

SENTENZA DELLA CORTE

24 ottobre 1995 \*

Nel procedimento C-70/93,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, a norma dell'art. 177 del Trattato CEE, dal Bundesgerichtshof nella causa dinanzi ad esso pendente tra

**Bayerische Motorenwerke AG**

e

**ALD Auto-Leasing D GmbH,**

domanda vertente sull'interpretazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato CEE e del regolamento (CEE) della Commissione 12 dicembre 1984, n. 123/85, relativo all'applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3, del Trattato CEE a categorie di accordi per la distribuzione di autoveicoli e il servizio di assistenza alla clientela (GU 1985, L 15, pag. 16),

LA CORTE,

composta dai signori G.C. Rodríguez Iglesias, presidente, C.N. Kakouris, D.A.O. Edward, G. Hirsch, presidenti di sezione, G.F. Mancini, F.A.

\* Lingua processuale: il tedesco.

Schockweiler (relatore), J. C. Moitinho de Almeida, P. J. G. Kapteyn, P. Jann, H. Ragnemalm e L. Sevón, giudici,

avvocato generale: G. Tesauo

cancelliere: H. A. Rühl, amministratore principale

viste le osservazioni scritte presentate:

— per la Bayerische Motorenwerke AG, dall'avv. Karl Peter Mailänder, del foro di Stoccarda,

— per la ALD Auto-Leasing D GmbH, dall'avv. Albrecht Bach, del foro di Stoccarda,

— per il governo tedesco, dal signor Claus-Dieter Quassowski, Regierungsdirektor presso il ministero federale dell'Economia, in qualità di agente,

— per il governo francese, dai signori Philippe Pouzoulet, vicedirettore presso la direzione Affari giuridici del ministero degli Affari esteri, e Hubert Renié, segretario per gli affari esteri presso la medesima direzione, in qualità di agenti,

— per il governo del Regno Unito, dalla signora S. Lucinda Hudson, Assistant Treasury Solicitor, in qualità di agente, assistita dal signor Peter Goldsmith, QC,

— per la Commissione delle Comunità europee, dal signor Bernd Langeheine, membro del servizio giuridico, in qualità di agente,

vista la relazione d'udienza,

sentite le osservazioni orali della Bayerische Motorenwerke AG, della ALD Auto-Leasing D GmbH, del governo francese, del governo del Regno Unito e della Commissione, rappresentata dal signor Götz zur Hausen, consigliere giuridico, in qualità di agente, all'udienza del 17 maggio 1994,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 22 novembre 1994,

vista l'ordinanza 25 gennaio 1995 di riapertura della fase orale,

sentite le osservazioni orali della Bayerische Motorenwerke AG, della ALD Auto-Leasing D GmbH, del governo francese, del governo del Regno Unito, rappresentato dalla signora Lindsey Nicoll, del Treasury Solicitor's Department, in qualità di agente, assistita dal signor Peter Goldsmith, e della Commissione, rappresentata dal signor Bernd Langeheine, all'udienza del 31 maggio 1995,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza dell'8 giugno 1995,

ha pronunciato la seguente

### Sentenza

- 1 Con ordinanza 19 gennaio 1993, pervenuta in cancelleria il 15 marzo successivo, il Bundesgerichtshof ha sottoposto alla Corte, a norma dell'art. 177 del Trattato CEE, due questioni pregiudiziali sull'interpretazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato CEE e del regolamento (CEE) della Commissione 12 dicembre 1984, n. 123/85,

relativo all'applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3, del Trattato CEE a categorie di accordi per la distribuzione di autoveicoli e il servizio di assistenza alla clientela (GU 1985, L 15, pag. 16; in prosieguo: il «regolamento n. 123/85»).

- 2 Tali questioni sono state sollevate nell'ambito di una controversia tra la Bayerische Motorenwerke AG (in prosieguo: la «BMW») e la ALD Auto-Leasing D GmbH (in prosieguo: la «ALD») in merito ad una circolare che il costruttore di autoveicoli BMW ha inviato ai suoi concessionari in Germania, invitandoli a non effettuare forniture alle società di leasing quando queste mettono i veicoli a disposizione di clienti che hanno il domicilio o la sede sociale al di fuori del territorio contrattualmente assegnato al concessionario considerato.
- 3 La ALD è una società di leasing indipendente dai costruttori di autoveicoli. Essa propone, tra l'altro, la locazione in leasing di autoveicoli di marca BMW, che acquista presso i concessionari o le succursali della società madre BMW che le offrono le condizioni di prezzo più favorevoli. Dall'ordinanza di rinvio emerge che i contratti proposti dalla ALD non prevedono alcuna opzione di acquisto.
- 4 La società costruttrice BMW vende i suoi autoveicoli in Germania tramite succursali e distributori selezionati. La rete di vendita è organizzata con lo stesso sistema all'estero, ed in particolare negli Stati membri della Comunità. Il contratto stipulato dalla BMW con i suoi concessionari vieta a questi ultimi, al punto 2.4, di «avvalersi di un intermediario al di fuori del territorio convenuto per il prodotto contrattuale».

