

SENTENZA DEL TRIBUNALE (Quinta Sezione)

26 ottobre 2000 \*

Nella causa T-154/98,

**Asia Motor France SA**, con sede in Chemille (Francia), in liquidazione giudiziaria, rappresentata dall'avv. A.F. Bach, curatore fallimentare,

**Jean-Michel Cesbron**, che opera sotto l'insegna JMC Automobiles, residente a Chemille, in liquidazione giudiziaria, rappresentato dall'avv. A.F. Bach, curatore fallimentare,

**Monin automobiles SA**, con sede in Bourg-de-Péage (Francia), in liquidazione giudiziaria, rappresentata dall'avv. N. Grandjean, curatore fallimentare,

**Europe auto service (EAS) SA**, con sede in Livange (Lussemburgo), in liquidazione giudiziaria, rappresentata dall'avv. P. Schiltz, curatore,

con l'avv. J.-C. Fourgoux, dei fori di Parigi e di Bruxelles, con domicilio eletto in Lussemburgo presso lo studio dell'avv. P. Schiltz, 4, rue Béatrix de Bourbon,

ricorrenti,

contro

**Commissione delle Comunità europee**, rappresentata dai signori G. Marengo, consigliere giuridico principale, e L. Guérin, esperto nazionale distaccato presso

\* Lingua processuale: il francese.

la Commissione, successivamente dal signor Marengo e dalla signora F. Siredey-Garnier, esperto nazionale messo a disposizione della Commissione, in qualità di agenti, con domicilio eletto in Lussemburgo presso il signor C. Gómez de la Cruz, Centre Wagner, Kirchberg,

convenuta,

avente ad oggetto una domanda di annullamento della decisione della Commissione 15 luglio 1998, con cui vengono respinte le denunce presentate dalle ricorrenti relative a pratiche di intese denunciate come incompatibili con l'art. 85 del Trattato CE (divenuto art. 81 CE),

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

composto dai signori R. García-Valdecasas, presidente, signora P. Lindh e signor J.D. Cooke, giudici,

cancelliere: B. Pastor, amministratore principale

vista la fase scritta del procedimento e in seguito alla trattazione orale del 4 maggio 2000,

ha pronunciato la seguente

## Sentenza

### Fatti e antecedenti della controversia

- 1 I ricorrenti esercitavano un'attività di importazione e di commercio in Francia di veicoli di marca giapponese che erano stati messi in libera pratica in altri Stati membri della Comunità, come il Belgio e il Lussemburgo. Attualmente sono in liquidazione giudiziaria.
- 2 Uno dei 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 alla Commissione, il 18 novembre 1985, una denuncia per violazione degli artt. 30 del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 28 CE) e 85 del Trattato CE (divenuto art. 81 CE).
- 3 Il 29 novembre 1988 i ricorrenti hanno presentato una nuova denuncia contro questi stessi cinque importatori, sulla base dell'art. 85 del Trattato.
- 4 In quest'ultima denuncia i 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 imprese partecipanti all'asserita intesa.

- 5 Nella stessa denuncia i 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.
- 6 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 (GU 1962, n. 13, pag. 204), con lettera 9 giugno 1989 richiedeva informazioni agli importatori messi in causa. Poiché costoro ricevevano dalla direzione generale «Industria» del Ministero dell'Industria e dell'Assetto territoriale francese, con lettera 20 luglio 1989, istruzioni nel senso di non rispondere a uno dei quesiti posti loro dalla Commissione, quest'ultima, con lettera 16 ottobre 1989, sollecitava informazioni da parte delle autorità francesi. Il 28 novembre 1989 le autorità francesi 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 [era] legato alle modalità della disciplina stabilita dalle pubbliche autorità [erano], in questo contesto, prive di pertinenza: tali imprese non dispon[evano] in effetti di alcuna autonomia nella gestione di detta disciplina».
- 7 In seguito al silenzio della Commissione nei loro confronti, i ricorrenti le inviavano, il 24 novembre 1989, una lettera che la invitava a pronunciarsi sulle denunce presentate. Di fronte al persistente silenzio della Commissione, i ricorrenti proponevano dinanzi alla Corte di giustizia, il 20 marzo 1990, un ricorso per carenza e per risarcimento 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 per risarcimento 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 i ricorrenti che la Commissione non intendeva dare seguito alle loro denunce e li 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 (GU 1963, n. 127, pag. 2268). Il 29 giugno 1990 i ricorrenti presentavano alla Commissione le loro osservazioni, nelle quali riaffermavano la fondatezza delle loro denunce.

9 In questa situazione, con sentenza 18 settembre 1992 nella causa T-28/90, Asia Motor France e a./Commissione (Racc. pag. II-2285; in prosieguo: la «sentenza Asia Motor France I»), il Tribunale dichiarava che non vi era luogo a provvedere sulla domanda nella parte in cui si fondava sull'art. 175 del Trattato CE (divenuto art. 232 CE). Quanto al resto, il Tribunale dichiarava irricevibili le conclusioni dei 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, Francia), 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 ai 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 Con lettera 5 dicembre 1991 la Commissione comunicava ai ricorrenti e alla Somaco 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. In base al primo motivo di rigetto, 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 non solo fissavano 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 dei denunciati e l'infrazione denunciata, in quanto l'eventuale applicazione dell'art. 85 del Trattato CE non avrebbe potuto porre rimedio alla situazione che essi giudicavano lesiva nei loro confronti.
- 14 La decisione 5 dicembre 1991 veniva impugnata per annullamento, con atto depositato nella cancelleria del Tribunale il 4 febbraio 1992, dai ricorrenti e dalla Somaco.
- 15 Con sentenza 29 giugno 1993, causa T-7/92, Asia Motor France e a./Commissione, (Racc. pag. II-669; in prosieguo: la «sentenza Asia Motor France II»), il Tribunale annullava la decisione 5 dicembre 1991, per quel che riguardava l'art. 85 del Trattato CE, 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.
- 17 I concessionari della Martinica e le autorità francesi rispondevano alla richiesta di informazioni della Commissione rispettivamente nel mese di ottobre 1993 e con una lettera dell'11 novembre 1993.
- 18 Il 19 ottobre 1993 i ricorrenti e la Somaco indirizzavano alla Commissione una lettera di messa in mora conformemente all'art. 175 del Trattato.
- 19 Il 10 gennaio 1994 la Commissione inviava ai ricorrenti e alla Somaco una comunicazione a norma dell'art. 6 del regolamento n. 99/63. Essa forniva loro anche una copia delle risposte alle richieste di informazioni e offriva loro la possibilità di esaminare le prove documentali che le erano state prodotte. Con lettera 9 marzo 1994 i ricorrenti e la Somaco presentavano le loro osservazioni.
- 20 Il 2 agosto 1994 i ricorrenti e la Somaco inviavano alla Commissione una nuova lettera di messa in mora.

