giapponesi Toyota, Honda, Mazda, Mitsubishi e Nissan, «avallata dall'amministrazione francese, mirante a riservare l'accesso sul mercato martinicano a sole cinque marche di autoveicoli giapponesi, con esclusione di altri produttori giapponesi e coreani». Aggiunge che gli stessi concessionari «si suddividono il mercato, stabilito dall'amministrazione al 15% delle immatricolazioni, a scapito della società Somaco, esclusa dal mercato». A sostegno della denuncia ha prodotto due documenti, cioè il resoconto di una riunione interministeriale del 19 ottobre 1987 e il «protocollo di accordo» allegato a detto resoconto.

74 Si deve osservare, anzitutto, che le ricorrenti non contestano la decisione impugnata in quanto respinge, per mancanza di interesse comunitario, l'addebito vertente sull'asserita impossibilità di importare in Martinica autoveicoli coreani di marca Hyundai.

75 Quanto all'importazione di autoveicoli giapponesi in Francia, compreso il dipartimento della Martinica, il Tribunale fa osservare che le autorità francesi hanno dichiarato, nella loro risposta dell'11 novembre 1993 alla richiesta di informazioni della Commissione del 25 agosto 1993, che solo cinque importatori, rappresentanti le marche Toyota, Honda, Mitsubishi, Mazda e Nissan sono stati riconosciuti in

Francia. Si tratta degli importatori citati al punto 2 della presente sentenza, contro i quali sono rivolte le denunce del 18 novembre 1985 e 29 novembre 1988.

76 Le ricorrenti non contestano il fatto che solo questi cinque importatori, che rappresentano le cinque marche summenzionate, sono stati riconosciuti dall'amministrazione francese. D'altro canto è incontestato che detti importatori ufficiali hanno competenza esclusiva a rilasciare i certificati di conformità ai concessionari della Martinica, da un lato, e che, dall'altro, l'ottenimento di un certificato di conformità è condizione necessaria per l'immatricolazione in Martinica di un veicolo importato.

77 Quindi, il sistema descritto ai punti 74 e 75 della presente sentenza — indipendentemente dal fatto che sia stato imposto unilateralmente dalle autorità francesi o che sia frutto di un accordo tra i cinque importatori ufficiali e le autorità francesi — impedisce che accedano al mercato le società che intendono importare in Francia (metropolitana e Martinica) autoveicoli giapponesi diversi dai prodotti della Toyota, della Honda, della Mazda, della Mitsubishi e della Nissan. Di conseguenza e in ogni caso, l'impossibilità per la società Somaco di vendere in Martinica autovetture delle marche Daihatsu, Isuzu, Suzuki e Subaru non è conseguenza di un'eventuale intesa tra i concessionari della Martinica menzionati nella denuncia.

78 Si deve constatare, inoltre, che la Commissione, nella decisione contestata, ha esaminato le accuse formulate nella denuncia, pure se emerge da quanto precede che la Commissione avrebbe potuto chiedersi quale fosse l'interesse della Somaco a far accertare l'infrazione denunciata. Così, dopo l'annullamento della decisione del 5 dicembre 1991, la Commissione ha iniziato una nuova istruttoria (v. sopra, punto 16). Dopo aver esaminato le risposte alle richieste di informazioni rivolte alle autorità francesi e ai concessionari in Martinica, nonché le osservazioni delle ricorrenti sulla comunicazione della Commissione del 10 gennaio 1994 conformemente

all'art. 6 del regolamento n. 99/63, la Commissione ha respinto questa denuncia richiamandosi del pari alla mancanza di autonomia dei concessionari che operavano nel regime d'importazione in questione.

79 Il Tribunale ricorda che, nella sentenza Asia Motor France II, esso ha affermato che questo motivo di reiezione era fondato su un palese errore di valutazione dei fatti (punto 55). Si deve perciò accertare se i nuovi elementi raccolti nel corso dell'istruttoria effettuata a seguito dell'annullamento, sancito dal Tribunale, della decisione della Commissione del 5 dicembre 1991, siano tali da gettare nuova luce sui documenti ai quali, dopo un primo esame, il Tribunale nella sentenza Asia Motor France II aveva attribuito grande valore probatorio circa la verosimile esistenza di un concorso di volontà.

80 Esaminando il merito dei motivi di reiezione della denuncia, il Tribunale constata anzitutto che nessuna disposizione regolamentare ha prescritto ai concessionari di autoveicoli giapponesi in Martinica il comportamento denunciato nella denuncia.

