SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA
(Sala Cuarta ampliada)
de 18 de septiembre de 1996 *

En el asunto T-387/94,

Asia Motor France SA, establecida en Livange (Luxemburgo),

Jean-Michel Cesbron, comerciante, que gira bajo el rótulo JMC Automobiles, con domicilio en Livange;

Monin Automobiles SA, establecida en Bourg-de-Péage (Francia),

Europe Auto Service (EAS) SA, establecida en Livange,

Somaco SARL, establecida en Fort-de-France (Francia),

representadas por M^e^ Jean-Claude Fourgoux, Abogado de París, que designa como domicilio en Luxemburgo el despacho de M^e^ Pierrot Schiltz, 4, rue Béatrix de Bourbon,

partes demandantes,

* Lengua de procedimiento: francés.

contra

Comisión de las Comunidades Europeas, representada por el Sr. Berend Jan Drijber, miembro del Servicio Jurídico, en calidad de Agente, asistido por M[e] Hervé Lehman, Abogado de París, que designa como domicilio en Luxemburgo el despacho del Sr. Carlos Gómez de la Cruz, miembro del Servicio Jurídico, Centre Wagner, Kirchberg,

parte demandada,

que tiene por objeto que se anule la decisión de la Comisión, de 13 de octubre de 1994, por la que se desestimaron las denuncias presentadas por las demandantes, relativas al acuerdo denunciado como contrario al artículo 85 del Tratado CEE, por una parte, y que se indemnice el perjuicio que las demandantes declaran haber sufrido debido al modo en que la Comisión tramitó sus denuncias, por otra,

EL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA
DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (Sala Cuarta ampliada),

integrado por el Sr. K. Lenaerts, Presidente; el Sr. R. García-Valdecasas, la Sra. P. Lindh y los Sres. J. Azizi y J. D. Cooke, Jueces;

Secretaria: Sra. B. Pastor, administradora principal;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 20 de marzo de 1996;

dicta la siguiente

Sentencia

Hechos que originaron el recurso

1 Las empresas demandantes se dedican a la importación y comercialización en Francia de vehículos de marcas japonesas importados en libre práctica en otros Estados miembros de la Comunidad, como Bélgica y Luxemburgo.

2 Por considerarse víctimas de un acuerdo ilícito celebrado entre cinco importadores de automóviles japoneses en Francia, esto es, Sidat Toyota France, Mazda France Motors, Honda France, Mitsubishi Sonauto y Richard Nissan SA, una de las empresas demandantes, en el caso de autos, el Sr. Jean-Michel Cesbron, presentó, el 18 de noviembre de 1985, una denuncia ante la Comisión por infracción de los artículos 30 y 85 del Tratado CEE (en lo sucesivo, «Tratado»). A dicha denuncia le siguió, el 29 de noviembre de 1988, una nueva denuncia contra estos mismos cinco importadores, presentada, en esta ocasión, por cuatro de las cinco empresas demandantes (el Sr. Cesbron, Asia Motor France SA, Monin Automobiles SA y EAS SA), sobre la base del artículo 85 del Tratado.

3 En esta última denuncia, las empresas que la formularon alegaban, sustancialmente, que los cinco importadores de vehículos de marcas japonesas antes citados, habían suscrito, ante la Administración francesa, un compromiso de no vender en el mercado interior francés un número de vehículos superior al 3 % del número de matriculaciones de vehículos automóviles registradas en la totalidad del territorio francés durante el año civil anterior. Los demandantes afirman que los mencionados importadores se habían puesto de acuerdo para repartirse dicha cuota con arreglo a normas preestablecidas que excluían a cualquier otra empresa que deseara distribuir en Francia vehículos de origen japonés de marcas distintas de las que se repartieron las partes en el acuerdo denunciado.

4 En dicha denuncia, las demandantes alegaban además que, a cambio de dicha autolimitación, la Administración francesa había multiplicado los obstáculos a la libre circulación de vehículos de origen japonés de marcas distintas de las cinco marcas distribuidas por los importadores que participaban en el acuerdo denunciado. En primer lugar, indicaban, se estableció un procedimiento de matriculación distinto al régimen ordinario, para los vehículos que fueran objeto de importaciones paralelas. Dichos vehículos se considerarían vehículos de ocasión y se someterían, en consecuencia, a un doble control técnico. En segundo lugar, según los demandantes, se cursaron instrucciones a la gendarmerie nationale para que instruyera diligencias contra los compradores de vehículos de origen japonés que circularan con matrícula extranjera. Por último, aun cuando se tratara de vehículos utilitarios, sujetos a un tipo de Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA) inferior al que corresponde a los turismos, dichos vehículos deberían pagar, en el momento de su importación en Francia, un tipo de IVA incrementado, que sólo posteriormente se reduciría al tipo general aplicable, con los inconvenientes que ello supone para el distribuidor frente al comprador.

5 Basándose en el apartado 1 del artículo 11 del Reglamento n° 17 del Consejo, de 6 de febrero de 1962, Primer Reglamento de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado (DO 1962, 13, p. 204; EE 08/01, p. 22; en lo sucesivo, «Reglamento n° 17»), la Comisión, mediante escrito de 9 de junio de 1989, recabó informaciones de los importadores denunciados. Mediante escrito de 20 de julio de 1989, la direction générale de l'industrie du ministère de l'Industrie et de l'Aménagement du territoire français dio instrucciones a dichos importadores para que no contestaran a una de las preguntas formuladas por la Comisión, en los siguientes términos:

«Tuvo usted la amabilidad de remitirme, para información, un escrito de la Comisión de 9 de junio de 1989. En dicho escrito, la Comisión le requiere para que le comunique informaciones relativas a la política aplicada por las autoridades francesas respecto a las importaciones de vehículos japoneses. No es a usted a quien corresponde responder en el lugar de dichas autoridades.»

6 En estas circunstancias, mediante escrito de 16 de octubre de 1989, los servicios de la Comisión recabaron informaciones de las autoridades francesas. El 28 de noviembre de 1989, éstas, a través de su representación permanente en las

Comunidades Europeas, respondieron a dicho requerimiento de informaciones, alegando, esencialmente, que «las preguntas relativas al comportamiento de las empresas mencionadas en el escrito de la Comisión, en la medida en que dicho comportamiento está relacionado con las modalidades reguladoras deseadas por las autoridades, carecen de pertinencia en este contexto: en efecto, las referidas empresas no disponen de autonomía alguna en la gestión de dicha regulación».

7 Debido a que la Comisión guardó silencio frente a ellas, las cuatro partes demandantes interesadas le dirigieron, el 21 de noviembre de 1989, un escrito solicitándole que definiera su posición sobre las denuncias presentadas. Ante el silencio persistente de la Comisión, las cuatro empresas interesadas interpusieron, el 20 de marzo de 1990, un recurso por omisión y de indemnización ante el Tribunal de Justicia. Mediante auto de 23 de mayo de 1990, Asia Motor France y otros/ Comisión (C-72/90, Rec. p. I-2181), el Tribunal de Justicia declaró la inadmisibilidad del recurso por omisión y de indemnización, en la medida en que se refería a la omisión de la Comisión en relación con la supuesta infracción del artículo 30 del Tratado, y remitió el recurso al Tribunal de Primera Instancia, en la medida en que se refería a la omisión de la Comisión respecto de la supuesta infracción del artículo 85 del Tratado y de la responsabilidad que de ello se deriva.

8 Entretanto, mediante escrito de 8 de mayo de 1990, el Director General de la Dirección General de la Competencia de la Comisión comunicó a las cuatro partes interesadas, conforme al artículo 6 del Reglamento nº 99/63/CEE de la Comisión, de 25 de julio de 1963, relativo a las audiencias previstas en los apartados 1 y 2 del artículo 19 del Reglamento nº 17 del Consejo (DO 1963, 127, p. 2268; EE 08/01, p. 62; en lo sucesivo, «Reglamento nº 99/63»), que la Comisión no tenía previsto dar curso a sus denuncias y les pidió que presentaran sus eventuales observaciones a este respecto. El 29 de junio de 1990, las denunciantes presentaron sus observaciones ante la Comisión, en las que reafirmaban la procedencia de sus denuncias.

9 En atención a estas circunstancias, mediante sentencia de 18 de septiembre de 1992, Asia Motor France y otros/Comisión (T-28/90, Rec. p. II-2285), el Tribunal de Primera Instancia declaró que no había lugar a pronunciarse sobre las pretensiones del recurso, en la medida en que éste se basaba en el artículo 175 del Tratado. En todo lo demás, el Tribunal de Primera Instancia declaró la inadmisibilidad de las pretensiones de indemnización de las demandantes.

10 El 5 de junio de 1990, la sociedad Somaco presentó también una denuncia ante la Comisión, dirigida contra las prácticas de las sociedades CCIE, SIGAM, SAVA, SIDA y Auto GM, todas ellas domiciliadas en Lamentin (Martinica), concesionarias respectivamente de las marcas Toyota, Nissan, Mazda, Honda y Mitsubishi, e importadoras de estas marcas en dicha isla. Esta denuncia, basada en los artículos 30 y 85 del Tratado, cuestionaba también las prácticas de la Administración francesa, dado que tenían como objetivo impedir las importaciones paralelas, por la denunciante, de vehículos de determinadas marcas japoneses y de vehículos de la marca coreana Hyundai.

11 Mediante escrito de 9 de agosto de 1990, en el que hacía referencia al de 8 de mayo de 1990 dirigido a las otras cuatro demandantes, la Comisión comunicó a la sociedad Somaco que no tenía previsto dar curso a su denuncia y le pidió, conforme a lo dispuesto en el artículo 6 del Reglamento nº 99/63, que presentara sus observaciones. Mediante escrito de 28 de septiembre de 1990, Somaco se reafirmó en la procedencia de su denuncia.

12 Mediante escrito de 5 de diciembre de 1991, firmado por el miembro encargado de las cuestiones de competencia, la Comisión comunicó a las cinco partes demandantes una decisión por la que se desestimaban las denuncias presentadas el 18 de noviembre de 1985, el 29 de noviembre de 1988 y el 5 de junio de 1990.

13 Dicha desestimación se basaba en dos motivos. Según el primer motivo de desestimación, el comportamiento de los cinco importadores denunciados era parte integrante de la política de las autoridades francesas en materia de importaciones de automóviles japoneses en Francia. En el marco de dicha política, las autoridades no sólo fijaban las cantidades totales de vehículos admitidos cada año en Francia, sino que determinaban igualmente las modalidades de reparto de estas cantidades. Según el segundo motivo de desestimación, no existía relación entre el interés de las demandantes y la infracción alegada debido al hecho de que la eventual aplicación del artículo 85 no podría remediar la situación de la que se consideraban

víctimas las demandantes. (La decisión objeto de litigio en el presente asunto reproduce el texto íntegro de los dos motivos de desestimación de la decisión de 5 de diciembre de 1991; véase el apartado 24 *infra.)*

14 La decisión de 5 de diciembre de 1991 fue objeto de un recurso de anulación presentado en la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia el 4 de febrero de 1992.