- 21 Con lettera 13 ottobre 1994 la Commissione comunicava ai ricorrenti e alla Somaco una nuova decisione con la quale respingeva le loro denunce. Questa decisione ribadiva solo il primo motivo di reiezione della decisione 5 dicembre 1991.
- 22 Con atto depositato nella cancelleria del Tribunale il 12 dicembre 1994 i ricorrenti e la Somaco proponevano ricorso per carenza, di annullamento e per risarcimento danni. Il ricorso era diretto contro la Commissione e si riferiva alla decisione 13 ottobre 1994.
- 23 Con sentenza 18 settembre 1996, causa T-387/94, Asia Motor France e a./ Commissione (Racc. pag. II-961; in prosieguo: la «sentenza Asia Motor France III»), il Tribunale dichiarava irricevibili la domanda diretta a fare accertare una carenza e la domanda di risarcimento dei danni proposte dai ricorrenti e dalla Somaco. Esso ha anche respinto in quanto infondate le conclusioni dirette all'annullamento laddove riguardavano la decisione di rigetto della denuncia della Somaco del 5 giugno 1990. Per contro, il Tribunale ha annullato la decisione della Commissione 13 ottobre 1994 in quanto respingeva le denunce del 18 novembre 1985 e del 29 novembre 1988.
- 24 In seguito a questa sentenza, la Commissione ha proceduto a un'istruzione complementare delle denunce dei ricorrenti inviando, in data 7 maggio 1997, ai cinque importatori della Francia continentale messi in causa richieste di informazioni ai sensi dell'art. 11, n. 1, del regolamento n. 17, le quali erano così formulate:
- «1. Per gli anni 1977-1988 incluso, vogliate trasmetterci qualsiasi documento in vostro possesso, proveniente direttamente o indirettamente dalle autorità francesi, e relativo alle ripartizioni tra i cinque importatori in Francia delle marche Honda, Mazda, Toyota, Mitsubishi e Nissan di una quota di importazione di vetture giapponesi.



2. Per gli anni 1977-1988 incluso, vogliate trasmetterci qualsiasi documento in vostro possesso, proveniente dalla Chambre syndicale des importateurs d'automobiles (CSIAM, a quel tempo avenue de Wagram, 33) e relativo alla ripartizione di cui sub. 1).
  
  3. Vogliate fornirci tutti i chiarimenti che possano dimostrare che avete costituito oggetto, da parte dell'amministrazione francese, di "pressioni insostenibili" ai sensi della sentenza del Tribunale di primo grado del 18 settembre 1996 (punto 70, soprammenzionato, della sentenza [Asia Motor France III]).
  
  4. Vogliate chiarirci i motivi per cui non vi è stato possibile, nel caso particolare della vostra società, resistere a tali pressioni.
  
  5. Vogliate indicarci in quale data ha cessato di esistere, per quanto vi riguarda, il regime statale di importazione istituito dalle autorità francesi nel 1977 per le automobili di paesi terzi, su tutto il territorio francese, nell'ambito della politica commerciale condotta in quel tempo dalla Repubblica francese in materia di automobili».
- 25 Le società Toyota, Nissan, Mazda, Honda e Sonauto hanno risposto a queste richieste di informazioni, rispettivamente il 6 giugno 1997, il 9 giugno 1997, il 9 giugno 1977, il 24 giugno 1997 e l'11 settembre 1997.
- 26 Il 7 ottobre 1997 la Commissione inviava ai ricorrenti una comunicazione ex art. 6 del regolamento n. 99/63. Con lettera 5 dicembre 1997 i ricorrenti presentavano le loro osservazioni su detta comunicazione.

- 27 Con lettera 16 luglio 1998 la Commissione notificava ai ricorrenti una decisione che respingeva nuovamente le loro denunce (in prosieguo: la «decisione impugnata»). Secondo la Commissione, le risposte ad essa pervenute a seguito delle sue domande di informazioni del 7 maggio 1997 «confer[mano] che, durante il periodo di cui trattasi, non vi era stata alcuna intesa». La Commissione aggiungeva che, in ogni caso, non sussisteva un interesse comunitario sufficiente per giustificare un nuovo intervento da parte sua.

### Procedimento

- 28 Con atto depositato nella cancelleria del Tribunale il 23 novembre 1998 i ricorrenti hanno proposto il presente ricorso.
- 29 Con atto separato, la Commissione ha sollevato, il 29 ottobre 1998, un'eccezione di irricevibilità basata sugli artt. 19, primo comma, dello Statuto CE della Corte di giustizia e 44, n. 1, lett. c), del regolamento di procedura del Tribunale.
- 30 Il 30 dicembre 1998 i ricorrenti hanno presentato le loro osservazioni su questa eccezione di irricevibilità.
- 31 Con ordinanza 21 maggio 1999, Asia Motor France e a./Commissione (T-154/98, Racc. pag. II-1703), il Tribunale ha dichiarato il presente ricorso ricevibile, in quanto si basa su un motivo relativo ad un errore manifesto di valutazione e su un motivo relativo ad una violazione dell'art. 176 del Trattato CE (divenuto art. 233 CE). Il ricorso è stato dichiarato irricevibile per il resto e il Tribunale ha riservato le spese.

32 Su relazione del giudice relatore, il Tribunale (Quinta Sezione) ha deciso di passare alla fase orale del procedimento e, nell'ambito delle misure di organizzazione del procedimento, ha invitato la Commissione a produrre le sue richieste di informazioni del 7 maggio 1997 e la risposta dei cinque importatori interessati dalle denunce nonché ad indicare se i ricorrenti avessero avuto conoscenza di questi documenti. Con lettera 9 luglio 1999 la Commissione ha trasmesso i documenti e le informazioni richiesti.

33 Il 23 marzo 2000 il Tribunale ha deciso di versare al fascicolo taluni atti presentati nell'ambito della causa T-387/94:

— la lettera del Ministero dell'Industria, delle Poste e Telecomunicazioni e del Turismo 1° luglio 1987 (in prosieguo: «lettera del 1° luglio 1987»);

— la lettera 19 agosto 1982 del segretariato di Stato presso il ministero incaricato dei dipartimenti e territori d'oltremare indirizzata al presidente del gruppo degli importatori di veicoli esteri Antilles-Guyane;

— la sentenza del Tribunal de commerce di Parigi 16 marzo 1990;

— la decisione 94-D-05 del conseil de la concurrence 18 gennaio 1994.

34 Le parti hanno svolto le loro osservazioni orali ed hanno risposto ai quesiti posti dal Tribunale all'udienza del 4 maggio 2000.

## Conclusioni delle parti

35 Nel loro ricorso, i ricorrenti concludono che il Tribunale voglia:

- annullare la decisione impugnata;
- dare loro atto del fatto che si riservano il diritto di chiedere il risarcimento del danno subito;
- condannare la Commissione alle spese.

36 Nella replica concludono che, «il Tribunale voglia accogliere le loro domande considerando, per quanto necessario, la violazione dei diritti fondamentali quale risulta dalla durata irragionevole del procedimento come motivo da rilevare d'ufficio».

37 La Commissione conclude che il Tribunale voglia:

- respingere il ricorso in quanto infondato;
- condannare i ricorrenti alle spese.

38 Nella controreplica, essa conclude inoltre che il Tribunale voglia:

- dichiarare irricevibile la domanda delle ricorrenti intesa a che il Tribunale dia loro atto che esse si riservano il diritto di presentare un ricorso contro la Commissione sulla base dell'art. 215 del Trattato CE (divenuto art. 288 CE);
  
- dichiarare irricevibile il motivo relativo alla violazione del principio della durata ragionevole.

**Sulla ricevibilità del motivo relativo ad una violazione del principio della durata ragionevole**

*Argomenti delle parti*

39 Nella replica i ricorrenti sostengono che il tempo che la Commissione ha impiegato per statuire sulle loro denunce è eccessivo e che quest'ultima ha quindi violato il principio generale di diritto comunitario secondo cui ciascuno ha diritto ad un processo equo (sentenza della Corte 17 dicembre 1998, causa C-185/95 P, *Baustahlgewebe/Commissione*, Racc. pag. I-8417, e sentenza del Tribunale 22 ottobre 1997, cause riunite T-213/98 e T-18/96, *SCK e FNK/Commissione*, Racc. pag. II-1739).