81 Si deve ricercare, poi, se risulti, in base a indizi obiettivi, pertinenti e concordanti, che le autorità nazionali hanno esercitato unilateralmente pressioni insostenibili sui concessionari interessati perché adottassero il comportamento censurato nella denuncia.

82 Dopo aver esaminato gli elementi definiti dalla Commissione «elementi nuovi» nel controricorso (punti 12-17) e nella controreplica (punti 8-10), il Tribunale osserva, in primo luogo, che in una lettera del 19 agosto 1982 del segretario di Stato presso il ministro incaricato dei Dipartimenti e Territori d'oltremare indirizzata al presidente dell'associazione importatori autoveicoli stranieri Antille-Guyana, si conferma che, onde frenare l'afflusso di veicoli di marca giapponese sul mercato dei Dipartimenti d'oltremare, l'amministrazione francese nel 1982 ha adottato misure analoghe, ma non identiche a quelle introdotte nella Francia metropolitana.

L'autore della lettera aggiunge che «tenuto conto delle caratteristiche di detti dipartimenti e del volume di vendite registrato nel 1980 e nel 1981, la quota delle marche giapponesi dovrebbe essere ridotta (...) in un primo tempo, per il 1982, al 15%».

83 Emerge inoltre che, per il mercato martinicano, le importazioni di autoveicoli giapponesi sono state limitate al 15% del totale degli autoveicoli immatricolati in quel dipartimento, almeno fino al 1991. Si deve ricordare, come esempio, una lettera della prefettura della Regione Martinica in data 29 dicembre 1987 (allegato 3.1 alla controreplica) e una lettera della stessa autorità al concessionario della Mazda nel gennaio 1991 (allegato 2.3 alla controreplica) che confermano questo limite del 15%.

84 Il Tribunale rileva poi che emerge dalla documentazione del fascicolo, specialmente dalla lettera del 19 agosto 1982 del segretario di Stato presso il ministro incaricato dei Dipartimenti e Territori d'oltremare, che la quota complessiva del 15% degli autoveicoli immatricolati in Martinica è stata unilateralmente imposta dalle autorità francesi agli importatori locali. Questo punto non è nemmeno stato contestato nella denuncia della Somaco, che dichiara una quota fissata dall'amministrazione francese al 15%. D'altro canto, la mancanza di autonomia per i concessionari è ulteriormente confermata dal fatto che la limitazione delle importazioni di autoveicoli giapponesi al 15% del mercato martinicano riduceva del 50% la quota già detenuta dai concessionari. Non è infatti contestato che la quota di mercato raggiunta dagli autoveicoli giapponesi in Martinica prima dell'introduzione del regime di importazione denunciato sfiorava il 30%.

85 Emerge inoltre dai documenti prodotti dalla Commissione che le pubbliche autorità durante lo stesso periodo hanno ripartito la quota totale del 15% tra le marche rappresentate dai cinque concessionari menzionati nella denuncia. Così, i documenti citati ai punto 13-16 del controricorso e al punto 12 della controreplica confermano l'assunto della Commissione secondo il quale la suddivisione della quota globale tra i concessionari martinicani non era frutto di una concertazione tra imprese, eventualmente avallata dalla autorità francesi, ma è stata imposta unilate-

ralmente ai concessionari da dette autorità, specie dal ministero dell'Industria, direzione industrie meccaniche (DIMME), su proposta del prefetto della Regione Martinica. La fissazione delle quote singole per ogni concessionario da parte delle pubbliche autorità è inoltre corroborata dalla lettera del 3 settembre 1986 del concessionario della marca Nissan indirizzata al prefetto della Martinica (allegato 1.6 alla controreplica), secondo la quale detto concessionario si duole del fatto che «la quota (a lui) assegnata è troppo esigua e non consente alla (sua) impresa di espandersi normalmente, tanto più che viene ridotta di continuo». Infatti, se i concessionari si ripartissero il mercato martinicano, il concessionario Nissan tratterebbe direttamente con gli altri concessionari per ottenere un aumento della sua quota e non si rivolgerebbe alle pubbliche autorità.