15 Mediante sentencia de 29 de junio de 1993, Asia Motor France y otros/Comisión (T-7/92, Rec. p. II-669; en lo sucesivo, «Asia Motor France II») el Tribunal de Primera Instancia anuló la decisión de 5 de diciembre de 1991, en la medida en que se refiere al artículo 85 del Tratado, debido, por una parte, a que el primer motivo de desestimación se basaba en una apreciación errónea de hecho y de Derecho de los elementos sometidos a la apreciación de la Comisión y, por otra, a que el segundo motivo de desestimación adolecía de un error de Derecho.

16 Como consecuencia de dicha sentencia, la Comisión dirigió, el 25 de agosto de 1993, a las autoridades francesas y a los concesionarios de Martinica contra los cuales se dirigía la denuncia de la sociedad Somaco de 5 de junio de 1990, unas solicitudes de información con arreglo al apartado 1 del artículo 11 del Reglamento nº 17. Mediante dichas solicitudes deseaba, en particular, obtener una justificación de las contradicciones aparentes entre las informaciones proporcionadas por las autoridades francesas, por una parte, y los documentos presentados por las sociedades demandantes y analizados por el Tribunal de Primera Instancia en el marco de su examen del primer motivo desestimatorio de la decisión de 5 de diciembre de 1991, por otra.

17 El 19 de octubre de 1993, las demandantes enviaron a la Comisión un escrito de requerimiento con arreglo al artículo 175 del Tratado.

18 Los concesionarios de Martinica contestaron a la solicitud de informaciones de la Comisión durante el mes de octubre de 1993. Cuatro de ellos presentaron, en apoyo de sus explicaciones, copias de documentos que prueban, según ellos, que las cuotas de importación aplicadas a sus marcas fueron atribuidas por la Administración y no eran resultado de un acuerdo entre ellos.

19 Las autoridades francesas respondieron a la solicitud de información mediante un escrito de 11 de noviembre de 1993.

20 El 10 de enero de 1994, la Comisión dirigió a las demandantes una comunicación con arreglo al artículo 6 del Reglamento nº 99/63. También les adjuntó copia de las contestaciones a las solicitudes de información y les ofreció la posibilidad de examinar las pruebas documentales que se le habían presentado.

21 Mediante escrito de 9 de marzo de 1994, las partes demandantes formularon sus observaciones sobre el escrito que les dirigió la Comisión el 10 de enero de 1994.

22 El 2 de agosto de 1994, las demandantes enviaron un nuevo escrito de requerimiento a la Comisión.

23 Mediante escrito de 13 de octubre de 1994, firmado por el miembro encargado de las cuestiones de competencia, la Comisión comunicó a las cinco partes demandantes una nueva decisión por la que se desestimaban sus denuncias (en lo sucesivo, «decisión objeto de litigio»). Esta decisión sólo reproduce el primer motivo de desestimación contenido en la decisión de 5 de diciembre de 1991.

24 El tenor de la decisión objeto de litigio es el siguiente:

«Me refiero a las siguientes denuncias:

1. Denuncias presentadas, respectivamente, en nombre del Sr. J. M. Cesbron (JMC Automobiles, de Luxemburgo), Asia Motor France (de Luxemburgo), Monin Automobiles (de Bourg-de-Péage) y EAS (de Luxemburgo):

— el 18 de noviembre de 1985, basada en el artículo 30 del Tratado, contra prácticas imputables a la Administración francesa;

— el 29 de noviembre de 1988, basada en el artículo 85 del Tratado, contra prácticas de los importadores franceses de las cinco marcas japonesas Toyota, Honda, Nissan, Mazda y Mitsubishi, dirigida, asimismo, contra el Estado francés con arreglo al artículo 30;

debido a que dichas prácticas estaban destinadas a impedir a las empresas denunciantes realizar importaciones paralelas, en Francia, de vehículos —principalmente de las marcas Isuzu, Daihatsu, Suzuki y Subaru— admitidos en libre práctica en otros Estados miembros y, en particular, en Bélgica y en el Gran Ducado de Luxemburgo.

2. Denuncia presentada el 5 de junio de 1990 en nombre de la sociedad Somaco, de Lamentin, basada a la vez en los artículos 30 y 36 y en el artículo 85 del Tratado, contra prácticas de las sociedades CCIE, SIGAM, SAVA, SIDA y AUTO GM, todas ellas de Lamentin, concesionarias, respectivamente, de las marcas japonesas Toyota, Nissan, Mazda, Honda y Mitsubishi, e importadoras de dichas marcas en la isla de Martinica, y por la que se cuestionaban también prácticas del Estado francés, debido a que dichas prácticas estaban destinadas a impedir a la denunciante las importaciones paralelas de vehículos de dichas marcas y de la marca coreana Hyundai.

Por los motivos expuestos más adelante, y habida cuenta de las observaciones contenidas en su escrito de 9 de marzo de 1994, la Comisión ha decidido mantener su decisión desestimatoria que se les comunicó por escrito de 5 de diciembre de 1991. Le recuerdo que dicha desestimación se basaba en las características de la situación que prevalecía en la época de los hechos que ustedes mencionan. Las características de que se trata, y las conclusiones que de ello extrajo la Comisión, se resumieron del siguiente modo en su decisión desestimatoria:

"— Por lo que respecta a la eventual aplicación del artículo 85, las investigaciones realizadas por los servicios de la Comisión demostraron que los comportamientos de los cinco importadores denunciados forman parte integrante de la política de las autoridades francesas en materia de importaciones de vehículos japoneses en Francia. A este respecto, procede recordar que dichas importaciones son objeto de una normativa a nivel nacional. En el marco de dicha normativa, las autoridades francesas no sólo fijan las cantidades totales de vehículos importados anualmente en Francia, sino que determinan, asimismo, las modalidades de reparto de dichas cantidades, en particular, reservándolas exclusivamente a los importadores denunciados. Las autoridades francesas informaron en este sentido a la Comisión mediante nota de 28 de noviembre de 1989, en la que consta por escrito que el comportamiento de los cinco importadores 'está relacionado con las modalidades de la normativa deseadas por los poderes públicos', y que los importadores 'no disponen [...] de autonomía alguna en la gestión de dicha regulación'. Por tanto, dichos importadores no disponen de ningún margen de maniobra en este asunto.

A la luz de las comprobaciones anteriores, la Comisión considera que no existe relación entre el interés de usted y la alegación de la infracción del artículo 85, ya que la eventual aplicación del artículo 85 no puede remediar la situación de la que se considera usted víctima. En efecto, la fijación por las autoridades de las cantidades totales no está comprendida dentro del ámbito de aplicación del artículo 85, mientras que la aplicación de dicha disposición al reparto no permite que se acredite a su sociedad como importador. Por una parte, es difícil concebir cómo podría usted ser admitido a participar en un reparto que usted mismo califica de acuerdo ilícito. Por otra parte, como se ha recordado anteriormente, la normativa nacional no permite que participen en el reparto importadores distintos de los cinco denunciados. En estas circunstancias, una declaración de infracción del artículo 85 no modificaría en absoluto su situación en relación con los importadores denunciados.

El obstáculo a los intercambios entre Estados miembros que eventualmente se derivara de la imposibilidad de importar en Francia automóviles coreanos de la marca Hyundai, debe considerarse insignificante, debido a la débil posición de esta marca en la Comunidad.

— Por lo que respecta a la eventual aplicación del artículo 30, debe descartarse por falta de interés público comunitario, habida cuenta de la política comercial común."

Mediante sentencia de 29 de junio de 1993, el Tribunal de Primera Instancia anuló la decisión antes citada en la medida en que se refiere al artículo 85 del Tratado. El Tribunal de Primera Instancia puso en duda las conclusiones a las que llegó la Comisión, basándose principalmente en documentos procedentes del departamento de Martinica. En efecto, dichos documentos, separados de su contexto, podían contradecir el criterio adoptado por la Comisión acerca del grado insuficiente de concertación, en el sentido del artículo 85, entre los importadores denunciados. Por lo tanto, las nuevas solicitudes de información dirigidas, conforme al artículo 11 del Reglamento nº 17, simultáneamente a las autoridades francesas y a los importadores de Martinica se han basado en dichos documentos y en esta contradicción aparente, cuyas respuestas han podido ustedes consultar en los locales de la Comisión. Han tenido igualmente ocasión de presentar sus observaciones escritas sobre dichas respuestas, así como sobre las conclusiones que la Comisión pretendía extraer de las mismas, en los siguientes términos de su comunicación, efectuada conforme al artículo 6 del Reglamento nº 99, el 10 de enero de 1994:

"Su examen confirma que las autoridades francesas habían establecido desde 1977 un sistema estatal de importación para los vehículos de países terceros, aplicable a la totalidad del territorio de la República Francesa —aunque de un modo específico en el departamento de Martinica— en el marco de la política comercial en materia de automóviles practicada en aquella época en el ámbito nacional. En este marco, el Ministerio de Industria en París acreditó a cinco importadores como representantes exclusivos de las cinco marcas Honda, Toyota, Mazda, Mitsubishi y Nissan, respectivamente. Por ello, se comunicaba a cada uno de ellos, cada año, el número total máximo de vehículos de su marca cuya importación se autorizaba y

el número total así autorizado por el Estado estaba limitado para Francia metropolitana al 3 % del mercado y para el departamento de Martinica al 15 %. Se encomendó a los cinco importadores de que se trata, a partir del año 1981, que comunicasen cada año al representante de la misma marca en Martinica —habiendo sido designado este por el constructor japonés respectivo— el número de ventas autorizadas para esta marca en dicho departamento, y que le indicaran el número exacto correspondiente de documentos de matriculación. Del expediente se deduce que el coeficiente medio de penetración en Martinica de las cinco marcas afectadas, próximo al 30 % antes de la implantación de dicho régimen de importación, se fue situando progresivamente en torno al 15 % en 1984, y que todos los intentos de oponer resistencia efectuados por los interesados, que se consideraban perjudicados por esta disminución impuesta de su volumen de negocios, fueron inútiles.