40 Essi ritengono che il motivo relativo alla violazione di questo principio debba essere sollevato d'ufficio dal Tribunale, in quanto si tratta di un diritto fondamentale garantito dalla Convenzione europea per la salvaguardia dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali e che deve essere rispettato dall'Unione, in

forza dell'art. F, nn. 1 e 2, del Trattato sull'Unione europea (divenuto, in seguito a modifica, art. 6, nn. 1 e 2, UE).

- 41 La Commissione fa valere che questo motivo è stato sollevato dalle ricorrenti per la prima volta solo nella replica e non si basa su alcun elemento di diritto o di fatto che sia risultato nel corso del procedimento. Pertanto, esso dovrebbe essere respinto in quanto irricevibile ai sensi dell'art. 48, n. 2, del regolamento di procedura che vieta la deduzione di motivi nuovi in corso di causa.

### *Giudizio del Tribunale*

- 42 Dal combinato disposto degli artt. 44, n. 1, lett. c), e 48, n. 2, del regolamento di procedura risulta che l'atto introduttivo del giudizio deve contenere in particolare un'esposizione sommaria dei motivi invocati e che la produzione di motivi nuovi in corso di causa è vietata, a meno che essi si basino su elementi di diritto e di fatto emersi durante la fase scritta. Cionondimeno, un motivo che costituisca un'estensione di un motivo precedentemente dedotto, direttamente o implicitamente, nell'atto introduttivo del giudizio e che sia strettamente connesso con questo, va considerato ricevibile (sentenza del Tribunale 17 luglio 1998, causa T-118/96, *Thaï Bicycle/Consiglio*, Racc. pag. II-2991, punto 142).

- 43 Nella fattispecie occorre ricordare che, nell'ordinanza 21 maggio 1999, *Asia Motor Francia e a./Commissione*, soprammenzionata, il Tribunale ha esplicitamente constatato che i motivi relativi ad un errore manifesto di valutazione e alla violazione dell'art. 176 del Trattato CE sono i soli due motivi validamente dedotti dinanzi al Tribunale. Esso ha in particolare rilevato che dal ricorso non risultava che i ricorrenti avessero anche dedotto un motivo relativo alla violazione dei diritti della difesa.

- 44 Il motivo relativo alla violazione del principio della durata ragionevole, che non si ricollega a nessuno dei due motivi dedotti nel ricorso, deve quindi considerarsi sollevato per la prima volta nella fase della replica.
- 45 Nel corso del procedimento non è risultato alcun elemento nuovo che giustificasse la presentazione tardiva di tale motivo da parte dei ricorrenti. Questo motivo deve quindi essere dichiarato irricevibile sulla base delle disposizioni soprammenzionate del regolamento di procedura.
- 46 È vero che il Tribunale può rilevare d'ufficio la violazione delle forme sostanziali e, in particolare, delle garanzie procedurali accordate dall'ordinamento giuridico comunitario (sentenza della Corte 7 maggio 1991, causa C-291/89, Interhotel/Commissione, Racc. pag. I-2257, punto 14, e sentenza del Tribunale 13 dicembre 1999, cause riunite T-9/96 e T-211/96, Européenne automobile/Commissione, Racc. pag. II-3639, punto 31). Tuttavia, poiché il Tribunale ha già dovuto statuire per determinare i motivi regolarmente dedotti nel ricorso (v. ordinanza 21 maggio 1999, Asia Motor France e a./Commissione, soprammenzionata), non occorre procedere ad un tale esame d'ufficio nella fattispecie.

**Sulla ricevibilità del punto delle conclusioni inteso a che si dia atto ai ricorrenti del fatto che essi si riservano il diritto di chiedere il risarcimento del danno subito**

- 47 Occorre osservare innanzi tutto che i ricorrenti non hanno presentato osservazioni sull'irricevibilità eccepita dalla Commissione.
- 48 Occorre poi rilevare che, nell'ambito di un ricorso presentato ai sensi dell'art. 173 del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 230 CE), non spetta al giudice comunitario dare atto a una delle parti del fatto che essa si riserva il diritto di presentare un ricorso per risarcimento. Il punto delle

conclusioni dei ricorrenti mirante a che il Tribunale proceda ad una tale constatazione deve quindi essere dichiarato irricevibile.

## Sul merito

- 49 A sostegno del loro ricorso, i ricorrenti deducono due motivi relativi innanzi tutto ad un errore manifesto di valutazione e, in secondo luogo, ad una violazione dell'art. 176 del Trattato.

## *Osservazioni preliminari*

- 50 Occorre ricordare che le denunce depositate dai ricorrenti evidenziavano in sostanza due censure. La prima denunciava l'esistenza di un'intesa tra gli importatori nella Francia continentale di autovetture di cinque marche giapponesi (Toyota, Honda, Mazda, Mitsubishi e Nissan) e l'amministrazione francese al fine di limitare le loro importazioni sul mercato francese in cambio di un impegno delle autorità francesi in base al quale il parco di autovetture di origine giapponese sarebbe stato loro riservato esclusivamente. La seconda censura si riferiva all'esistenza di un'intesa tra questi stessi importatori avente ad oggetto la ripartizione della quota così fissata.
- 51 Nella decisione impugnata, la Commissione ha respinto queste denunce, da un lato, per mancanza di un'intesa ai sensi dell'art. 85, n. 1, del Trattato, e dall'altro, in quanto non vi era alcun interesse comunitario sufficiente a continuare il procedimento. Con i loro ricorsi, i ricorrenti mettono in discussione la legittimità del primo motivo di rigetto accolto dalla Commissione.



- 52 Per quanto riguarda questo primo motivo di rigetto, la Commissione nella decisione impugnata indica:

«(...) nel periodo di cui trattasi, le autorità pubbliche francesi hanno fissato all'inizio di ogni anno per ciascuno degli importatori accreditati il numero di autoveicoli autorizzati all'importazione. La ripartizione della quota globale del 3% rientrava quindi nella responsabilità esclusiva dell'amministrazione francese. Contrariamente a quanto hanno sostenuto i denunciati, gli importatori non hanno proceduto ad una ripartizione ma hanno dovuto rispettare le quote di vendita che erano loro imposte unilateralmente dall'amministrazione. Pertanto, si conferma che per quanto riguarda la ripartizione della quota globale non vi è stato concorso di volontà tra i cinque importatori e quindi non vi è stata intesa ai sensi dell'art. 85, n. 1». (Punto 6).

«(...) la pressione dell'amministrazione francese non è stata esercitata sul gruppo degli importatori affinché essi si accordino tra di loro alla fine di assicurare il rispetto della quota globale del 3%, ma (...) essa è stata esercitata su ogni importatore affinché ne rispetti una parte determinata da parte dell'amministrazione stessa. Per raggiungere il suo fine, non era necessario che gli importatori intrattenessero contatti tra di loro». (Punto 12).