86 Il Tribunale rileva, inoltre, che l'impermeabilità del sistema così creato dalle pubbliche autorità è stata garantita dal fatto che i cinque importatori ufficiali di autoveicoli giapponesi nella Francia metropolitana, attenendosi alle istruzioni impartite dalle autorità nazionali, hanno inviato ai concessionari della «loro» marca in Martinica un numero di certificati di conformità rigorosamente calcolato in base alla quota stabilita dalla DIMME per ogni concessionario. Ciò trova anche conferma nelle lettera del 19 agosto 1982 del segretario di Stato presso il ministro incaricato dei Dipartimenti e Territori d'oltremare, secondo la quale «i volumi di vendite previsti per ciascuna marca sono comunicati dal ministero delle Ricerca e dell'Industria agli importatori metropolitani, che si impegnano a trasmettere agli importatori locali il numero corrispondente di certificati per l'immatricolazione dei veicoli».

87 Considerato che gli importatori ufficiali delle cinque marche giapponesi hanno competenza esclusiva a rilasciare certificati di conformità ai concessionari in Martinica, da un lato, e che il conseguimento di un certificato di conformità è il presupposto necessario per immatricolare in Martinica un autoveicolo importato, dall'altro, i concessionari della Martinica hanno dovuto piegarsi ad accettare le conseguenze dell'accordo al quale erano giunti gli importatori ufficiali e le autorità francesi.

88 Da quanto precede emerge che le conclusioni della Commissione secondo le quali i concessionari della Martinica denunciati dalla Somaco «non disponevano di alcuna autonomia nella messa in atto del regime d'importazione di cui trattasi» si fondano, a prima vista, su indizi obiettivi, pertinenti e concordanti.

89 Si deve esaminare poi se le ricorrenti abbiano prodotto elementi «discordanti» tali da dimostrare l'esistenza di un margine di autonomia nei concessionari di autoveicoli giapponesi per la ripartizione della quota complessiva stabilita dalle autorità francesi al 15% per le importazioni degli autoveicoli giapponesi in Martinica.

90 Le ricorrenti ricordano anzitutto, il resoconto della riunione interministeriale del 19 ottobre 1987 e il «protocollo di accordo» allegato a detto resoconto.

91 Si deve ricordare che la stessa terminologia usata in questi documenti induce a credere che i concessionari di autoveicoli giapponesi denunciati si erano accordati per suddividersi la quota del 15% fissata dall'amministrazione francese. Fondandosi sul tenore di detti documenti, il Tribunale aveva arguito nella sentenza Asia Motor France II (punto 44) che 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.

92 Nella decisione impugnata la Commissione osserva però che, alla luce dei nuovi elementi comunicati durante l'istruttoria conseguente alla pronuncia della sentenza Asia Motor France II, il resoconto della riunione interministeriale del 19 ottobre 1987 e il protocollo di accordo allegato, ricollocati nel loro contesto, non modificano l'indole prettamente statale del regime di importazione. A questo scopo ricorda che la riunione del 19 ottobre 1987, convocata dal prefetto, «aveva il solo scopo di determinare le modalità della "restituzione", da parte della società CCIE,

rappresentante locale della Toyota, di 487 autoveicoli venduti da questa in eccesso dal 1982 rispetto al numero di importazioni ad essa assegnato, restituzione richiesta dall'Amministrazione».

93 Il Tribunale constata che, tra il 1982 e il 1986, il concessionario in Martinica della marca Toyota ha notevolmente superato la quota assegnatagli (v., in particolare, allegati 3.2 e 3.6 alla controreplica). D'altra parte il superamento della quota non è contestato dalle ricorrenti. È altresì pacifico che detto concessionario è riuscito a vendere autoveicoli in eccedenza immatricolando gli autoveicoli fuori quota con targhe temporanee (targhe «WW»).

94 Emerge pure dai documenti del fascicolo che le autorità francesi, dopo aver constatato gli abusi compiuti con immatricolazioni temporanee da parte del concessionario della marca Toyota, hanno deciso che dal marzo 1987 i certificati relativi alle immatricolazioni temporanee (WW) sarebbero stati conteggiati nella normale quota assegnata a ciascuna marca [v., in particolare, le lettere della prefettura della Regione Martinica dell'11 marzo 1987 indirizzate rispettivamente al concessionario della marca Mitsubishi (estratto citato nelle risposte della Commissione del 23 novembre 1995 alle domande del Tribunale) e al concessionario della marca Mazda (allegato 2.2 alla controreplica)].