En estas circunstancias se celebró efectivamente una reunión en Martinica el 19 de octubre de 1987 que desembocó en un acta acompañada de un 'Protocolo de acuerdo', que fueron presentados ante el Tribunal de Primera Instancia como vinculados al fondo del asunto controvertido. Pero en realidad, dicha reunión se celebró a instancias del Préfet y tuvo por único objeto la cuestión accesoria de las modalidades de la 'restitución' por parte de la sociedad CCIE, representante local de Toyota, de 487 vehículos vendidos por ésta en exceso desde 1982 en relación con el número de importaciones que le había sido asignado, restitución exigida por la Administración. En efecto, hasta 1986 inclusive, CCIE no disminuyó su cifra de ventas. Por lo tanto, fueron las modalidades de dicha restitución las que motivaron la reunión y el Protocolo de que se trata, y no las modalidades de reparto del mercado local: en efecto, en aquel caso, una restitución demasiado brusca de estos 487 vehículos por parte de CCIE podía provocar despidos en dicha empresa.

En estas circunstancias, el acta de esta reunión de 19 de octubre de 1987 y el 'Protocolo de acuerdo' a que se refieren las demandantes, y que cita el Tribunal de Primera Instancia, pueden ciertamente dar lugar a confusión si se extraen de su contexto. Pero, situados de nuevo en el mismo, no alteran el carácter exclusivamente estatal no sólo del régimen de importación que constituye, de hecho, el núcleo de dicho asunto, sino también del régimen de sus modalidades que fueron

cuestionadas expresamente en la denuncia de Asia Motor. Lo mismo puede afirmarse de la circular del Ministerio de Industria de 1 de julio de 1987, así como de la sentencia de 16 de marzo de 1990 citadas por el Tribunal de Primera Instancia en apoyo de sus afirmaciones:

— la primera sólo confirma la 'exclusividad de hecho' efectivamente organizada mediante un régimen estatal así como la reticencia de los interesados —finalmente controlada sin reclamaciones como en el caso de CCIE— en cualquier circunstancia, la expresión 'el Ministerio de Industria no puede conceder dicha petición' no deja lugar a dudas;

— la segunda, si bien presupone la existencia de un acuerdo restrictivo de la competencia, no contiene en este sentido elementos probatorios, o incluso pertinentes, de hecho o de Derecho: en particular, sus apreciaciones se basan en un supuesto en el que, a diferencia del asunto que nos ocupa, existe un acuerdo previo a la intervención de las autoridades: en cualquier caso, sólo se trata de una resolución de suspensión del procedimiento.

Por consiguiente, se ha confirmado de modo suficiente que los importadores denunciados, y en particular los de Martinica, no disponían de margen de maniobra alguno para la aplicación del régimen de importación de que se trata. En cualquier circunstancia, también se ha confirmado que a la hipótesis del acuerdo de reparto se oponen dos circunstancias: por una parte, el sistema de recepción por tipos quedaba reservado a las cinco marcas antes citadas, no por la actuación de sus importadores, sino por falta de acreditación oficial de otras marcas o de otros importadores: por otra, las sociedades denunciadas no podían tener interés en un control de las importaciones que las privaba del 50 % de su mercado."

Sus nuevas observaciones escritas que he recibido mediante su carta de 9 de marzo de 1994 no modifican las conclusiones de la Comisión relativas al carácter estatal del régimen de importación de que se trata y la falta de margen de maniobra de los importadores en el reparto del mercado que eliminaba a sus clientes del mercado francés. Por el contrario, en la decisión n° 94-D-05, de 18 de enero de 1994, el Conseil de la concurrence de París, entre tanto, decidió en el mismo asunto que existía una "política de sujeción a contingentes aplicada por las autoridades". Entre

otros extremos, en la segunda parte de su decisión y al referirse a las modalidades de reparto del mercado entre los importadores de Martinica, el Conseil de la concurrence manifiesta lo siguiente sobre el Protocolo de acuerdo firmado el 8 de noviembre de 1987 que ustedes han invocado:

"Sobre el fondo:

Sobre las cuotas de importación:

Considerando en particular que, si bien el Protocolo firmado el 8 de noviembre de 1987 entre los concesionarios podía constituir el indicio de un comportamiento autónomo de dichas empresas, este acuerdo se celebró con arreglo a directrices comunicadas en particular por un asesor técnico del Gabinete del Ministro de los Departamentos y Territorios de Ultramar, el Director de Asuntos Económicos, Sociales y Culturales de Ultramar del Ministerio de los Departamentos y Territorios de Ultramar y el Subdirector del Servicio de bienes de equipo del Ministerio de Industria durante la reunión celebrada el 19 de octubre de 187 en el Ministerio de los Departamentos y Territorios de Ultramar y no ha sido corroborado por ninguna prueba suficiente para demostrar la existencia de prácticas aplicadas por dichas empresas con independencia de las intervenciones de la préfecture de Martinica."

En estas circunstancias, la Comisión mantiene, en los mismos términos mencionados anteriormente, su desestimación de las peticiones que le fueron presentadas los días 18 de noviembre de 1985 y 29 de noviembre de 1988 en nombre de las empresas JMC Automobiles, Asia Motor, Monin Automobiles, y EAS, y el 5 de junio de 1990 en nombre de la sociedad Somaco, en la medida en que dichas peticiones tenían por objeto que se declarase la existencia de una práctica colusoria en el sentido del artículo 85.»

Procedimiento y pretensiones de las partes

25 Habida cuenta de estas circunstancias, las demandantes interpusieron el presente recurso mediante escrito presentado en la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia el 12 de diciembre de 1994.

26 Visto el informe del Juez Ponente, el Tribunal de Primera Instancia (Sala Cuarta ampliada) decidió iniciar la fase oral y adoptar diligencias de ordenación del procedimiento con arreglo al artículo 64 del Reglamento de Procedimiento instando a la demandada a que aportara determinados documentos y a que respondiera a determinadas preguntas. La parte demandada cumplimentó dichas peticiones dentro del plazo señalado.

27 Se oyeron los informes orales de las partes, así como sus respuestas a las preguntas formuladas por el Tribunal de Primera Instancia en audiencia pública del 20 de marzo de 1996.

28 Las partes demandantes solicitan al Tribunal de Primera Instancia que:

— Declare que los acuerdos denunciados constituyen una infracción en el sentido del artículo 85 del Tratado.

— Declare que los servicios de la Comisión se han negado a cumplir la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 29 de junio de 1993 y que incurren en la omisión contemplada en el artículo 176 del Tratado.

— Anule la Decisión de la Comisión de 13 de octubre de 1994, conforme al artículo 173 del Tratado.

— Condene a la Comunidad Europea, en virtud de los artículos 178 y 215 del Tratado, a indemnizar a los denunciantes por el daño causado por las Instituciones y, en consecuencia, a fijar la indemnización en el importe de los intereses a razón del 9,75 % de las cantidades en que se valoró el daño principal, desde la decisión de archivar el expediente de 5 de diciembre de 1991 hasta la fecha en que se dictó la sentencia.

— Condene a la Comisión al pago de todas las costas, tanto las del presente proceso como las del proceso que dio lugar a la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 29 de junio de 1993.

29 La Comisión solicita al Tribunal de Primera Instancia que:

— Desestime el recurso de anulación, por omisión y de responsabilidad interpuesto por las partes demandantes.

— Condene en costas a las partes demandantes.

Sobre el alcance del recurso

30 La demanda se divide formalmente en tres partes. En la primera parte, titulada «recurso por omisión», las demandantes formulan una alegación relativa a la ejecución de la sentencia Asia Motor France II, que les conduce a concluir que «la actitud de los servicios de la Comisión constituye un caso de omisión en el sentido del artículo 176 del Tratado puesto que la negativa a ejecutar la sentencia del Tribunal de Primera Instancia es manifiesta e injusta». La segunda parte del escrito expone los motivos y alegaciones en apoyo de las pretensiones de anulación y la tercera parte contiene las alegaciones en apoyo de las pretensiones de indemnización.

31 Durante la vista, el Abogado de las demandantes subrayó, al responder a una pregunta concreta del Tribunal de Primera Instancia, que la primera parte del escrito de recurso debía considerarse un recurso por omisión, «basado en los artículos 175 y 176 del Tratado CE», y no un motivo de anulación fundado en una infracción del artículo 176 del Tratado.

32 En lo referente a la primera pretensión de las demandantes, procede recordar que el Juez comunitario no es competente para pronunciarse, a instancias de un demandante, sobre la compatibilidad con las disposiciones del Tratado del comportamiento de personas físicas o jurídicas (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 9 de enero de 1996, Koelman/Comisión, T-575/93, Rec. p. II-1, apartado 30). De ello se deduce que debe declararse la inadmisibilidad de las pretensiones de las demandantes que tienen por objeto que el Tribunal de Primera Instancia declare «que el acuerdo denunciado constituye una infracción en el sentido del artículo 85 del Tratado».

Sobre las pretensiones referentes a la omisión

Alegaciones de las partes

33 Las demandantes recuerdan que a tenor del artículo 176 del Tratado, la Institución de la que emane un acto anulado por el Tribunal de Primera Instancia está obligada a adoptar las medidas necesarias para la ejecución de la sentencia de anulación. También recuerdan que dicha obligación implica que la Institución debe respetar no sólo el fallo de la sentencia anulatoria sino también los fundamentos jurídicos que condujeron a dicho fallo y que cuando adopta un acto destinado a sustituir el acto anulado, debe, en particular, tomar las medidas necesarias para evitar una repetición de las ilegalidades identificadas en los fundamentos de Derecho de la sentencia de anulación (sentencia del Tribunal de Justicia de 26 de abril de 1988, Asteris y otros/Comisión, asuntos acumulados 97/86, 99/86, 193/86 y 215/86, Rec. p. 2181).

34 Las demandantes aducen que la decisión objeto de litigio infringe el artículo 176 del Tratado en la medida en que repite los errores de hecho y de Derecho identificados por el Tribunal de Primera Instancia en la sentencia Asia Motor France II, y formulan tres alegaciones en apoyo de dicha conclusión. En primer lugar, la Comisión se negó a admitir el valor probatorio de los documentos analizados por el Tribunal de Primera Instancia en los apartados 39 a 53 de la sentencia Asia Motor France II. En segundo lugar, la Comisión no aportó ningún elemento nuevo que pudiera justificar que se invocase de nuevo el primer motivo de la decisión de 5 de diciembre de 1991. Por último, la Comisión concedió una fuerza probatoria injustificada a la citada decisión del Conseil de la concurrence francés de 18 de enero de 1994.

35 Durante la vista, las demandantes alegaron que de la sentencia Asteris y otros/Comisión, antes citada, se deduce que el recurso por omisión constituye la vía apropiada para impugnar una infracción del artículo 176 como la alegada en el caso de autos.