- 53 Occorre rammentare che il controllo giurisdizionale degli atti della Commissione che implicano valutazioni economiche complesse deve limitarsi alla verifica dell'osservanza delle norme di procedura e di motivazione, nonché dell'esattezza materiale dei fatti, dell'insussistenza di errore manifesto di valutazione e di sviamento di potere (sentenza della Corte 17 novembre 1987, cause 142/84 e 156/84, BAT e Reynolds/Commissione, Racc. pag. 4487, punto 62, e 15 giugno 1993, causa C-225/91, Matra/Commissione, Racc. pag. I-3203, punti 23 e 25; sentenze Asia Motor France II, punto 33, e Asia Motor France III, punto 46).
- 54 Va inoltre sottolineato che, nei casi in cui la Commissione dispone di un potere discrezionale per poter svolgere le sue funzioni, il rispetto delle garanzie previste

dall'ordinamento giuridico comunitario nei procedimenti amministrativi ha un'importanza ancor più fondamentale. Tra queste garanzie figura, in particolare, l'obbligo dell'istituzione competente di esaminare con cura ed imparzialità tutti gli elementi pertinenti della fattispecie (sentenza della Corte 21 novembre 1991, causa C-269/90, Technische Universität München, Racc. pag. I-5469, punto 14, e sentenza Asia Motor France II, punto 34).

- 55 Così, nell'ambito dell'istruzione delle domande presentate alla Commissione in base all'art. 3 del regolamento n. 17, il Tribunale ha affermato che «benché la Commissione non possa essere obbligata all'effettuazione di un'istruttoria, le garanzie di carattere procedurale previste dall'art. 3 del regolamento n. 17 e dall'art. 6 del regolamento n. 99/63 le impongono tuttavia di esaminare attentamente gli elementi di fatto e di diritto sottoposti alla sua attenzione da parte del denunciante, al fine di accertare se tali elementi non rivelino un comportamento atto a falsare il gioco della concorrenza nell'ambito del mercato comune e a pregiudicare il commercio fra gli Stati membri» (sentenza del Tribunale 18 settembre 1992, causa T-24/90, Automec/Commissione, Racc. pag. II-2223, punto 79, e la giurisprudenza menzionata, e sentenza Asia Motor France II, punto 35).
- 56 Infine, se la Commissione non ha l'obbligo di procedere all'istruzione di ciascuna delle denunce con cui è adita, in compenso, se decide di procedervi, essa deve farlo, salvo motivazione debitamente circostanziata, con la cura, la serietà e la sollecitudine necessarie per poter valutare con piena cognizione di causa gli elementi di fatto e di diritto sottoposti alla sua attenzione dai denunciati (sentenza Asia Motor France II, punto 36).
- 57 Alla luce di queste considerazioni occorre esaminare i due motivi dedotti dai ricorrenti a sostegno del loro ricorso.

*Sul primo motivo relativo ad un errore manifesto di valutazione*

## Argomenti delle parti

- 58 Secondo i ricorrenti, non si può contestare il fatto che tra i cinque importatori di cui trattasi esisteva un'intesa avente ad oggetto di escludere dal mercato francese le imprese che intendevano distribuire su tale mercato vetture giapponesi di marche diverse da quelle distribuite da tali importatori. Invitati dal Tribunale all'udienza a sviluppare questa affermazione, i ricorrenti hanno innanzi tutto fatto presente che è pacifico che nessuna disposizione regolamentare aveva imposto ai cinque importatori di cui trattasi il comportamento fatto valere nelle denunce. Inoltre hanno fatto riferimento alla lettera 1° luglio 1987, nella quale il Ministero dell'Industria, delle Poste e Telecomunicazioni e del Turismo, riferendosi ai pericoli che le importazioni parallele rappresentavano per il sistema di autolimitazione delle vendite di veicoli giapponesi, affermava che le importazioni parallele, entrando in concorrenza diretta con l'attività dei cinque importatori accreditati, rischiavano di compromettere progressivamente l'esclusiva di fatto che era stata loro riconosciuta in cambio dei loro impegni di autolimitazione. Essi hanno anche fatto rilevare che, in tale lettera, il ministero indicava che «lo sviluppo di tali pratiche rischia di indurre rapidamente gli importatori accreditati a rimettere in discussione l'intero sistema di autolimitazione».
- 59 Per il resto i ricorrenti rilevano che la Commissione stessa ha precisato all'udienza nella causa T-387/94 che la decisione dell'amministrazione francese di non riconoscere altre marche giapponesi al di fuori di quelle dei cinque importatori in questione rientrava nella convenzione stipulata e poteva essere considerata come «contropartita» per l'acquiescenza degli importatori alla politica dell'amministrazione. Essi ritengono che la spiegazione che la Commissione fornisce circa questa dichiarazione nel controricorso non possa essere accettata, in quanto le pressioni insostenibili sono atti unilaterali mentre i rapporti bilaterali comportano un consenso, e aggiungono che i cinque importatori traevano vantaggi evidenti dal sistema di limitazione delle importazioni.

- 60 I ricorrenti fanno valere poi che, come nelle cause che hanno dato luogo alle sentenze Asia Motor France II e Asia Motor France III, la Commissione ha commesso un errore manifesto di valutazione dei fatti ritenendo che il comportamento denunciato fosse privo di autonomia al punto che sfuggiva, per tale motivo, alle disposizioni dell'art. 85, n. 1, del Trattato.
- 61 Essi fanno presente al riguardo che, come ha rilevato il Tribunale nella sentenza Asia Motor France III, la Commissione avrebbe potuto respingere le denunce a causa della mancanza di autonomia degli importatori di cui sopra solo se fosse risultato sulla base di indizi obiettivi, pertinenti e concordanti che tale comportamento era stato loro imposto unilateralmente dalle autorità nazionali mediante pressioni insostenibili.
- 62 Ora, gli elementi raccolti dalla Commissione nell'ambito dell'istruzione complementare che essa ha condotto in seguito alla sentenza Asia Motor France III non potrebbero costituire tali indizi. Trattandosi più in particolare delle dichiarazioni fatte dai cinque importatori in causa nelle loro risposte alle richieste di informazioni del 7 maggio 1997, da cui risulta che le autorità francesi assicuravano il rispetto delle quote individuali bloccando il rilascio di certificati di omologazione, i ricorrenti fanno rilevare che né questi importatori né i loro concessionari hanno avviato alcuna azione con l'intento di porre fine ad una tale via di fatto.
- 63 Infine, i ricorrenti fanno valere che l'istruzione complementare non è stata realizzata in maniera minuziosa e imparziale e che gli elementi raccolti non hanno costituito oggetto di una vera e propria analisi.
- 64 La Commissione sostiene che il motivo relativo ad un errore manifesto di valutazione, così come è articolato dai ricorrenti, è basato su un'interpretazione inesatta della decisione impugnata.