95 Quanto poi al modo di ricupero dei veicoli importati in eccesso sulla quota, che il concessionario della marca Toyota è riuscito a vendere con il sotterfugio delle immatricolazioni temporanee, tra il 1982 e il 1986, il Tribunale ritiene che la Commissione aveva buone ragioni per concludere che la riunione del 19 ottobre 1987, su iniziativa del prefetto della Regione Martinica (allegato 3.7 alla controreplica), costituiva nel contempo una manifestazione di volontà della pubblica autorità di far rispettare il sistema di importazione che aveva imposto unilateralmente. Pur se il protocollo d'accordo menziona un massimo del 15%, e un sistema di suddivisione di detto 15%, non ne consegue necessariamente che i concessionari abbiano stipulato un'intesa ai sensi dell'art. 85, n. 1, del Trattato. Infatti la documentazione emersa nella nuova istruttoria è idonea a suffragare l'idea che i concessionari

abbiano giudicato necessario «codificare» la politica non scritta di importazione imposta unilateralmente dalle pubbliche autorità dal 1982, onde evitare in futuro problemi analoghi a quelli provocati dal comportamento del concessionario della marca Toyota.

96 Ne consegue che le ricorrenti, che si limitano a richiamarsi al tenore del resoconto della riunione interministeriale del 19 ottobre 1987 e del «protocollo di accordo» allegato a questo, per dimostrare che vi è stata infrazione all'art. 85, non hanno provato che la Commissione abbia commesso un manifesto errore di valutazione dei fatti allorché ha concluso, nella decisione contestata, che detti documenti, ricollocati nel loro contesto, non modificano l'indole esclusivamente statale del regime d'importazione.

97 Si deve poi rilevare che nessun altro documento richiamato dalle ricorrenti può scalzare il punto di vista della Commissione, secondo il quale i concessionari in Martinica «non disponevano di alcuna autonomia nella messa in atto del regime d'importazione in questione».

98 Così, per quel che riguarda in primo luogo la lettera 1° luglio 1987 del ministero dell'Industria, delle Poste e Telecomunicazioni e del Turismo (allegato 27 all'atto introduttivo), il Tribunale constata che detto documento, indubbiamente pertinente per l'esame delle censure mosse nelle denunce contro gli importatori di autoveicoli giapponesi in Francia metropolitana, non contiene però alcuna indicazione sul regime d'importazione praticato in Martinica.

99 Quanto agli altri documenti menzionati nell'atto introduttivo, come il verbale della riunione del consiglio generale della Martinica del 27 gennaio 1983 o la dichiarazione del 26 febbraio 1991 del direttore generale della Sigam, concessionario della marca Nissan, il Tribunale constata che alcuni degli estratti citati riguardano solo i rapporti tra le pubbliche autorità e gli importatori in Francia metropolitana. La lettera indirizzata nel gennaio 1981 al presidente della Repubblica francese dall'associazione importatori di autoveicoli stranieri delle Antille e della Guyana dimostra la preoccupazione degli importatori locali di fronte all'intenzione delle pubbliche autorità di fissare una quota complessiva d'importazione e non è quindi

idonea a dimostrare l'esistenza di un'intesa tra i concessionari per ripartire una quota complessiva, che in quel momento non era ancora stata fissata. Altri documenti, come il resoconto della riunione del 1° ottobre 1987 alla prefettura della Martinica e il telex 22 settembre 1987 del prefetto della Martinica, vertono sul superamento della quota assegnatagli da parte del concessionario della marca Toyota. Anche se questo punto «è stato discusso (...) con i concessionari» (telex 22 settembre 1987 del prefetto della Martinica), non se ne arguisce però che detti concessionari abbiano concertato un'intesa vietata dall'art. 85 del Trattato. Infatti, la proposta formulata nel resoconto della riunione del 1° ottobre 1987 per risolvere il problema del superamento della quota — proposta che aveva incontrato «l'assenso di tutti i concessionari» — non è stata riportata né nel resoconto della riunione del 19 ottobre 1987 né nel protocollo di accordo che vi si riferisce. Questo elemento conforta l'assunto che le stesse pubbliche autorità non solo hanno stabilito la quota massima del 15% per la Martinica e la suddivisione di detta quota tra i concessionari, ma hanno anche imposto unilateralmente il sistema di ricupero dell'eccedenza sulla quota del concessionario della marca Toyota. L'esercizio di pressioni insostenibili da parte delle pubbliche autorità è d'altronde pure confermato dall'estratto del telex inviato dal concessionario della marca Mazda ai signori Féraud e Archambault (documento non prodotto né datato, estratto pag. 29 dell'atto introduttivo). Infatti l'estratto citato dalle ricorrenti dimostra che il regime d'importazione praticato in Martinica non si fonda su un accordo tra concessionari, ma è stato imposto unilateralmente dalla pubblica autorità.