36 La Comisión contesta, fundamentalmente, que definió su posición sobre la ejecución que ella pretende dar a la sentencia Asia Motor France II al adoptar la decisión objeto de litigio y que dicha decisión reúne los requisitos del artículo 176 del Tratado.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

37 Ante todo, procede recordar que el Tribunal de Primera Instancia sólo puede examinar las alegaciones de las demandantes dentro de los límites de las pretensiones formuladas en su escrito de recurso. A este respecto, las demandantes señalan que debe entenderse que las pretensiones en las que niegan la correcta ejecución de la sentencia Asia Motor France II se refieren a una omisión en el sentido del artículo 175 del Tratado.

38 El Tribunal de Primera Instancia recuerda que el artículo 175 del Tratado se refiere a la omisión que consiste en no pronunciarse o no definir una posición y no a la adopción de un acto diferente al que los interesados hubieran deseado o estimado necesario (sentencia del Tribunal de Justicia de 15 de diciembre de 1988, Irish Cement/Comisión, asuntos acumulados 166/86 y 220/86, Rec. p. 6473, apartado 17).

39 En el caso de autos, el Tribunal de Primera Instancia considera que, al adoptar la decisión objeto de litigio para sustituir al acto anulado, la Comisión ha definido su posición, de modo claro y definitivo, sobre como ejecuta la sentencia Asia Motor France II.

40 Procede subrayar, a la vista de la alegación formulada por las demandantes, que si bien de la sentencia Asteris y otros/Comisión, antes citada, se deduce que el recurso por omisión constituye la vía apropiada para impugnar una discrepancia sobre la cuestión de determinar si, además de la sustitución del acto anulado, la Institución estaba también obligada a adoptar otras medidas relativas a otros actos que no habían sido impugnados en el marco del recurso de anulación inicial (apartados 22 a 24), esto no es así cuando se trata únicamente de impugnar la legalidad del acto adoptado en sustitución del acto anulado. Dicha impugnación debe plantearse en el marco de un recurso de anulación con arreglo al artículo 173 del Tratado.

41 De todo lo que antecede resulta que debe declararse la inadmisibilidad de las pretensiones relativas a la existencia de omisión.

Sobre las pretensiones de anulación

42 Las demandantes formulan dos motivos en apoyo de sus pretensiones de anulación. Uno se basa en un error manifiesto de apreciación, el otro en un defecto de motivación.

Observaciones preliminares

43 Procede recordar que las denuncias presentadas por el Sr. Cesbron, Asia Motor France, Monin Automobiles y EAS formulaban, principalmente, dos imputaciones. La primera denunciaba la existencia de un acuerdo entre los importadores franceses de automóviles de cinco marcas japonesas (Toyota, Honda, Mazda, Mitsubishi y Nissan) y la Administración francesa con objeto de limitar sus importaciones en el mercado francés a cambio de un compromiso por parte de las autoridades francesas, según el cual se les reservaría en exclusiva el parque móvil de origen japonés. La segunda imputación se refería a la existencia de un acuerdo entre las empresas mencionadas que tenía por objeto el reparto entre ellas de la cuota fijada. La

denuncia de Somaco, en la medida en que atañe a la aplicación del artículo 85 del Tratado, revelaba, por una parte, la existencia de un acuerdo entre los concesionarios de Martinica de vehículos de las mismas cinco marcas japonesas cuyo objetivo era impedir el acceso al mercado a los concesionarios de vehículos de otras marcas japonesas y coreanas, y, por otra, la existencia de un acuerdo entre los concesionarios de las cinco marcas japonesas antes citadas que tenía por objeto el reparto entre ellos de una cuota de importación fijada por la Administración francesa.

44 El Tribunal de Primera Instancia observa que, en la decisión objeto de litigio, la Comisión desestimó las distintas denuncias debido, fundamentalmente, a que los importadores/concesionarios afectados no habían dispuesto de «margen de maniobra alguno para la aplicación del régimen de importación», cuestionado en las denuncias, régimen que tenía «carácter exclusivamente estatal». Según la decisión objeto de litigio, a la tesis del acuerdo de reparto «se oponen dos circunstancias: por una parte, el sistema de recepción por tipos quedaba reservado a las cinco marcas (de automóviles japoneses afectadas), no por la actuación de sus importadores, sino por falta de acreditación oficial de otras marcas o de otros importadores; por otra parte, las sociedades denunciadas no podían tener un interés en un control de las importaciones que las privaba del 50 % de su mercado».

45 El Tribunal de Primera Instancia considera que ello permite llegar a la conclusión de que la Comisión desestimó las denuncias por inexistencia de un acuerdo entre empresas en el sentido del apartado 1 del artículo 85 del Tratado, debido al hecho de que el comportamiento denunciado fue impuesto a las empresas afectadas por las autoridades públicas y no reflejaba el ejercicio de una elección de orden comercial.

46 Aunque es jurisprudencia reiterada que, salvo el caso en que el objeto de la denuncia esté incluido entre las competencias exclusivas de la Comisión, ésta no tiene obligación alguna de pronunciarse en cuanto a la existencia o no de una infracción del artículo 85 del tratado imputada en una denuncia (sentencia del Tribunal de

Justicia de 18 de octubre de 1979, GEMA/Comisión, 125/78, Rec. p. 3173, apartado 17; sentencias del Tribunal de Primera Instancia de 18 de septiembre de 1992, Automec/Comisión, T-24/90, Rec. p. II-2223, apartados 75 y 76; de 18 de noviembre de 1992, Rendo y otros/Comisión, T-16/91, Rec. p. II-2417, apartado 98; de 27 de junio de 1995, Guérin automobiles/Comisión, T-186/94, Rec. p. II-1753, apartado 23, y Koelman/Comisión, antes citada, apartado 39), el Tribunal de Primera Instancia considera que, en caso de que la Comisión desestime una denuncia por no existir infracción de las normas sobre la competencia del Tratado, está obligada a exponer, en su decisión desestimatoria, los hechos y las consideraciones en los que se basa dicha conclusión. El control jurisdiccional debe consistir, pues, en comprobar la exactitud material de los hechos, la falta de error manifiesto de apreciación de los hechos y de desviación de poder así como la inexistencia de errores de Derecho (sentencias del Tribunal de Justicia de 17 de noviembre de 1987, BAT y Reynolds/Comisión, asuntos acumulados 142/84 y 156/84, Rec. p. 4487; de 15 de junio de 1993, Matra/Comisión, C-225/91, Rec. p. I-3203, apartados 23 y 25, y Asia Motor France II, apartado 33).

47 Procede examinar, a la luz de estas consideraciones, los dos motivos formulados por las demandantes en apoyo de sus pretensiones de anulación.

Sobre el motivo basado en un error manifiesto de apreciación

Alegaciones de las partes

48 Las demandantes consideran que la decisión objeto de litigio adolece del mismo error manifiesto de apreciación que vició la decisión de 5 de diciembre de 1991. Aducen que el motivo de desestimación de la decisión objeto de litigio consiste simplemente en la reproducción del primer motivo desestimatorio de la decisión de 5 de diciembre de 1991. Recuerdan que el Tribunal de Primera Instancia juzgó, en la sentencia Asia Motor France II, que dicho primer motivo de desestimación estaba viciado por un error manifiesto de apreciación y alegan que la Comisión no ha expuesto ningún elemento nuevo que permita concluir que no sucede lo mismo en el presente asunto.

49 Las demandantes consideran igualmente que, para adoptar la decisión objeto de litigio a pesar del tenor inequívoco de la sentencia Asia Motor France II, la Comisión se ha visto obligada a desvirtuar algunos de los documentos analizados por el Tribunal de Primera Instancia en dicha sentencia dándoles un sentido que no tenían.

50 La Comisión responde que la decisión objeto de litigio no puede considerarse una simple «reproducción» de la decisión de 5 de diciembre de 1991 sino que es una nueva decisión adoptada en función de los elementos nuevos surgidos después de la primera decisión, entre los que destacan las respuestas a las nuevas solicitudes de información. Estima que esta nueva decisión se basa en hechos, corroborados por nuevos elementos de prueba que los concesionarios de Martinica le han comunicado al contestar a las solicitudes de información.

51 La Comisión considera que de las respuestas a las nuevas solicitudes de información se deduce que la Administración francesa estableció en Francia metropolitana, en 1977, un dispositivo de limitación de las importaciones de vehículos japoneses dentro de cuyo marco informaba cada año a los importadores denunciados de las cantidades precisas de vehículos que estaban autorizados a importar. Aunque la aplicación de dicho dispositivo no se basó en ninguna norma legal, y fue objeto de un procedimiento puramente oral, la Comisión estima que la totalidad del marco administrativo permite comprobar que, *de facto*, los importadores no tuvieron posibilidad alguna de hacer caso omiso de las instrucciones de la Administración, que tomaron como verdaderas órdenes. A este respecto, menciona, en particular, la capacidad de presión de que disponía la Administración en la medida en que habría podido excluir a los importadores acreditados del beneficio de régimen de recepción por tipos para los nuevos modelos o incluso poner fin al estatuto de importador acreditado.

52 La Comisión considera que los documentos presentados confirman igualmente que un dispositivo similar pero no idéntico fue establecido en Martinica en 1982 para moderar las importaciones en dicho departamento. Al igual que en Francia metropolitana, las cuotas de mercado de los concesionarios de las cinco marcas afectadas fueron congeladas en el momento de la aplicación del sistema. Sostiene que los

documentos presentados por los concesionarios confirman que éstos sólo obtuvieron de los importadores las cantidades de certificados de conformidad correspondientes a las cuotas fijadas por la Administración. A este respecto, añade que los importadores acreditados tienen una competencia exclusiva para expedir estos documentos cuya posesión es un elemento esencial para poner en circulación un vehículo.

53 Por lo que respecta, más particularmente, al acta de una reunión interministerial y al Protocolo de acuerdo analizados por el Tribunal de Primera Instancia en los apartados 39 a 44 de la sentencia Asia Motor France II, la Comisión alega, que de las respuestas a las solicitudes de información y de los documentos presentados en apoyo de dichas respuestas se deduce, que la reunión y el Protocolo de acuerdo tenían por objeto, por una parte, asignar a los competidores de Toyota, en proporción a sus partes respectivas en el reparto efectuado desde 1982, el exceso sobre la cuota de Toyota y, por otra, desde una perspectiva más amplia, fijar las normas para el futuro de modo que la Administración pudiese obtener de los importadores compromisos escritos y formales. Además, aduce que el acuerdo sólo prorroga el criterio de reparto aplicado desde 1982 y que el único elemento nuevo consiste en las modalidades para regularizar el exceso sobre la cuota en que había incurrido el concesionario Toyota.