- 65 Essa sottolinea come risulti chiaramente da questa decisione che le denunce sono state respinte per mancanza di accordo restrittivo di concorrenza ai sensi dell'art. 85, n. 1, del Trattato e non perché le autorità francesi avrebbero esercitato pressioni insostenibili sui cinque importatori interessati affinché adottassero il comportamento fatto valere nelle denunce. All'udienza la Commissione ha tuttavia ammesso che la constatazione contenuta nelle sue due precedenti decisioni di rigetto secondo cui gli importatori in causa non disponevano di alcuna «autonomia» o «margine di manovra» era alquanto ambigua e poteva lasciare intendere che essa riteneva che questi ultimi avessero adottato un comportamento anticoncorrenziale, ma che questo sfuggisse all'art. 85, n. 1, del Trattato, in quanto era stato imposto dalle autorità pubbliche.
- 66 La Commissione fa presente che né le denunce né l'istruzione di queste ultime hanno in effetti fornito indizi dell'esistenza di un accordo restrittivo della concorrenza tra i cinque importatori interessati.
- 67 A tale riguardo essa ricorda innanzi tutto, facendo riferimento al punto 62 della sentenza Asia Motor France III, che le autorità francesi stesse hanno confermato di aver deciso, nel 1977, di adottare provvedimenti per limitare al 3% la penetrazione di autoveicoli giapponesi sul mercato metropolitano.
- 68 In secondo luogo, la Commissione rileva che le autorità francesi hanno anche ammesso che 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 la designazione di nuovi importatori ufficiali di altre marche giapponesi (sentenza Asia Motor France III, punto 62). Il sistema di limitazione delle importazioni così istituito non avrebbe quindi necessitato di un'intesa tra gli importatori interessati ma sarebbe stato unicamente basato su rapporti bilaterali tra ciascuno di questi e le autorità francesi. Essa fa presente a tale riguardo che la stabilizzazione delle vendite al livello voluto dalle autorità risultava da indicazioni che queste comunicavano direttamente e verbalmente a ciascuno degli importatori, così come è indicato nelle lettere 6 giugno 1997 della società Toyota, 9 giugno 1997 della società Nissan, 9 giugno 1997 della società Mazda e

24 giugno 1997 della società Honda, e che spettava a questi importatori rispettare il limite che le autorità fissavano loro individualmente. La Commissione aggiunge che, come le autorità francesi hanno esposto nella loro risposta dell'11 novembre 1993 alla sua richiesta di informazioni, «il fatto di limitare il tasso di penetrazione a un certo volume presupponeva necessariamente che fosse fissata anche la ripartizione di questo volume tra le varie marche: altrimenti le autorità francesi non avrebbero disposto di alcun mezzo per controllare ed imporre il rispetto del volume globale fissato».

- 69 In terzo luogo, la Commissione sostiene che le autorità francesi assicuravano il rispetto delle quote assegnate ai cinque importatori bloccando il rilascio dei certificati di omologazione per gli autoveicoli importati al di fuori di queste quote. Il complemento di istruzione che essa ha effettuato in seguito alla sentenza Asia Motor France III avrebbe consentito di raccogliere dichiarazioni concordanti a tale riguardo presso gli importatori di cui trattasi nonché una lettera particolarmente eloquente, inviata da questi importatori, in data 27 febbraio 1981, al direttore dell'industria metallurgica, meccanica ed elettronica del Ministero dell'Industria, delle Poste e Telecomunicazioni e del Turismo.
- 70 Secondo la Commissione, è tanto più certo che questi importatori avevano accettato il sistema delle quote solo sotto la pressione delle autorità francesi, in quanto tale sistema era contrario ai loro interessi poiché limitava l'accrescimento delle loro quote di mercato in Francia mentre tra il 1970 e il 1977 il tasso di penetrazione delle marche giapponesi era passato su tale mercato dallo 0,17 al 2,51%.
- 71 Essa ammette che questo sistema impediva de facto nuove entrate sul mercato e pertanto proteggeva i cinque importatori accreditati. Tuttavia questo sarebbe il risultato non di un accordo tra detti importatori, ma della sola volontà delle autorità francesi di limitare il numero di immatricolazioni di autoveicoli giapponesi. In ogni caso, questi importatori avrebbero potuto solo rivolgersi alle autorità francesi se avessero voluto impedire nuove designazioni e l'accordo che sarebbe intervenuto su tale punto tra queste autorità e ciascun importatore non costituirebbe un accordo tra imprese ai sensi dell'art. 85, n. 1, del Trattato. Inoltre, anche se nel contesto di una disciplina delle importazioni da parte dei poteri pubblici ciascun importatore, in quanto accetta di limitare le sue vendite, ha interesse a che l'evoluzione delle quote di mercato dei suoi concorrenti

immediati sia anch'essa bloccata, non se ne potrebbe dedurre l'esistenza di un accordo tra imprese.

- 72 Per quanto riguarda la dichiarazione che essa ha fatto all'udienza nella causa T-387/94, (v. in prosieguo, punto 76), la Commissione fa rilevare che questa dichiarazione è «semplicemente descrittiva di un sistema di rapporti bilaterali». Essa avrebbe inteso in tal modo operare una distinzione tra i rapporti delle autorità francesi con ciascun importatore — i quali non potrebbero essere considerati come «accordo tra imprese» ai sensi dell'art. 85, n. 1, del Trattato —, da un lato, ed eventuali rapporti tra importatori, dall'altro.

### Giudizio del Tribunale

- 73 Occorre ricordare innanzi tutto che la Commissione aveva già respinto le denunce dei ricorrenti e della società Somaco nella sua decisione 5 dicembre 1991 tenendo conto in particolare della mancanza di autonomia degli operatori economici in causa. Nella sua sentenza *Asia Motor France II*, il Tribunale ha constatato che tale decisione, in quanto si basa su questo motivo di rigetto, 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 è pervenuto a questa conclusione dopo avere esaminato, in un primo tempo, due documenti, relativi alle importazioni in Martinica di autovetture giapponesi, che erano stati depositati dai denunciati durante il procedimento amministrativo dinanzi alla Commissione. Dopo aver constatato che questi elementi del fascicolo «costituiscono», a prima vista, un serio indizio dell'esistenza di una reale autonomia di comportamento» degli operatori economici interessati (punto 44), il Tribunale ha esaminato la motivazione della decisione 5 dicembre 1991 laddove questa respingeva non solo la denuncia della società Somaco relativa all'esistenza di un'intesa tra i concessionari della Martinica, ma anche le denunce dei ricorrenti relativamente all'esistenza di un'intesa tra gli importatori nella Francia metropolitana. Dopo aver analizzato altri due documenti, cioè la lettera 1° luglio 1987 e la sentenza del tribunal de commerce di Parigi 16 marzo 1990, il Tribunale ha ritenuto che i diversi atti del fascicolo non corroborassero la conclusione secondo

cui gli operatori economici della Francia metropolitana e della Martinica messi in causa nelle varie denunce non disponevano di alcuna autonomia o di alcun «margine di manovra» (punto 55).

- 74 In seguito all'annullamento da parte del Tribunale, nella sentenza Asia Motor France II, della decisione 5 dicembre 1991, la Commissione ha continuato l'esame delle denunce soprammenzionate inviando richieste di informazioni alle autorità francesi ed ai concessionari della Martinica messi in causa nella denuncia della società Somaco (v. sopra, punti 16-17). Nella sua conseguente decisione del 13 ottobre 1994, con cui venivano respinte nuovamente queste denunce, la Commissione ha ritenuto che l'esame delle risposte alle richieste di informazioni «confirm[ava] 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» ed ha concluso: «è sufficientemente confermato che gli importatori in questione, specie quelli della Martinica, non avevano alcun margine di manovra nella messa in atto del regime di importazione di cui trattasi».
- 75 Nella sentenza Asia Motor France III, il Tribunale, per controllare la legittimità di questi motivi di rigetto, ha esaminato separatamente il comportamento fatto valere nelle denunce dei ricorrenti relative alle importazioni nella Francia metropolitana, e quello fatto valere nella denuncia della società Somaco, relativa alle importazioni in Martinica.
- 76 Pertanto, relativamente alle denunce dei ricorrenti, il Tribunale ha constatato che «la Commissione a[veva] 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» e che «mancando le prove dell'esistenza di pressioni insostenibili (...) che avrebbero forzato gli operatori 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» (punto 71). Esso è pervenuto a questa conclusione dopo aver constatato in particolare, innanzi tutto, che la Commissione aveva basato la sua decisione sugli stessi elementi su cui aveva basato il primo motivo di rigetto della sua decisione 5 dicembre 1991. Esso ha rilevato così, da un lato, che gli elementi definiti dalla Commissione come «nuovi» nel controricorso e nella controreplica riguardano unicamente la situazione in Martinica e, dall'altro, che le risposte delle autorità francesi alla richiesta di informazioni del 25 agosto 1993 non hanno fornito alcun elemento tale da corroborare o chiarire l'affermazione secondo cui 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 (punto 66). In tale situazione, il Tribunale ha constatato che nessun elemento del fascicolo consentiva di concludere che siffatte pressioni fossero state effettivamente esercitate sugli importatori e che detta questione non avesse costituito oggetto di alcuna verifica durante il procedimento amministrativo presso le autorità francesi o presso gli importatori nella Francia metropolitana (punto 68). In secondo luogo, il Tribunale ha rilevato 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 pressione insostenibili da parte delle autorità francesi», e che questo punto trovava conferma nella lettera del 1° luglio 1987 (punto 69).