- 5 La BMW è attiva anche nel settore del leasing di autoveicoli dato che il gruppo comprende la società BMW-Leasing GmbH, le cui prestazioni sono peraltro offerte dai concessionari BMW.
  
- 6 La nascita di società di leasing indipendenti, e pertanto non sottoposte agli obblighi contrattuali che vincolano i concessionari della rete BMW (e, in particolare, all'obbligo di limitare la propria attività all'interno di un territorio determinato) ha provocato, secondo la BMW, uno squilibrio nella sua organizzazione commerciale. Infatti, tali società indipendenti indirizzano i propri acquisti su alcuni concessionari BMW, offrendo poi gli autoveicoli in leasing a clienti stabiliti al di fuori del territorio contrattuale di quei concessionari. Successivamente, i clienti si rivolgono al concessionario BMW del territorio contrattuale nel quale sono stabiliti per ricevere il servizio gratuito di assistenza alla clientela. Questi concessionari, che non sono intervenuti all'atto della vendita iniziale, non hanno alcun margine di utile. Essi hanno quindi denunciato alla BMW lo sconvolgimento apportato nella rete di distribuzione dall'attività delle società di leasing indipendenti.
  
- 7 In seguito a tali denunce, il 12 febbraio 1988 la BMW inviava ai suoi concessionari in Germania una circolare dal titolo «Forniture a società terze di leasing», la quale prevede, in particolare, che:

« Sono (...) illeciti i negozi con utilizzatori il cui domicilio si trova al di fuori del territorio contrattuale e che sono stati o sono attirati dalla società terza. In questi casi, la società di leasing terza in pratica svolge una funzione di intermediazione. Tale intermediazione, unitamente ad un continuo rapporto d'affari al di là del territorio contrattuale, costituisce però, di regola, una violazione del punto 2.4 del contratto di concessione BMW. Diversa è la cosa solo quando la domanda di automobili proviene dai clienti/utilizzatori o quando la sua azienda intrattiene

un rapporto d'affari con un cliente che attribuisce importanza all'intervento di una società di leasing terza. In questo caso la domanda non passa attraverso l'intermediario, ma la società di leasing conclude semplicemente il contratto concreto di leasing.

Non pongono invece alcun problema i rapporti commerciali di natura analoga nell'ambito del territorio contrattuale.

Per lo svolgimento delle sue attività da ciò derivano le seguenti conseguenze:

1. È in via di principio suo dovere in base al contratto di concessione, per quanto riguarda i contratti con società terze di leasing, accertare dove il rispettivo cliente abbia la propria sede/domicilio. Se la sede/domicilio non si trova nel territorio contrattuale, la società terza di leasing di regola deve far riferimento ad un concessionario dell'organizzazione commerciale competente per luogo.

2. (...)

3. Se si verificano violazioni in tal senso, queste ci autorizzano, previa diffida a non violare il contratto, a rescindere il contratto a tenore del punto 11.5.

(...)».

- 8 La ALD ha ritenuto che tale circolare costituisse una violazione tanto della normativa tedesca in materia di concorrenza quanto dell'art. 85 del Trattato CEE. Essa ha pertanto adito il Landgericht di Francoforte sul Meno, chiedendo che venisse ingiunto alla BMW di porre fine al suo comportamento anticoncorrenziale. Fondandosi sul diritto nazionale, il Landgericht ha accolto le conclusioni della ALD ritenendo che l'intimazione a non effettuare forniture, in determinate circostanze, alle società di leasing indipendenti costituisse un invito al boicottaggio delle stesse società, diretto ad ostacolarle in modo iniquo, il che è in contrasto con la normativa tedesca in materia di concorrenza.
- 9 La BMW si è appellata contro tale decisione, con esito negativo, dinanzi all'Oberlandesgericht di Francoforte sul Meno.
- 10 La BMW ha quindi presentato un ricorso in cassazione («Revision») dinanzi al Bundesgerichtshof, che ha parzialmente confermato le decisioni dei giudici di primo e secondo grado. Secondo il Bundesgerichtshof, la circolare contiene infatti un invito a rifiutare le vendite che va ben oltre l'ambito degli obblighi contrattuali dei concessionari ed appare principalmente diretto alla ALD, che è la principale società di leasing indipendente in Germania. Tuttavia, il Bundesgerichtshof non ha ritenuto che la circolare in argomento costituisse, per ciò stesso, un invito al boicottaggio, vietato dal diritto tedesco, fattispecie la quale presupporrebbe che venga provata la volontà di ostacolare in modo iniquo le società di leasing indipendenti. A suo avviso, una siffatta volontà non sussiste quando il comportamento della BMW rimane nei limiti delle pratiche anticoncorrenziali ammesse dal diritto comunitario nell'ambito di un sistema di distribuzione selettiva. Per il Bundesgerichtshof, la compatibilità della circolare con il diritto comunitario, e in particolare con il regolamento n. 123/85, può quindi rimettere in questione il giudizio di incompatibilità della detta circolare con il diritto nazionale.