54 En cuanto al exceso sobre la cuota del concesionario de Toyota, la Comisión subraya que se efectuó expidiendo placas provisionales para los vehículos respecto de los que no podía esperar obtener certificados de conformidad.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

55 En primer lugar, procede recordar que la Comisión ya había desestimado las denuncias de las demandantes en una decisión de 5 de diciembre de 1991, entre otros motivos, por falta de autonomía por parte de los operadores económicos

objeto de dichas denuncias. En su sentencia Asia Motor France II, el Tribunal de Primera Instancia manifestó que la decisión, en la medida en que se basaba en dicho motivo de desestimación, «incurre en un error manifiesto de apreciación de los hechos» que condujo a la Comisión «a cometer un error de Derecho en cuanto a la aplicabilidad del artículo 85 del Tratado a los comportamientos de los operadores denunciados» (apartado 55). El Tribunal de Primera Instancia llegó a esta conclusión después de haber examinado, en un primer momento, dos documentos relativos a las importaciones a Martinica de automóviles japoneses y que habían sido presentados por los denunciantes durante el procedimiento administrativo ante la Comisión. Se trataba del acta de una reunión interministerial, de 19 de octubre de 1987, y de un «Protocolo de acuerdo» que figuraba en anexo a dicho acta. Después de haber señalado, en un primer momento, que estos elementos obrantes en autos «constituyen, a primera vista, un indicio serio de la existencia de una verdadera autonomía de comportamiento» por parte de los operadores económicos afectados (sentencia Asia Motor France II, apartado 44), el Tribunal de Primera Instancia, en un segundo momento, examinó los motivos de la decisión de 5 de diciembre de 1991, en la medida en que dicha decisión desestimaba no sólo la denuncia de 5 de junio de 1990 de Somaco sobre la existencia de un acuerdo entre los concesionarios de Martinica, sino igualmente las denuncias de 18 de noviembre de 1985 y de 29 de noviembre de 1988 de las otras demandantes sobre la existencia de un acuerdo entre los importadores de Francia metropolitana. Después de haber analizado otros dos documentos, esto es, un escrito de 1 de julio de 1987 del ministère de l'Industrie, des Postes et Télécommunications et du Tourisme y una sentencia del tribunal de commerce de París de 16 de marzo de 1990, el Tribunal de Primera Instancia decidió que los elementos obrantes en autos no corroboraban la conclusión de que los operadores económicos de Francia metropolitana y de Martinica, objeto de las diversas denuncias, no dispusiesen de ninguna autonomía o «margen de maniobra» (apartado 55).

56 Como consecuencia de la anulación por parte del Tribunal de Justicia, en su sentencia Asia Motor France II, de la decisión de 5 de diciembre de 1991, la Comisión continuó el examen de las denuncias adoptando medidas de investigación. A estos efectos, la decisión objeto de litigio hace constar que «(e)l Tribunal de Primera Instancia puso en duda las conclusiones a las que llegó la Comisión, basándose principalmente en documentos procedentes del departamento de Martinica. [...] Por lo tanto, las nuevas solicitudes de información dirigidas, al amparo del artículo 11 del Reglamento n° 17, simultáneamente a las autoridades francesas y a los importadores de Martinica se han basado en dichos documentos [...]».

57 Seguidamente, procede observar que, en la decisión objeto de litigio, la Comisión consideró que el examen de las respuestas a las solicitudes de información «confirma que las autoridades francesas habían establecido desde 1977 un sistema estatal de importación para los vehículos de países terceros, aplicable a la totalidad del territorio de la República Francesa —aunque de un modo especifico en el departamento de Martinica— en el marco de la política comercial en materia de automóviles practicada en aquella época en el ámbito nacional» y llegó a la conclusión de que «se ha confirmado de modo suficiente que los importadores denunciados, y en particular los de Martinica, no disponían de margen de maniobra alguno para la aplicación [...] del régimen de importación de que se trata».

58 Para controlar la legalidad de este motivo de desestimación, el Tribunal de Primera Instancia examinará por separado el comportamiento imputado en las denuncias de 18 de noviembre de 1985 y de 29 de noviembre de 1988, relativas a las importaciones a Francia metropolitana, por una parte, y al comportamiento criticado en la denuncia de 5 de junio de 1990 relativa a las importaciones a Martinica, por otra.

— Las denuncias del Sr. Cesbron de 18 de noviembre de 1985 y del Sr. Cesbron, Asia Motor France, Monin Automobiles y EAS de 29 de noviembre de 1988 contra los importadores de Francia metropolitana

59 Las denuncias objeto de litigio manifiestan, por una parte, la existencia de un acuerdo entre los importadores en Francia de vehículos de las marcas japonesas Toyota, Honda, Nissan, Mazda y Mitsubishi y la Administración francesa, con arreglo a la cual los importadores para Francia de las citadas marcas aceptaron limitar al 3 % su cuota acumulada del mercado interior francés de automóviles, a cambio de un compromiso por parte de las autoridades francesas, según el cual se les reservaba en exclusiva el parque móvil de origen japonés, y, por otra, la existencia de un acuerdo entre las empresas denunciadas que tenía por objeto repartirse entre ellas su cuota acumulada de mercado.

60 A efectos del examen del fundamento del motivo de desestimación de las denuncias según el cual los importadores «no disponían de margen de maniobra alguno para la aplicación del régimen de importación de que se trata», el Tribunal de Primera Instancia recuerda que, aunque el comportamiento de una empresa puede escapar a la aplicación del apartado 1 del artículo 85 del Tratado, por falta de autonomía por su parte (sentencia del Tribunal de Justicia de 16 de diciembre de 1975, Suiker Unie y otros/Comisión, asuntos acumulados 40/73 a 48/73, 50/73, 54/73 a 56/73, 111/73, 113/73 y 114/73, Rec. p. 1663, apartados 36 a 73), de ello no se desprende, no obstante, que todo comportamiento deseado o dirigido por las autoridades nacionales quede fuera del ámbito de aplicación de dicha disposición. Por ello, si una medida estatal reproduce los elementos de un acuerdo celebrado entre los operadores económicos de un sector o se adopta tras consultas y con el acuerdo de los operadores económicos afectados, dichos operadores no pueden ampararse en el carácter obligatorio de la normativa para eludir la aplicación del apartado 1 del artículo 85 (véanse, en particular, las sentencias del Tribunal de Justicia de 30 de enero de 1985, Clair, 123/83, Rec. p. 391, apartados 19 a 23; de 30 de abril de 1986, Asjes y otros, asuntos acumulados 209/84 a 213/84, Rec. p. 1425, apartado 77, y de 1 de octubre de 1987, VVR, 311/85, Rec. p. 3801, apartado 24).

61 Por el contrario, cuando una disposición reglamentaria obligatoria que puede influir sobre el juego de la competencia dentro del mercado común y afectar a los intercambios entre los Estados miembros, no tenga ninguna relación con alguno de los comportamientos de empresas contemplados por el apartado 1 del artículo 85 del Tratado, el mero cumplimiento por unas empresas de tal disposición reglamentaria está excluido de la aplicación del apartado 1 del artículo 85 (véanse las sentencias del Tribunal de Justicia de 17 de noviembre de 1993, Meng, C-2/91, Rec. p. I-5791, apartado 22, y Ohra Schadeverzekeringen, C-245/91, Rec. p. I-5851, apartado 15). En efecto, en tal caso, no existe el margen de autonomía por parte de los operadores económicos que presupone el apartado 1 del artículo 85.

62 En el caso de autos, el Tribunal de Primera Instancia observa que las autoridades francesas, en su contestación de 11 de noviembre de 1993 a la solicitud de información de la Comisión de 25 de agosto de 1993, confirmaron que en 1977 decidieron tomar medidas para limitar la introducción de vehículos japoneses al 3 % del mercado metropolitano y que, en dicho contexto, habían decidido repartir el volumen de importaciones autorizado entre los cinco importadores acreditados entonces presentes en el mercado, tomando en consideración las cuotas de mercado que estos poseían en aquel momento, y no permitir ninguna nueva acreditación de

importadores de marcas japonesas. Las autoridades francesas afirmaron igualmente que, para aplicar dicha política, informaban a cada importador, cada año, acerca de la cantidad precisa de vehículos que correspondía a su cuota dándole instrucciones de no importar vehículos que sobrepasaran dichas cantidades.

63 Teniendo en cuenta los principios enunciados anteriormente en los apartados 60 y 61, procede examinar si la decisión objeto de litigio apoya la conclusión de que las autoridades francesas impusieron este régimen de importación a las empresas denunciadas de tal modo que excluyeron cualquier margen de autonomía por parte de estas últimas.

64 En primer lugar, resulta obligado señalar que las propias autoridades francesas confirmaron que ninguna disposición de Derecho francés imponía, a los importadores de automóviles japoneses de Francia metropolitana, el comportamiento imputado en las denuncias. En efecto, dichas autoridades afirmaron, en su respuesta a la solicitud de información de 25 de agosto de 1993, que el «mecanismo de control de las importaciones de los vehículos japoneses establecido por Francia ha sido objeto de un procedimiento puramente oral».

65 Ante la inexistencia de una disposición reglamentaria obligatoria que imponga el comportamiento denunciado, el Tribunal de Primera Instancia considera que la Comisión sólo puede desestimar las denuncias por falta de autonomía de las empresas imputadas si se pone de manifiesto fundándose en indicios objetivos, pertinentes y concordantes que este comportamiento les fue impuesto unilateralmente por las autoridades nacionales mediante el ejercicio de presiones irresistibles tales como, por ejemplo, la amenaza de adopción de medidas estatales que podían ocasionarles pérdidas importantes.

66 No obstante, se observa que la Comisión ha basado su decisión objeto de litigio, en la medida en que se refiere a las denuncias contra las importaciones de automóviles japoneses en Francia metropolitana, en los mismos elementos que sirvieron de base para la conclusión, en su decisión anterior de 5 de diciembre de 1991, de que los operadores económicos denunciados no disponían de ninguna autonomía o

«margen de maniobra». Así pues, los elementos que la Comisión había calificado como «elementos nuevos» en su escrito de contestación a la demanda (puntos 12 a 17) y en su dúplica (puntos 8 a 10) sólo se refieren a la situación en Martinica. Además, las respuestas de las autoridades francesas a la nueva solicitud de información se limitan a describir el funcionamiento del sistema de limitación de las importaciones en términos generales y, en particular, no proporcionan ningún elemento que pueda apoyar o concretar la afirmación según la cual no se puede formular ningún reproche contra los importadores denunciados que se limitaron a aplicar unas medidas resultantes de decisiones de las autoridades, sin disponer de ningún margen de maniobra.