77 Per contro, per quanto riguarda la denuncia della società Somaco, il Tribunale ha ritenuto che il motivo di rigetto relativo all'assenza di autonomia dei concessionari della Martinica nell'instaurazione del regime di importazione di cui trattasi non fosse basato su un errore manifesto di valutazione dei fatti. Esso ha rilevato che i nuovi elementi raccolti nel corso dell'istruttoria effettuata a seguito della sentenza *Asia Motor France II* autorizzavano una nuova interpretazione dei documenti ai quali, dopo una prima analisi, esso in tale sentenza aveva attribuito grande valore probatorio circa la verosimile esistenza di un concorso di volontà.

78 Nella fattispecie occorre esaminare se il motivo relativo all'assenza di un'intesa vietata dall'art. 85 del Trattato, su cui s'è basata la decisione impugnata per

respingere le denunce dei ricorrenti, sia sufficientemente corroborato dagli elementi che sono stati raccolti dalla Commissione, tra cui quelli ottenuti nell'ambito dell'istruttoria complementare condotta in seguito alla sentenza Asia Motor France III.

- 79 Occorre constatare innanzi tutto che diversi elementi nuovi confermano l'affermazione delle autorità francesi secondo cui nel 1977 esse hanno adottato una politica intesa a limitare la penetrazione degli autoveicoli giapponesi nel territorio della Francia metropolitana al livello allora raggiunto, ossia il 3% del totale degli autoveicoli immatricolati in tale territorio, e questo almeno fino al 1993. Occorre menzionare a titolo d'esempio una «lettera aperta al ministro dell'Industria», redatta nel 1981 dai cinque importatori in questione ed allegata alla lettera del 6 giugno 1997 della società Toyota nonché a quella del 9 giugno 1997 della società Nissan, un'articolo del giornale *Le Monde* del 6 febbraio 1981, anch'esso allegato a queste due ultime lettere, una lettera comune del 27 febbraio 1981 dei cinque importatori di cui trattasi al direttore della direzione «Industria metallurgica, meccanica ed elettronica» del Ministero dell'Industria, delle Poste e Telecomunicazioni e del Turismo, allegata alla lettera del 24 gennaio 1997 della società Honda.
- 80 In secondo luogo, elementi nuovi confermano l'affermazione delle autorità francesi secondo cui esse avevano successivamente imposto detta quota globale del 3% agli importatori di cui trattasi. Questa affermazione è infatti corroborata dalla «lettera aperta al ministro dell'Industria», citata, e dall'articolo del giornale *Le Monde* del 6 febbraio 1981, citato, che menziona «la decisione unilaterale del governo francese di limitare le immatricolazioni di autovetture giapponesi al 3% del totale annuo delle immatricolazioni francesi» ed indica che le «autorità francesi, dopo diversi mesi di negoziati, avevano notificato all'ambasciatore del Giappone in Francia, signor Kitahara, che le vendite di autovetture giapponesi non avrebbero dovuto ormai superare il livello allora raggiunto (3% del mercato), salvo vedersi imporre, diversi "ostacoli non tariffari"».
- 81 In terzo luogo, elementi nuovi corroborano l'affermazione delle autorità francesi secondo cui la ripartizione della quota globale tra questi importatori non era il frutto di una concertazione tra di essi, eventualmente con il sostegno di queste autorità, ma è stata loro imposta unilateralmente dalle stesse. Così, nella lettera

6 giugno 1997, la società Toyota chiarisce: «[I]l ministro dell'Industria convocava i cinque importatori giapponesi accreditati per comunicare loro verbalmente la quota che era stata loro attribuita per l'anno sulla base delle immatricolazioni dell'anno precedente e, in funzione dell'evoluzione del mercato francese, il Ministero dell'Industria adattava, se necessario, la quota individuale attribuita a ciascuna delle marche secondo la stessa procedura verbale». Inoltre nella lettera 9 giugno 1997 la società Nissan fa presente che «la ripartizione della quota del 3% concessa alle autovetture giapponesi dal 1977 veniva effettuata d'autorità e individualmente marca per marca, e sempre verbalmente, dall'amministrazione francese tra i cinque importatori accreditati a quel tempo dal Ministero dell'Industria» e che «tutti questi importatori, poiché avevano la loro sede nella regione di Parigi, si trovavano quindi in prossimità del Ministero dell'Industria che non esitava a convocarli, in un primo momento all'inizio di ogni anno civile, per comunicare loro la stima di quota per l'anno, successivamente in diverse occasioni per segnalare loro le modifiche che erano state apportate dal Ministero alla quota inizialmente prevista, e questo in funzione dell'evoluzione dell'immatricolazione di autoveicoli nel mercato nazionale». Nella sua lettera dello stesso giorno la società Mazda fa presente che «la quota era stata fissata verbalmente marca per marca». Infine nella lettera 24 giugno 1997 la società Honda precisa: «È (...) di pubblico dominio il fatto che la quota del 3% fosse ripartita individualmente e verbalmente dal Ministero dell'Industria tra i cinque importatori giapponesi accreditati nel 1977 in maniera estremamente autoritaria».

- 82 Importa rilevare che queste dichiarazioni concordanti sono confermate dalle constatazioni effettuate dal conseil de la concurrence nella sua decisione 94-D-05, del 18 gennaio 1994 «relativa a pratiche constatate sul mercato automobilistico». In questa decisione il conseil de la concurrence ha indicato in particolare:

«(...) la limitazione della quota degli autoveicoli giapponesi al 3% del mercato metropolitano e al 15% del mercato della Martinica risulta da misure di contingentamento attuate dai pubblici poteri; (...) nell'ambito di questa normativa, i pubblici poteri hanno anche organizzato le modalità di ripartizione tra gli importatori dei quantitativi di autoveicoli ammessi in Francia e hanno

fissato questa ripartizione in modo che la quota globale possa essere distribuita sulle vendite dell'anno»,

e

«(...) se il gioco della concorrenza è stato falsato in quanto l'accesso degli autoveicoli giapponesi e coreani al mercato automobilistico francese è stato limitato e in quanto, ogni anno la parte di mercato globale di questi ultimi è stata ripartita senza concorrenza tra le marche Toyota, Nissan, Mazda, Honda e Mitsubishi, l'iniziativa di queste pratiche spetta all'amministrazione e non alle imprese interessate; (...) l'indagine prescritta su domanda del presidente del conseil de la concurrence non ha consentito di dimostrare che il comportamento degli imprenditori designati o dei loro concessionari della Martinica potesse essere staccato dalle decisioni dell'amministrazione, cosa che del resto ha confermato al conseil il direttore dell'industria di base e dell'attrezzatura industriale presso il Ministero dell'Industria e del Commercio estero dichiarando che "qualsiasi interrogativo sul loro comportamento deve tener conto del fatto che le modalità di gestione non rientravano nella competenza di queste imprese"».