100 Da quanto precede emerge che il motivo relativo a un errore manifesto di valutazione dei fatti non è fondato in quanto detto motivo si riferisce alla decisione della Commissione di disattendere la denuncia della Somaco del 5 giugno 1990.

Sul motivo relativo a un difetto di motivazione

Argomenti delle parti

101 Le ricorrenti osservano che la decisione impugnata è insufficientemente motivata in quanto, da un lato, non giustifica la reiterazione del primo motivo di reiezione

della decisione del 5 dicembre 1991, nonostante la sentenza Asia Motor France II, e in quanto, d'altra parte, non ribatte agli argomenti svolti dalle ricorrenti a sostegno delle loro denunce, in particolare, quelli svolti nelle osservazioni sulla lettera della Commissione alle ricorrenti in data 10 gennaio 1994 in virtù dell'art. 6 del regolamento n. 99/63.

102 La Commissione ribatte che la decisone impugnata delinea chiaramente i motivi per cui ha disatteso le denunce. Ricorda che non è necessario che una decisione che respinge una denuncia tocchi ciascun punto sollevato dai denuncianti, ma basta che esponga fatti e considerazioni che hanno importanza essenziale nella sua economia (sentenza BAT e Reynolds/Commissione, già ricordata).

Giudizio del Tribunale

103 Emerge da una giurisprudenza costante che la motivazione di un provvedimento lesivo deve consentire, da un lato, al destinatario di conoscere le ragioni del provvedimento adottato, onde far valere, se del caso, le sue ragioni e verificare se il provvedimento sia fondato o meno, e, dall'altro, al giudice comunitario di esercitare il suo sindacato (v., in particolare, sentenza Asia Motor France II, punto 30).

104 A questo proposito, come ha ricordato il Tribunale nella sentenza Asia Motor France II (punto 31), 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.

105 Il Tribunale ricorda che la decisione impugnata respinge le denunce perché gli importatori e i concessionari denunciati non disponevano «di alcun margine di manovra nella messa in atto del regime di importazione», che rivestiva «carattere esclusivamente statale». La decisione contestata indica gli elementi sui quali si fonda questa presa di posizione e consente perciò alle ricorrenti di contestare il merito delle decisione e al Tribunale di esercitare il suo sindacato di legittimità. Ne consegue che va disatteso il motivo relativo a un difetto di motivazione.

La domanda di risarcimento

106 Il Tribunale rammenta che, ai sensi dell'art. 19 dello Statuto della Corte e dell'art. 44, n. 1, lett. c), del regolamento di procedura del Tribunale, ogni ricorso deve contenere l'oggetto della controversia e l'esposizione sommaria dei motivi dedotti. Detta indicazione deve essere sufficentemente chiara e precisa, onde consentire alla parte convenuta di predisporre le proprie difese ed al Tribunale di decidere sul ricorso, se del caso, senza altre informazioni a sostegno. Per garantire la certezza del diritto e una buona amministrazione della giustizia occorre, affinché un ricorso sia ricevibile, che gli elementi essenziali di fatto e di diritto sui quali esso si fonda emergano, per lo meno sommariamente, ma in modo coerente e comprensibile, dal testo dell'atto introduttivo (v., ad esempio, l'ordinanza del Tribunale 29 novembre 1993, causa T-56/92, Koelman/Commissione, Racc. pag. II-1267, punto 21).

107 Emerge dalla giurisprudenza che, per essere conforme a tali requisiti, un ricorso inteso al risarcimento del danno causato da un'istituzione comunitaria deve contenere elementi che consentano di identificare il comportamento che il ricorrente addebita all'istituzione, le ragioni per le quali egli ritiene che esista un nesso di causalità tra il comportamento e il danno che asserisce di aver subito nonché il carattere e l'entità di tale danno (sentenza del Tribunale 10 luglio 1990, causa T-64/89, Automec/Commissione, Racc. pag. II-367, punto 73).