67 Pues bien, el Tribunal de Primera Instancia, en su sentencia Asia Motor France II (apartado 55), con arreglo, por una parte, a los elementos obrantes en autos que la Comisión obtuvo durante el procedimiento administrativo que condujo a la adopción de la decisión de 5 de diciembre de 1991 y, por otra, a los elementos que fueron aportados por las partes durante el procedimiento ante el Tribunal de Primera Instancia en dicho asunto, estimó que la conclusión de la Comisión según la cual los importadores de automóviles de marcas japonesas de Francia metropolitana y Martinica no dispusieron de ningún margen de maniobra para la aplicación del régimen de importaciones, incurría en un error manifiesto de apreciación de los hechos.

68 Es cierto que la Comisión ha afirmado ante el Tribunal de Primera Instancia que la Administración francesa podía haber ejercido presiones indirectas sobre los importadores retirándoles su acreditación o negándoles el beneficio del régimen de recepción por tipos para los nuevos modelos. No obstante, el Tribunal de Primera Instancia considera que ningún dato que conste en autos permite llegar a la conclusión de que se ejerciesen, de hecho, presiones de este tipo sobre los importadores y que dicha cuestión no fue objeto de ninguna verificación durante el procedimiento administrativo respecto de las autoridades francesas o de los importadores de Francia metropolitana. Por consiguiente, a falta de esta investigación, la Comisión no puede concluir que las autoridades francesas ejercieron, de hecho, tales presiones.

69 Además, el Tribunal de Primera Instancia señala que la Comisión precisó durante la vista que la decisión de la Administración de no acreditar otras marcas japonesas que las de los cinco importadores denunciados forma parte del compromiso

contraído y puede considerarse como la «contrapartida» de la aceptación por parte de los importadores de la política deseada por la Administración, lo que parece excluir, a primera vista, la existencia de presiones irresistibles ejercidas por las autoridades francesas. Confirma además este extremo el escrito del ministère de l'Industrie, des Postes et Télécommunications et du Tourisme de 1 de julio de 1987 (Anexo 27 de la demanda) en el que se expone que las importaciones paralelas de vehículos japoneses podían perjudicar progresivamente la exclusividad de hecho, que se había reconocido a los cinco importadores acreditados en Francia metropolitana «a cambio de sus compromisos de autolimitarse». En dicho escrito se afirma igualmente que «el desarrollo de semejantes prácticas puede conducir rápidamente a que los importadores acreditados cuestionen de nuevo la totalidad del sistema de autolimitación». Ahora bien, la posibilidad que tenían los operadores económicos de cuestionar el régimen de importación de automóviles japoneses en Francia metropolitana, indica que dichos operadores no estaban desprovistos de toda autonomía en la aplicación del régimen de importación controvertido.

70 Por lo tanto, procede llegar a la conclusión de que, a la vista de la apreciación que el Tribunal de Primera Instancia realizó en el apartado 55 de su sentencia Asia Motor France II, la decisión controvertida no se basa, a falta de nuevos elementos sobre el régimen de importación aplicable a Francia metropolitana, en indicios objetivos, pertinentes y concordantes que puedan demostrar que las autoridades francesas ejercieron unilateralmente presiones irresistibles sobre las empresas afectadas para que adoptasen el comportamiento imputado en las denuncias.

71 De todo lo expuesto se deduce que la Comisión cometió un error manifiesto de apreciación de los hechos al considerar, a la vista de los elementos de que disponía, que el comportamiento de los importadores acreditados en Francia metropolitana carecía de autonomía hasta el punto de escapar a la aplicación del apartado 1 del artículo 85 del Tratado. A falta de elementos que demuestren la existencia de presiones irresistibles, como las descritas en el apartado 65 *supra,* que obligasen a los importadores a aceptar una limitación de sus importaciones, debe considerarse que el comportamiento de los importadores que se atiene a los deseos de la Administración francesa, teniendo en cuenta la totalidad de los riesgos y ventajas pertinentes, constituye el ejercicio de una elección de orden comercial.

72 Por lo tanto, debe anularse la decisión objeto de litigio en la medida en que desestima las denuncias del Sr. Cesbron de 18 de noviembre de 1985 y del Sr. Cesbron, Asia Motor France, Monin Automobiles y EAS de 29 de noviembre de 1988.

— Sobre la denuncia de Somaco de 5 de junio de 1990 contra los concesionarios de Martinica

73 A tenor de la denuncia, Somaco se constituyó en junio de 1988 con vistas a importar en Martinica vehículos japoneses y coreanos de marca Daihatsu, Izusu, Hyundai, Suzuki y Subaru. En su denuncia, Somaco alega que es víctima de un acuerdo ilícito entre los concesionarios de las marcas japonesas Toyota, Honda, Mazda, Mitsubishi y Nissan, «amparado por la Administración francesa, con objeto de reservar el acceso de los automóviles japoneses y coreanos al mercado de Martinica a cinco marcas japonesas». Añade que estos mismos concesionarios «se reparten (el) mercado, fijado por la Administración en el 15 % de las matriculaciones, en detrimento de la sociedad Somaco, excluida del mercado». En apoyo de su denuncia, presentó dos documentos, esto es, el informe de una reunión interministerial, mantenida el 19 de octubre de 1987, y el «Protocolo de acuerdo» acompañado como anexo a dicho informe.

74 En primer lugar, procede señalar que las demandantes no han impugnado la decisión objeto de litigio en la medida en que desestima, por falta de interés comunitario, la imputación relativa a la supuesta imposibilidad de importar a Martinica automóviles coreanos de la marca Hyundai.

75 Por lo que respecta a las importaciones de los automóviles japoneses en Francia, de la que Martinica es un departamento, el Tribunal de Primera Instancia manifiesta que las autoridades francesas explicaron, en su contestación de 11 de noviembre de 1993 a la solicitud de información de la Comisión de 25 de agosto de 1993, que sólo cinco importadores que representan a las marcas Toyota, Honda, Mitsubishi,

Mazda y Nissan, respectivamente, fueron acreditados en Francia. Se trata de los importadores, mencionados en el apartado 2 de la presente sentencia, contra los que se dirigieron las denuncias de 18 de noviembre de 1985 y 29 de noviembre de 1988.

76 Las demandantes no discuten el hecho de que sólo estos cinco importadores que representan a las cinco marcas antes citadas fueron acreditados por la Administración francesa. Además, por una parte, consta que dichos importadores acreditados tienen una competencia exclusiva para expedir los certificados de conformidad a los concesionarios de Martinica y, por otra, que la obtención de un certificado de conformidad es un requisito necesario para matricular en Martinica un vehículo importado.

77 Así pues, el sistema descrito en los apartados 74 y 75 de la presente sentencia —con independencia de la cuestión de si fue impuesto unilateralmente por las autoridades francesas o si se basa en un acuerdo celebrado entre los cinco importadores acreditados y las autoridades francesas— impide que las sociedades que quieren importar a Francia (Metropolitana y Martinica) automóviles japoneses distintos de los automóviles de las marcas Toyota, Honda, Mazda, Mitsubishi y Nissan accedan al mercado. Por lo tanto y en cualquier circunstancia, la imposibilidad por parte de la sociedad Somaco de comercializar en Martinica automóviles de las marcas Daihatsu, Izusu, Suzuki y Subaru, no es consecuencia de la existencia de un eventual acuerdo entre los concesionarios de Martinica contra los que se dirigía la denuncia.

78 Seguidamente, procede señalar que la Comisión, en su decisión objeto de litigio, examinó las imputaciones formuladas en la denuncia, si bien de todo lo que antecede se desprende que la Comisión habría podido indagar acerca del interés de la sociedad Somaco en que se declarase la existencia de la infracción denunciada. Así pues, como consecuencia de la anulación de la decisión de 5 de diciembre de 1991, la Comisión inició una nueva investigación (véase el apartado 16 *supra*). Después de haber examinado las contestaciones a las solicitudes de información que dirigió a las autoridades francesas y a los concesionarios de Martinica, así como las observaciones de las demandantes sobre la comunicación de la Comisión de 10 de enero

de 1994 conforme al artículo 6 del Reglamento nº 99/63, la Comisión desestimó dicha denuncia aduciendo igualmente la falta de autonomía de los concesionarios en la aplicación del régimen de importación de que se trata.

79 El Tribunal de Primera Instancia recuerda que, en su sentencia Asia Motor France II, antes citada, este Tribunal consideró que dicho motivo desestimatorio se basaba en un error manifiesto de apreciación de los hechos (apartado 55). Por ello, procede examinar si los elementos nuevos, obtenidos durante la investigación que se efectuó después de la anulación por parte del Tribunal de Primera Instancia de la decisión de la Comisión de 5 de diciembre de 1991, pueden arrojar nueva luz sobre los documentos a los que, tras un primer análisis, el Tribunal de Primera Instancia otorgó en su sentencia Asia Motor France II, antes citada, un importante valor probatorio en cuanto a la probable existencia de un concurso de voluntades.

80 En primer lugar, a efectos de examinar la fundamentación del motivo de desestimación de la denuncia, el Tribunal de Primera Instancia manifiesta que ninguna disposición reglamentaria impuso a los concesionarios de automóviles japoneses de Martinica el comportamiento imputado en la denuncia.

81 A continuación, procede examinar si cabe afirmar, basándose en indicios objetivos, pertinentes y concordantes que las autoridades nacionales ejercieron unilateralmente presiones irresistibles sobre los concesionarios afectados para que adoptasen el comportamiento imputado en la denuncia.

82 Al examinar los elementos calificados por la Comisión como «elementos nuevos» en su escrito de contestación a la demanda (puntos 12 a 17) y en su dúplica (puntos 8 a 10), el Tribunal de Primera Instancia destaca, en primer lugar, un escrito de 19 de agosto de 1982 del secrétaire d'Etat ante el ministre chargé des départements et territoires d'outre-mer dirigida al Presidente del groupement des importateurs de véhicules étrangers Antilles-Guyane que confirma que, con objeto de moderar el porcentaje de introducción de los vehículos de marcas japonesas en el mercado de los departamentos de Ultramar, la Administración francesa tomó en ellos, en 1982, medidas similares pero no idénticas a las adoptadas en Francia metropolitana. El autor de este escrito explica que «habida cuenta de la singularidad de estos

departamentos y de los elevados volúmenes de ventas alcanzados en 1980 y 1981, la cuota de mercado de las marcas japonesas debería reducirse [...] en un primer momento, para 1982, al 15 %».

83 Además, se deduce que, en lo referente al mercado de Martinica, las importaciones de automóviles japoneses estaban limitadas al 15 % del número total de vehículos matriculados en dicho departamento, al menos hasta 1991. Procede citar, a título de ejemplo, un escrito de la préfecture de la Région Martinique de fecha 29 de diciembre de 1987 (Anexo 3.1 a la dúplica) y otro de la misma autoridad al concesionario de Mazda de enero de 1991 (Anexo 2.3 a la dúplica) en los que consta este límite máximo del 15 %.