- 11 La BMW ritiene che l'invito a non effettuare forniture rientri nell'ambito di applicazione del regolamento comunitario di esenzione e inoltre che l'esenzione concessa dal diritto comunitario osti all'applicazione da parte del giudice nazionale della normativa tedesca più restrittiva in materia di concorrenza.
- 12 Tuttavia, in assenza di un'esenzione espressamente prevista dal regolamento n. 123/85 per gli obblighi del tipo di quelli imposti ai concessionari BMW con la circolare, il Bundesgerichtshof dubita che tale regolamento possa giustificare il comportamento della BMW.
- 13 Alla luce di queste considerazioni, esso ha deciso di sospendere il procedimento ed ha sottoposto alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:
- «1) Se sussista una violazione — anche in considerazione del regolamento (CEE) n. 123/85 — dell'art. 85, n. 1, del Trattato CEE, nel caso in cui un produttore di autoveicoli, che vende i suoi veicoli attraverso un sistema di distribuzione selettiva, pattuisca con i suoi concessionari che società di leasing indipendenti dai produttori non possono essere rifornite di autoveicoli quando questi ultimi devono essere messi a disposizione di utilizzatori che hanno il loro domicilio o la loro sede sociale al di fuori del territorio contrattuale del concessionario, o quando un produttore di autoveicoli inciti i concessionari a tenere un comportamento analogo.
- 2) Nel caso in cui la questione sub 1) venga risolta negativamente: se il regolamento (CEE) n. 123/85 osti ad un provvedimento del giudice nazionale che vieti ad un produttore di autoveicoli di rivolgere ai suoi concessionari un'intimazione di contenuto analogo a quello illustrato nella questione sub 1), in quanto intimazione a bloccare le consegne illegittima ai sensi delle norme di diritto nazionale sulle restrizioni della concorrenza».



## Sulla prima questione pregiudiziale

- 14 Con la prima questione, il giudice a quo chiede anzitutto se l'art. 85, n. 1, del Trattato CEE debba essere interpretato nel senso che vieta ad un produttore di autoveicoli che vende i suoi veicoli attraverso un sistema di distribuzione selettiva di pattuire con i suoi concessionari che non verranno fornite vetture alle società di leasing indipendenti quando queste, pur non prevedendo alcuna opzione di acquisto, le mettano a disposizione di utilizzatori che hanno il domicilio o la sede sociale al di fuori del territorio contrattuale del concessionario interessato, o di incitare tali concessionari a tenere un comportamento analogo. In caso di soluzione affermativa, esso chiede in secondo luogo se il regolamento n. 123/85 debba essere interpretato nel senso che esenta un accordo siffatto.

### *Sull'applicazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato*

- 15 Secondo una giurisprudenza costante, stabilita con le sentenze 30 giugno 1966, causa 56/65, Société technique minière (Racc. pag. 261), e 13 luglio 1966, cause riunite 56/64 e 58/64, Consten e Grundig/Commissione (Racc. pag. 457), gli accordi fra operatori che agiscono in stadi diversi del ciclo produttivo, denominati accordi verticali, possono costituire accordi ai sensi dell'art. 85, n. 1, del Trattato e ricadere nel divieto sancito da tale disposizione.
- 16 Inoltre, nella sentenza 17 settembre 1985, cause riunite 25/84 e 26/84, Ford/Commissione (Racc. pag. 2725, punto 21), la Corte ha considerato che un invito rivolto da un produttore di autoveicoli ai suoi concessionari non costituisce

un atto unilaterale che esulerebbe dal divieto dell'art. 85, n. 1, del Trattato, bensì un accordo ai sensi della medesima disposizione, allorché si inserisce in un complesso di rapporti commerciali continuativi disciplinati da un accordo generale predeterminato.