108 Emerge pure dalla giurisprudenza che un ricorso non sufficientemente preciso va dichiarato irricevibile e che un'inosservanza dell'art. 19 dello Statuto della Corte e dell'art. 44, n. 1, lett. c), del regolamento di procedura del Tribunale costituisce motivo di irricevibilità, che il Tribunale può rilevare d'ufficio, in qualsiasi momento, a norma dell'art. 113 di detto regolamento di procedura (sentenza Automec/Commissione, citata, punti 73 e 74).

109 Nella fattispecie il Tribunale rileva che l'argomento svolto dalle ricorrenti nell'atto introduttivo a sostegno della loro domanda di risarcimento in complesso si legge così:

«Le imprese ricorrenti distinguono il pregiudizio imputabile al comportamento delle imprese aderenti all'intesa e del governo francese e quello che coinvolge direttamente la responsabilità della Commissione.

Il pregiudizio complessivo subito dalle imprese per effetto dell'intesa può esser così valutato alla data odierna:

Asia Motor France:	259 552 000 ECU
Signor Cesbron:	244 292 000 ECU
Monin Automobiles:	82 231 000 ECU
EAS:	76 177 000 ECU
SOMACO:	2 153 500 ECU

Il pregiudizio, maggiorato degli interessi legali, imputabile alla Commissione, dati i ritardi e l'adozione di decisioni illegittime, può esser ragionevolmente valutato in base all'interesse normale per questi importi riconosciuto dalla Comunità (9.75%) per il periodo intercorrente tra la decisone di archiviazione del 5 dicembre 1991 e l'emananda sentenza».

110 Il Tribunale ritiene che né l'argomento così esposto né l'atto introduttivo considerato nel suo complesso consentono di identificare con la necessaria chiarezza e precisione il comportamento illecito di cui si fa carico alla Commissione o l'idole del danno assertivamente patito.

111 Ne consegue che la domanda di risarcimento è irricevibile.

Conclusioni

112 Da quanto precede si conclude che va annullata la decisone impugnata in quanto respinge le denunce del signor Cesbron del 18 novembre 1985 e del signor Cesbron, dell'Asia Motor France, della Monin Automobiles e dell'EAS del 29 novembre 1988, mentre il ricorso va respinto in tutti gli altri capi.

Sulle spese

113 Le ricorrenti chiedono la condanna alle spese della convenuta tanto per il presente procedimento quanto per quello conclusosi con la sentenza Asia Motor France II.

114 Dall'art. 87, n. 1, del regolamento di procedura, che stabilisce che si provvede sulle spese con la sentenza o l'ordinanza che pone fine alla causa, si desume che il Tribunale può pronunciarsi, nella presente sentenza, solo sulle spese inerenti al procedimento testé concluso. Di conseguenza va disattesa la domanda relativa alla condanna alle spese della Commissione per il procedimento sfociato nella sentenza Asia Motor France II.

115 A norma dell'art. 87, n. 2, del regolamento di procedura, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è fatta richiesta. Tuttavia, a norma del n. 3 dello stesso articolo, il Tribunale può compensare le spese se le parti soccombono rispettivamente su uno o più capi. Poiché il ricorso è stato parzialmente accolto e poiché le parti hanno entrambe chiesto la condanna alle spese della controparte, il Tribunale ritiene equo, valutata la situazione, decidere che la Commissione sopporterà le proprie spese nonché la metà di quelle delle ricorrenti.

Per questi motivi,

IL TRIBUNALE (Quarta Sezione ampliata)

dichiara e statuisce:

1) La domanda diretta a far accertare un'infrazione è irricevibile.

2) La domanda diretta a far accertare una carenza è irricevibile.

3) La decisione impugnata è annullata in quanto respinge la denuncia del signor Cesbron del 18 novembre 1985 e la denuncia del signor Cesbron, dell'Asia Motor France, della Monin Automobiles e dell'EAS del 29 novembre 1988.

4) **Per il resto, la domanda d'annullamento è respinta.**

5) **La domanda di risarcimento è irricevibile.**

6) **La domanda di condanna della Commissione alle spese per quel che riguarda la causa conclusasi con la sentenza del Tribunale 29 giugno 1993, causa T-7/92, Asia Motor France e a./Commissione (Racc. pag. II-669), è respinta.**

7) **La Commissione sopporterà le proprie spese nonché la metà di quelle incontrate dalle ricorrenti.**

Lenaerts García-Valdecasas Lindh

Azizi Cooke

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 18 settembre 1996.

Il cancelliere Il presidente

H. Jung K. Lenaerts