84 Seguidamente, este Tribunal de Primera Instancia hace constar que de los escritos obrantes en autos y, en particular, de la carta de 19 de agosto de 1982 del secrétaire d'Etat ante el ministre chargé des départements et territoires d'outre-mer, se deduce que la cuota global del 15 % de los vehículos matriculados en Martinica fue impuesta unilateralmente por las autoridades francesas a los importadores locales. Esta cuestión ni siquiera ha sido discutida en la denuncia de Somaco que hace referencia a una cuota fijada por la Administración francesa en el 15 %. Además, la falta de autonomía de los concesionarios también se confirma por el hecho de que la limitación de las importaciones de automóviles japoneses privaba a los concesionarios del 50 % de su mercado. En efecto, no se discute que el porcentaje de introducción de los automóviles japoneses en el mercado de Martinica se aproximaba al 30 % antes de que se estableciera el régimen de importaciones denunciado.

85 Además, de los documentos presentados por la Comisión se deduce que las autoridades públicas repartieron durante el mismo período la cuota global del 15 % entre las marcas representadas por los cinco concesionarios contra los que se dirigía la denuncia. Así, los documentos citados en los puntos 13 a 16 del escrito de contestación a la demanda y en el punto 12 de la dúplica apoyan la apreciación de la Comisión con arreglo a la cual el reparto de la cuota global entre los concesionarios de Martinica no era el fruto de una concertación entre dichas empresas, en

su caso, con el apoyo de las autoridades francesas, sino que fue impuesta unilateralmente a los concesionarios por dichas autoridades, en particular por el ministère de l'Industrie, direction «industries mécaniques» (DIMME), a propuesta del préfet de la Région Martinique. La fijación de las cuotas individuales para cada concesionario por parte de las autoridades públicas también queda confirmada en el escrito de 3 de septiembre de 1986 del concesionario de automóviles Nissan dirigida al préfet de Martinica (Anexo 1.6 a la dúplica), según el cual dicho concesionario se queja del hecho de que «la cuota que [le] ha sido asignada es demasiado reducida y no permite a [su] empresa desarrollarse normalmente, en particular porque disminuye constantemente». En efecto, si los concesionarios se repartiesen entre ellos el mercado de Martinica, el concesionario de automóviles Nissan se habría dirigido directamente a los demás concesionarios con vistas a obtener un aumento de su cuota, y no a las autoridades públicas.

86 El Tribunal de Primera Instancia comprueba, así mismo, que la estanquidad del sistema establecido por las autoridades públicas quedaba garantizada por el hecho de que los cinco importadores acreditados de automóviles japoneses en Francia metropolitana, al atenerse a las instrucciones impartidas por las autoridades nacionales, sólo enviaron al concesionario de «su» marca en Martinica un número de certificados de conformidad que correspondía exactamente a la cuota que el DIMME había fijado para dicho concesionario. Este extremo se confirma también en el escrito de 19 de agosto de 1982 del secrétaire d'Etat ante el ministre chargé des départements et territoires d'outre-mer según la cual «el ministère de la Recherche et de l'Industrie comunica los volúmenes de ventas previstos para cada marca a los importadores metropolitanos que se comprometen a expedir a los importadores locales el número correspondiente de certificados que permiten la matriculación de los vehículos».

87 Habida cuenta del hecho de que, por una parte, los importadores acreditados de las cinco marcas japonesas tienen la competencia exclusiva para expedir los certificados de conformidad a los concesionarios de Martinica y que, por otra, la obtención de un certificado de conformidad es un requisito necesario para la matriculación en Martinica de un vehículo importado, los concesionarios de Martinica no tuvieron otra opción que aceptar las consecuencias del acuerdo celebrado entre los importadores acreditados y las autoridades francesas.

88 De todo lo que antecede se desprende que la conclusión de la Comisión según la cual los concesionarios de Martinica contra los que se dirigía la denuncia de Somaco «no disponían de autonomía para la aplicación del régimen de importación de que se trata», se basa, a primera vista, en indicios objetivos, pertinentes y concordantes.

89 Seguidamente, procede examinar si las demandantes han aportado elementos «discordantes» que puedan probar la existencia de un margen de autonomía por parte de los concesionarios de automóviles japoneses respecto del reparto de la cuota global fijada por las autoridades francesas en el 15 % para las importaciones de automóviles japoneses a Martinica.

90 En primer lugar, las demandantes aducen el acta de la reunión interministerial de 19 de octubre de 1987 y el «Protocolo de acuerdo» en anexo a dicha acta.

91 Procede recordar que los propios términos empleados en estos documentos dan a entender que los concesionarios de automóviles japoneses contra los que se dirigía la denuncia, habían celebrado un acuerdo sobre el reparto de la cuota del 15 % fijada por la Administración francesa. Basándose en el tenor de dichos documentos, el Tribunal llegó a la conclusión en su sentencia Asia Motor France II (apartado 44) que dichos documentos «constituyen, a primera vista, un indicio serio de la existencia de una verdadera autonomía de comportamiento» de la que disfrutan los operadores económicos afectados.

92 No obstante, en su decisión objeto de litigio, la Comisión explica que, a la luz de los elementos nuevos de los que ha tenido conocimiento en el marco de la investigación que inició después de que se dictase la sentencia Asia Motor France II, el acta de la reunión interministerial de 19 de octubre de 1987 y el «Protocolo de acuerdo» en anexo a la misma, situados de nuevo en su contexto, no alteran el carácter exclusivamente estatal del régimen de importación. A estos efectos, alega que la reunión de 19 de octubre de 1987, que fue convocada por el préfet, «tuvo

por único objeto la cuestión accesoria de las modalidades de la "restitución" por parte de la sociedad CCIE, representante local de Toyota, de 487 vehículos vendidos por ésta en exceso desde 1982 en relación con el número de importaciones que le había sido asignado, restitución exigida por la Administración».

93 El Tribunal de Primera Instancia señala que, entre 1982 y 1986, el concesionario de Martinica de la marca Toyota sobrepasó considerablemente la cuota que le había sido atribuida (véanse, en particular, los Anexos 3.2 y 3.6 a la dúplica). Por otra parte, las demandantes no han negado que se haya sobrepasado la cuota. Consta igualmente que dicho concesionario pudo vender vehículos por encima de su cuota anual matriculando los vehículos que excedían la cuota mediante placas de matrícula provisionales (placas de matrícula «WW»).

94 De los documentos obrantes en autos se desprende también que las autoridades francesas, después de haber observado los abusos del régimen de matriculación provisional que había cometido el concesionario de la marca Toyota, decidieron, a más tardar en marzo de 1987, imputar en lo sucesivo la emisión de los certificados de matriculación provisional (WW) a la cuota otorgada a cada marca [véanse, en particular, los escritos de la préfecture de la Région Martinique de fecha 11 de marzo de 1987 dirigidos, respectivamente, al concesionario de la marca Mitsubishi (citado en extracto en las respuestas de la Comisión de 23 de noviembre de 1995 a las preguntas del Tribunal de Primera Instancia) y al concesionario de la marca Mazda (Anexo 2.2 de la dúplica)].

95 En lo referente a la liquidación del exceso sobre la cuota que el concesionario de la marca Toyota pudo efectuar abusando del sistema de matriculación provisional, entre 1982 y 1986, el Tribunal de Primera Instancia considera que la Comisión pudo razonablemente llegar a la conclusión de que la reunión de 19 de octubre de 1987 por iniciativa del préfet de la Région Martinique (Anexo 3.7 de la dúplica), constituía igualmente la manifestación por parte de la autoridad pública de su voluntad de imponer el cumplimiento del sistema de matriculación que había impuesto unilateralmente. Si bien es cierto que el Protocolo de acuerdo deja constancia de un límite máximo del 15 % y de unas modalidades de reparto para dicho 15 %, de ello no se deduce necesariamente que los concesionarios celebraron un acuerdo comprendido en el apartado 1 del artículo 85 del Tratado. En efecto, los documentos que se obtuvieron durante la nueva investigación pueden servir de

base para afirmar que los concesionarios juzgaron necesario «codificar» la política no escrita de importación impuesta unilateralmente por las autoridades públicas desde 1982, para evitar en el futuro problemas similares a los que se produjeron con el concesionario de la marca Toyota.

96 De ello se deduce que las demandantes, que se han limitado a basarse en el propio tenor del informe de la reunión interministerial de 19 de octubre de 1987 y del «Protocolo de acuerdo», anexo a éste, para demostrar la existencia de una infracción del artículo 85, no han acreditado la existencia de un error manifiesto de apreciación de los hechos cometido por la Comisión al llegar a la conclusión, en su decisión objeto de litigio, de que dichos documentos, situados en su contexto, no alteran el carácter exclusivamente estatal del régimen de importación.

97 Procede destacar, a continuación, que ningún otro documento invocado por las demandantes desvirtúa la tesis de la Comisión conforme a la cual los concesionarios de Martinica «no disponían de autonomía alguna para la aplicación del régimen de importación de que se trata».

98 Así pues, en primer lugar, respecto de la carta del ministère de l'Industrie, des Postes et Télécommunications et de Tourisme de 1 de julio de 1987 (anexo 27 de la demanda), el Tribunal observa que dicho documento, que es pertinente, ciertamente, para el examen de las imputaciones formuladas en las denuncias que se refieren a los importadores de automóviles japoneses de Francia metropolitana, no contiene, no obstante, ninguna indicación sobre el régimen de importación aplicable en Martinica.