83 Occorre rilevare poi che la Cour d'appel di Parigi, cui è stato presentato un ricorso contro questa decisione, in una sentenza del 3 febbraio 1995 ha confermato la fondatezza delle dichiarazioni soprammenzionate del conseil de la concurrence.

84 In quarto luogo, diversi elementi nuovi consentono di affermare che le autorità francesi assicuravano il rispetto delle quote individuali e, di conseguenza, della quota globale ritardando o rifiutando il rilascio dei certificati di omologazione, i quali sono indispensabili per l'immissione in circolazione di autoveicoli nel territorio francese. Ciò risulta esplicitamente dalla «lettera aperta al ministro dell'Industria», soprammenzionata, il cui principale obiettivo era in particolare di ottenere il rilascio dei «certificati di omologazione in sofferenza» e dalla lettera del 27 febbraio 1981, nella quale i cinque importatori di cui trattasi facevano presente che il rilascio dei certificati di omologazione era condizionato dal

rispetto della quota del 3% e lamentavano il fatto che taluni certificati erano trattenuti dalle autorità competenti dal mese di settembre precedente. Inoltre, nell'articolo del giornale *Le Monde* del 6 febbraio 1981, soprammenzionato, si faceva riferimento a «fastidi amministrativi per ritardare l'omologazione dei nuovi modelli di autovetture giapponesi», a denunce presentate presso il Ministero degli Affari esteri da importatori di autovetture giapponesi in Francia poiché «le loro domande di omologazione (erano state) sospese o (erano) rese molto difficili» e al fatto che il governo giapponese intendeva sottoporre agli organi competenti del GATT tale questione. Ciò risulta anche da un articolo di giornale allegato alla lettera 9 giugno 1997 della società Nissan in cui si dice: «Secondo l'agenzia di informazioni "Kyodo", il governo giapponese avrebbe inviato una protesta alla Francia per le discriminazioni di cui sono oggetto le autovetture giapponesi alle quali viene rifiutato il certificato di omologazione — quindi la possibilità di venderle». Inoltre la società Mazda ha allegato alla sua lettera del 9 giugno 1997 copie di una lettera del 29 febbraio 1981 inviata da uno dei suoi concessionari al Ministero dell'Industria, delle Poste e Telecomunicazioni e del Turismo, nella quale tale concessionario si lamentava di attendere da più di quattro mesi certificati di omologazione e sottolineava le conseguenze disastrose di questa situazione sulla sua attività. Infine, un brano di una rassegna stampa del 24 marzo 1981, allegato alla lettera 24 giugno 1997 della società Honda, indica:

«Diciannove modelli di automobili giapponesi sono attualmente sottoposti, di fatto, ad un divieto di vendita sul mercato francese non avendo ottenuto dal Ministero dell'Industria il "verbale" del Service des Mines che costituisce la prova della loro conformità alle norme di omologazione francesi».

85. Da quanto precede risulta che la conclusione della Commissione, secondo cui, in mancanza di un'intesa ai sensi dell'art. 85, n. 1, del Trattato, le denunce dei ricorrenti non sono fondate si basa su indizi obiettivi, pertinenti e concordanti.

86. Inoltre, occorre constatare che nessuno degli argomenti fatti valere dai ricorrenti è tale da rimettere in discussione questa conclusione.

- 87 Gli elementi nuovi raccolti durante l'istruttoria complementare condotta in seguito alla sentenza Asia Motor France III consentono infatti un'analisi nuova degli elementi ai quali il Tribunale aveva attribuito, nelle sentenze Asia Motor France II e Asia Motor France III, un grande valore probatorio circa la verosimile esistenza di un concorso di volontà.
- 88 Pertanto, anche se la lettera 1° luglio 1987 fa riferimento a «impegni di autolimitazione» da parte dei cinque importatori in questione, è difficile, in considerazione del contesto sopra descritto, ritenere che tali impegni siano stati volontari. Gli elementi del fascicolo dimostrano, per contro, che gli importatori di cui trattasi non avevano altra scelta che conformarsi ai provvedimenti adottati dalle autorità francesi. Per questo stesso motivo, l'affermazione contenuta nella lettera 1° luglio 1987, secondo cui gli importatori accreditati avrebbero potuto rimettere in discussione il regime di importazione delle autovetture giapponesi nella Francia metropolitana, non sembra più credibile.
- 89 Per quanto riguarda poi il fatto che i cinque importatori in questione avrebbero beneficiato di una «contropartita», costituita dalla decisione dell'amministrazione francese di non accreditare altre marche di vetture giapponesi diverse dalle loro (v. la lettera del 1° luglio 1987 e la dichiarazione resa dalla Commissione all'udienza nella causa T-387/94, soprammenzionata, nel punto 76), il chiarimento fornito dalla Commissione all'udienza, secondo cui l'amministrazione francese intendeva in tal modo limitare il carattere sgradevole della politica avviata, può essere ragionevolmente accettato.
- 90 Per quanto riguarda le constatazioni effettuate dal Tribunal de commerce di Parigi nella sentenza 16 marzo 1990 (v. punti 52 e 53 della sentenza Asia Motor France II), occorre rilevare che esse sono attualmente contraddette dai nuovi elementi raccolti dalla Commissione.

91 Da quanto precede risulta che il motivo relativo ad un errore manifesto di valutazione dei fatti non è fondato.

*Sul secondo motivo relativo alla violazione dell'art. 176 del Trattato*

Argomenti delle parti

92 I ricorrenti sostengono che la Commissione non ha adottato i provvedimenti che comporta l'esecuzione della sentenza Asia Motor France III e che ciò costituisce una violazione dell'art. 176 del Trattato.

93 A loro parere, la decisione impugnata contiene di nuovo gli errori di fatto e di diritto individuati dal Tribunale con tale sentenza.

94 Innanzi tutto l'istruttoria complementare delle denunce da parte della Commissione non sarebbe stata condotta in maniera seria e diligente. Questa si sarebbe limitata ad inviare agli importatori interessati una nuova richiesta di informazioni contenente quesiti inappropriati, orientati e vertenti su fatti che risalgono ad una ventina d'anni, e non avrebbe seriamente analizzato le risposte a tali quesiti. Inoltre, nessuna verifica supplementare sarebbe stata effettuata presso le autorità francesi.

- 95 In secondo luogo, la Commissione non avrebbe, comunque, raccolto nessun elemento nuovo che dimostrasse l'esistenza di pressioni insostenibili che sarebbero state esercitate dalle autorità sui cinque importatori in questione affinché adottassero il comportamento fatto valere nelle denunce dei ricorrenti.
- 96 La Commissione replica che essa ha tratto tutte le conseguenze dalla sentenza Asia Motor France III riprendendo l'istruttoria delle denunce.
- 97 Essa fa presente che l'istruttoria effettuata precedentemente presso le autorità francesi aveva già consentito di raccogliere informazioni che sembravano complete e pertinenti sul meccanismo di limitazione delle importazioni di autoveicoli giapponesi che queste avevano posto in essere. Rileva al riguardo che queste autorità avevano indicato per due volte, in risposta alle richieste di informazioni che erano state loro inviate, che gli importatori di autovetture giapponesi in Francia si erano limitati a conformarsi alle decisioni dei pubblici poteri adottate nell'ambito dei rapporti commerciali franco-giapponesi e che esse erano in grado di imporre rettifiche in caso di superamento dei volumi di vendite autorizzati. La Commissione aggiunge che da una lettera del 19 agosto 1982 del segretario di Stato presso il ministro incaricato dei dipartimenti e territori d'oltremare risultava che il rilascio dei certificati di omologazione era lo strumento utilizzato per sancire la regolamentazione, senza che fosse stato necessario adottare disposizioni formali. La Commissione chiarisce che, in tale situazione, e in considerazione del fatto che il meccanismo di limitazione delle importazioni aveva costituito oggetto di un procedimento puramente orale, non le era sembrato utile ricercare presso le autorità francesi nuovi elementi di fatto o di diritto.
- 98 La Commissione sostiene che, per conformarsi alle indicazioni contenute al punto 68 della sentenza Asia Motor France III, essa ha tuttavia ritenuto necessario ottenere dagli importatori in questione la prova di eventuali pressioni esercitate dalle autorità francesi al fine di far rispettare il meccanismo di



regolamentazione delle importazioni, nonché una spiegazione dei motivi per cui essi non avevano potuto resistervi. Essa precisa che a tal fine ha inviato loro, in data 7 maggio 1997, nuove richieste di informazioni ai sensi dell'art. 11 del regolamento n. 17.

- 99 La Commissione fa rilevare che, nelle loro risposte, gli importatori hanno descritto in maniera concorde le modalità della disciplina instaurata dalle autorità francesi, confermando in tutti i punti le dichiarazioni precedenti di queste ultime, e che questo le ha consentito di essere pienamente confortata nella sua opinione.
- 100 Infine, essa ritiene che non le si possa addebitare una mancanza di diligenza o di serietà circa il modo in cui le denunce sono state istruite. Essa rileva che ha raccolto per due volte informazioni presso le autorità francesi e che, ai sensi dell'art. 14 del regolamento n. 17, essa non può procedere a verifiche presso uno Stato membro, ma solo presso imprese ed associazioni d'impresa. Aggiunge a tale riguardo che era libera di ritenere che un controllo, in base a questa disposizione, presso importatori fosse sproporzionato. Infine, per quanto riguarda la formulazione delle questioni che figurano nella richiesta di informazioni del 7 maggio 1997, questa sarebbe stata dettata dal punto 68 della sentenza Asia Motor France III.

### Giudizio del Tribunale

- 101 Occorre rilevare in via preliminare che, quando il Tribunale annulla un atto di un'istituzione, l'art. 176 impone a quest'ultima di emanare i provvedimenti

necessari per l'esecuzione della sentenza. Al riguardo la Corte e il Tribunale hanno statuito che, per conformarsi alla sentenza e dare ad essa piena esecuzione, l'istituzione è tenuta a rispettare non soltanto il dispositivo della sentenza, ma anche la motivazione da cui quest'ultimo discende e che ne costituisce il sostegno necessario, nel senso che è indispensabile per determinare il senso esatto di quanto è stato dichiarato nel dispositivo. È infatti questa motivazione che, in primo luogo, identifica la disposizione esatta considerata illegittima e, in secondo luogo, evidenzia le ragioni esatte per l'illegittimità accertata nel dispositivo e che l'istituzione interessata deve prendere in considerazione nel sostituire l'atto annullato (sentenze della Corte 26 aprile 1988, cause 97/86, 99/86, 193/86 e 215/86, Asteris e a./Commissione, Racc. pag. I-2181, punto 27, e del Tribunale 27 novembre 1997, causa T-224/95, Tremblay e a./Commissione, Racc. pag. II-2215, punto 72).

- 102 Nella fattispecie i ricorrenti, da un lato, criticano il modo in cui la Commissione ha proceduto all'istruttoria complementare delle loro denunce e, dall'altro, contestano la pertinenza degli elementi raccolti nell'ambito di questa istruttoria nonché dell'analisi che ne ha fatto la Commissione.
- 103 Per quanto riguarda la prima censura, occorre ricordare che dalla motivazione della sentenza Asia Motor France III risulta che il Tribunale ha annullato la decisione della Commissione 13 ottobre 1994, in quanto essa respinge le denunce dei ricorrenti, dopo aver constatato che questa aveva commesso un errore manifesto di valutazione dei fatti ritenendo, in considerazione degli elementi di cui disponeva, che il comportamento dei cinque importatori ufficiali nella Francia metropolitana fosse tanto privo di autonomia da sfuggire, sotto questo aspetto, all'applicazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato (punto 71). In questa sentenza il Tribunale ha più in particolare addebitato alla Commissione di non aver verificato «presso le autorità francesi o presso gli importatori della Francia metropolitana» (punto 68) se fossero state esercitate pressioni nei confronti di questi ultimi da parte dell'amministrazione affinché accettassero una limitazione delle loro importazioni (punti 68 e 71). Ora, in seguito a questa sentenza, la Commissione ha precisamente invitato tali importatori a dimostrarle, in particolare, che essi erano stato oggetto di tali pressioni e che non avevano potuto resistervi (v. sopra, punto 24). L'affermazione secondo cui i quesiti posti a tale riguardo dalla Commissione sarebbero stati «inappropriati» e «orientati» deve essere respinta, in quanto tali quesiti sono stati manifestamente formulati alla luce della motivazione della sentenza Asia Motor France III. Inoltre, non si

può dedurre dalla motivazione di questa sentenza che la Commissione avrebbe necessariamente dovuto, nell'ambito della sua istruttoria complementare, ottenere, inoltre, informazioni dalle autorità francesi. Le critiche formulate dai ricorrenti nei confronti di questa istruttoria complementare sono quindi infondate.

- 104 Per quanto riguarda l'argomento secondo cui gli elementi raccolti nel corso di tale istruttoria complementare sarebbero privi di pertinenza e non avrebbero costituito oggetto di un'analisi seria da parte della Commissione, esso non è fondato, in quanto il Tribunale ha constatato, nell'ambito del presente ricorso (v., sopra, punti 68-90), che questi elementi, aggiunti a quelli di cui quest'ultima già disponeva, giustificano sufficientemente in diritto la sua conclusione secondo cui tali denunce devono essere respinte in mancanza di un'intesa vietata dall'art. 85, n. 1, del Trattato.
- 105 Da quanto precede risulta che il motivo relativo ad una violazione dell'art. 176 del Trattato dev'essere respinto in quanto infondato.
- 106 Ne deriva che il ricorso deve essere integralmente respinto.

### Sulle spese

- 107 Ai sensi dell'art. 87, n. 2, del regolamento di procedura, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda. I ricorrenti sono rimasti soccombenti e devono quindi essere condannati alle spese, in conformità alla domanda della Commissione.

Per questi motivi,

IL TRIBUNALE (Quinta Sezione)

dichiara e statuisce:

- 1) Le conclusioni intese a che il Tribunale dia atto ai ricorrenti che essi si riservano il diritto di presentare un ricorso per risarcimento danni contro la Commissione sono irricevibili.
- 2) Per il resto il ricorso è respinto in quanto infondato.
- 3) I ricorrenti sopporteranno le proprie spese e, in solido, le spese sostenute dalla Commissione, ivi comprese le spese riservate nell'ordinanza 21 maggio 1999.

García-Valdecasas

Lindh

Cooke

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 26 ottobre 2000.

Il cancelliere

Il presidente

H. Jung

P. Lindh