99 En cuanto a los demás documentos mencionados en la demanda, tales como el acta de la reunión del conseil général de Martinica de 27 de enero de 1983 o la declaración de 26 de febrero de 1991 del Director General de Sigam, concesionario de la marca Nissan, el Tribunal de Primera Instancia estima que determinadas partes extractadas que se han citado se refieren únicamente a las relaciones entre las autoridades públicas y los importadores de Francia metropolitana. El escrito dirigido en enero de 1981 al Presidente de la República Francesa por el groupement des importateurs de véhicules étrangers Antilles-Guyane deja constancia de la inquietud de los importadores locales respecto de la intención de las autoridades públicas

de establecer una cuota global de importación y, por lo tanto, no puede servir para demostrar la existencia de un acuerdo entre los concesionarios con objeto de repartir una cuota global, que todavía no se había fijado en aquel momento. Otros documentos, como el informe de la reunión de 1 de octubre de 1987 en la Préfecture de Martinica y el telex de 22 de septiembre de 1987 del préfet de Martinica, se refieren al problema del exceso del concesionario de la marca Toyota sobre la cuota que le había sido atribuida. Si bien es cierto que dicho problema fue «discutido [...] con los concesionarios» (télex de 22 de septiembre de 1987 del préfet de Martinica), no se puede deducir de ello, no obstante, que estos concesionarios celebrasen un acuerdo comprendido en el artículo 85 del Tratado. En efecto, la propuesta formulada en el resumen de la reunión de 1 de octubre de 1987 para resolver el problema del exceso sobre la cuota —propuesta que obtuvo la «aprobación de la totalidad de los concesionarios»— no fue reproducida ni en el informe de la reunión de 19 de octubre de 1987 ni en el «Protocolo de acuerdo» que a éste se refería. Este elemento refuerza la tesis de que las propias autoridades públicas no sólo fijaron la cuota global del 15 % para Martinica y el reparto de dicha cuota entre los concesionarios, sino que también impusieron unilateralmente el sistema de liquidación del exceso sobre la cuota del concesionario de la marca Toyota. Por otro lado, el ejercicio de presiones irresistibles por parte de las autoridades públicas queda igualmente confirmado en la cita del télex dirigido por el concesionario de Mazda a los Sres. Géraud y Archambault (documento no presentado y sin fechar, extracto contenido en la p. 29 de la demanda). En efecto, el pasaje citado por las demandantes prueba que el régimen de importación aplicado en Martinica no tiene su fundamento en un acuerdo entre concesionarios, sino que fue impuesto unilateralmente por las autoridades.

100 De todo lo expuesto se deduce que el motivo basado en un error manifiesto de apreciación de los hechos no está fundado en la medida en que dicho motivo se refiere a la decisión de la Comisión de desestimar la denuncia de Somaco de 5 de junio de 1990.

Sobre el motivo basado en un defecto de motivación

Alegaciones de las partes

101 Las demandantes alegan que la decisión objeto de litigio está insuficientemente motivada en la medida en que, por una parte, no justifica la reproducción del

primer motivo desestimatorio de la decisión de 5 de diciembre de 1991, a pesar de la sentencia Asia Motor France II, y en la medida en que, por otra, no responde a las alegaciones que las demandantes formularon en apoyo de sus denuncias, en particular, las que expusieron en sus observaciones sobre el escrito que la Comisión dirigió a las demandantes el 10 de enero de 1994 en virtud del artículo 6 del Reglamento nº 99/63.

102 La Comisión contesta que la decisión objeto de litigio identifica claramente los motivos por los que decidió desestimar las denuncias. Recuerda que no es necesario que una decisión por la que se desestima una denuncia aborde cada una de las alegaciones formuladas por las denunciantes sino que basta que indique los antecedentes de hecho y las consideraciones jurídicas que revisten una importancia esencial en su sistema (sentencia BAT y Reynolds/Comisión, antes citada).

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

103 Según reiterada jurisprudencia, la motivación de una decisión lesiva debe permitir, por una parte, a su destinatario conocer la justificación de la medida adoptada para, en su caso, hacer valer sus derechos y verificar si la decisión está o no fundada y, por otra, al órgano jurisdiccional comunitario ejercer su control de legalidad (véase, en particular, la sentencia Asia Motor France II, apartado 30).

104 A este respecto, como el Tribunal de Primera Instancia recordó en la sentencia Asia Motor France II (apartado 31), la Comisión, en la motivación de las decisiones que haya de tomar para garantizar la aplicación de las normas sobre la competencia, no está obligada a definir una posición sobre todas las alegaciones que los interesados aduzcan en apoyo de su petición, sino que le basta con exponer los hechos y las consideraciones jurídicas que revisten una importancia esencial en el sistema de la decisión.

105 El Tribunal de Primera Instancia recuerda que la decisión objeto de litigio desestima las denuncias basándose en que los importadores y los concesionarios objeto de las denuncias no dispusieron «de margen de maniobra alguno para la aplicación del régimen de importación» que tenía «carácter exclusivamente estatal». La decisión objeto de litigio indica los elementos en los que se basa esta definición de posición, lo que permite a las demandantes impugnar la procedencia de la decisión y al Tribunal de Primera Instancia ejercer su control de la legalidad. De ello se deduce que debe desestimarse el motivo basado en un defecto de motivación.

Sobre las pretensiones de indemnización

106 El Tribunal de Primera Instancia señala que con arreglo al artículo 19 del Estatuto del Tribunal de Justicia y a la letra c) del apartado 1 del artículo 44 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Primera Instancia, toda demanda deberá contener la cuestión objeto del litigio y la exposición sumaria de los motivos invocados. Esta información debe ser suficientemente clara y precisa para permitir que la parte demandada prepare su defensa y que el Tribunal de Primera Instancia resuelva el recurso, en su caso, sin apoyarse en otras informaciones. Con el fin de garantizar la seguridad jurídica y la buena administración de la justicia, para declarar la admisibilidad de un recurso es preciso que los elementos esenciales de hecho y de Derecho sobre los que esté basado consten, al menos sucintamente, pero de manera coherente y comprensible, en el propio tenor de la demanda (véase, a título de ejemplo, el auto del Tribunal de Primera Instancia de 29 de noviembre de 1993, Koelman/Comisión, T-56/92, Rec. p. II-1267, apartado 21).

107 De la jurisprudencia se desprende que, para atenerse a estos requisitos, toda demanda que tenga por objeto la reparación de los daños causados por una Institución comunitaria deberá contener los elementos que permitan identificar el comportamiento que el demandante reprocha a la Institución, las razones por las que estima que existe una relación de causalidad entre dicho comportamiento y el perjuicio que alega haber sufrido, así como el carácter y el alcance de dicho perjuicio (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 10 de julio de 1990, Automec/Comisión, T-64/89, Rec. p. II-367, apartado 73).

108 De la jurisprudencia se deduce igualmente que debe declararse la inadmisibilidad de una demanda que carece de la necesaria precisión y que una infracción del artículo 19 del Estatuto del Tribunal de Justicia y de la letra c) del apartado 1 del artículo 44 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Primera Instancia figura entre las causas de inadmisión que el Tribunal de Primera Instancia puede examinar de oficio en cualquier momento con arreglo al artículo 113 de dicho Reglamento de Procedimiento (sentencia Automec/Comisión, antes citada, apartados 73 y 74).

109 En el caso de autos, este Tribunal de Primera Instancia observa que la alegación formulada por las demandantes en su escrito de recurso en apoyo de sus pretensiones de indemnización tiene, íntegramente, el siguiente tenor:

«Las empresas denunciantes distinguen el perjuicio imputable a la actitud de las empresas que participan en el acuerdo y del Gobierno francés y el que genera directamente la responsabilidad de la Comisión.

El perjuicio total irrogado a las empresas debido al acuerdo puede evaluarse hasta la fecha en:

Asia Motor France:	259.552.000 ECU
Sr. Cesbron:	244.292.000 ECU
Monin Automobiles:	82.231.000 ECU
EAS:	76.177.000 ECU
Somaco:	2.153.500 ECU

El perjuicio, incrementado con los intereses legales, del que es responsable la Comisión, debido a los retrasos y adopciones de decisiones ilegales, puede evaluarse razonablemente en el interés usual de dichas cantidades aplicado por la Comunidad (9,75 %) durante el plazo comprendido entre la decisión de archivo de 5 de diciembre de 1991 y la sentencia que debe dictarse hasta la fecha en que ésta se pronuncie.»

110 El Tribunal de Primera Instancia estima que ni la alegación en tales términos formulada por las demandantes ni el recurso considerado en su totalidad permiten identificar, con el grado de claridad y precisión necesario, el comportamiento lesivo imputado a la Comisión o el carácter del perjuicio presuntamente sufrido.

111 De ello se desprende que debe declararse la inadmisibilidad de las pretensiones de indemnización.

Conclusión

112 De la totalidad de lo que antecede resulta que procede anular la decisión objeto de litigio en la medida en que desestima las denuncias del Sr. Cesbron de 18 de noviembre de 1985 y del Sr. Cesbron, Asia Motor France, Moñin Automobiles y EAS de 29 de septiembre de 1988 y desestimar el recurso en todo lo demás.

Costas

113 Las demandantes solicitan al Tribunal de Primera Instancia que condene a la Comisión al pago de las costas del presente proceso así como a las del proceso que condujo a la sentencia Asia Motor France II.

114 Conforme al apartado 1 del artículo 87 del Reglamento de Procedimiento, que dispone que se decidirá sobre las costas en la sentencia o en el auto que ponga fin al proceso, el Tribunal de Primera Instancia sólo puede pronunciarse, en la presente sentencia, sobre las costas incurridas en el presente procedimiento. Por consiguiente, procede desestimar la pretensión de las demandantes que tiene por objeto que se condene a la Comisión al pago de las costas del proceso que condujo a la sentencia Asia Motor France II.

115 En virtud del apartado 2 del artículo 87 del Reglamento de Procedimiento, la parte que pierda el proceso será condenada en costas, si así lo hubiera solicitado la otra parte. No obstante, según el apartado 3 de dicho artículo, el Tribunal de Primera Instancia puede repartir las costas cuando se estimen parcialmente las pretensiones de una y otra parte. Al haberse estimado parcialmente el recurso y haber solicitado ambas partes la condena en costas de la otra, el Tribunal de Primera Instancia considera que, al decidir que la Comisión cargará con sus propias costas así como con la mitad de las costas de las demandantes, se efectúa una justa apreciación de las circunstancias del asunto.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA (Sala Cuarta ampliada)

decide:

1) Declarar la inadmisibilidad de las pretensiones que tienen por objeto que el Tribunal de Primera Instancia declare la existencia de una infracción.

2) Declarar la inadmisibilidad de las pretensiones referentes a la omisión.

3) Anular la decisión objeto de litigio en la medida en que desestima la denuncia del Sr. Cesbron de 18 de noviembre de 1985 y la denuncia del Sr. Cesbron, Asia Motor France, Monin Automobiles y EAS de 29 de noviembre de 1988.

4) En todo lo demás, desestimar por infundadas las pretensiones de anulación.

5) Declarar la inadmisibilidad de las pretensiones de indemnización.

6) Desestimar por infundadas las pretensiones que tienen por objeto que se condene a la Comisión al pago de las costas del proceso que condujo a la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 29 de junio de 1993, Asia Motor France y otros/Comisión (T-7/92, Rec. p. II-669).

7) La Comisión cargará con sus propias costas así como con la mitad de las costas de las demandantes.

Lenaerts García-Valdecasas Lindh

Azizi Cooke

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 18 de septiembre de 1996.

El Secretario El Presidente

H. Jung K. Lenaerts