- 17 Nel caso di specie, emerge dal fascicolo che l'invito a non rifornire le società di leasing indipendenti, contenuto nella circolare 12 febbraio 1988, rientra nell'ambito dei rapporti contrattuali tra la BMW ed i suoi concessionari. La circolare rinvia peraltro espressamente e a più riprese al contratto di concessione. L'invito formulato si inserisce di conseguenza in un complesso di rapporti commerciali continuativi disciplinati da un accordo generale predeterminato.
- 18 Tale invito va pertanto considerato alla stregua di un accordo ai sensi dell'art. 85, n. 1, del Trattato. Per stabilire se questo accordo sia vietato dalla detta disposizione, occorre valutare se il conseguente divieto di effettuare forniture abbia per oggetto o per effetto di restringere in modo sensibile la concorrenza all'interno del mercato comune ovvero se possa pregiudicare gli scambi tra gli Stati membri.
- 19 Per quanto riguarda la condizione relativa alla restrizione della concorrenza, occorre rilevare che, in virtù dell'accordo in argomento, i concessionari BMW non possono fornire autoveicoli di marca BMW a società di leasing indipendenti se non a condizione che i veicoli siano messi a disposizione di clienti stabiliti all'interno del territorio contrattuale del concessionario considerato. Di conseguenza, soltanto il concessionario del territorio nel quale ha sede l'utilizzatore è autorizzato dal produttore a fornire autoveicoli BMW alla ALD, escludendo così tutti gli altri concessionari della BMW. Va rilevato che ciò equivale ad una protezione

territoriale assoluta a favore del concessionario BMW del territorio sul quale è stabilito il cliente della ALD. D'altro canto, l'accordo riduce la libertà di azione commerciale di ciascun concessionario in quanto limita, per ognuno, il ventaglio dei possibili clienti alle sole società di leasing che hanno stipulato contratti con utilizzatori stabiliti all'interno del suo territorio contrattuale.

20 Per quanto riguarda il pregiudizio per il commercio intracomunitario, occorre rilevare che l'accordo di cui trattasi, interessando prodotti, quali gli autoveicoli BMW, che sono oggetto di importanti scambi internazionali, può ostacolare il commercio tra gli Stati membri sotto un duplice profilo. Innanzi tutto, l'accordo vincola il complesso dei concessionari BMW per una parte rilevante del mercato comune (la Germania) e contribuisce così alla compartimentazione del mercato tedesco. Come la Corte ha più volte dichiarato, pratiche restrittive della concorrenza che si estendano a tutto il territorio di uno Stato membro hanno, per natura, l'effetto di consolidare la compartimentazione dei mercati a livello nazionale, ostacolando così l'integrazione economica voluta dal Trattato (v. sentenza 11 luglio 1985, causa 42/84, Remia e a./Commissione, Racc. pag. 2545, punto 22). L'accordo di cui trattasi ha inoltre l'effetto di ridurre la possibilità per le società straniere di leasing di acquistare autoveicoli di marca BMW in Germania. Infatti, tali società si troverebbero ad essere in qualche modo assoggettate ad un divieto di esportazione poiché i concessionari BMW non possono fornire loro i veicoli se non nel caso in cui l'utilizzatore abbia la propria sede nel territorio contrattuale del concessionario considerato.

21 Alla luce delle considerazioni che precedono, risulta che l'accordo di cui trattasi ha per oggetto e per effetto di restringere sensibilmente il gioco della concorrenza all'interno del mercato comune e può pregiudicare gli scambi tra Stati membri.

22 La prima parte della prima questione pregiudiziale va pertanto risolta dichiarando che l'art. 85, n. 1, del Trattato CEE deve essere interpretato nel senso che vieta

ad un produttore di autoveicoli che vende i suoi veicoli attraverso un sistema di distribuzione selettiva di pattuire con i suoi concessionari che non verranno fornite vetture alle società di leasing indipendenti quando queste, pur non prevedendo alcuna opzione di acquisto, le mettano a disposizione di utilizzatori che hanno il domicilio o la sede sociale al di fuori del territorio contrattuale del concessionario interessato, o di incitare tali concessionari a tenere un comportamento analogo.

*Sul regolamento n. 123/85*

- 23 In secondo luogo, il giudice a quo chiede in sostanza se un accordo siffatto rientri nell'esenzione di cui al regolamento n. 123/85.
- 24 Il regolamento n. 123/85 esenta dall'applicazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato gli accordi con i quali il fornitore incarica il rivenditore (autorizzato) di promuovere la distribuzione dei prodotti contrattuali in un territorio determinato e si impegna a riservargli, nell'ambito del medesimo territorio, la fornitura degli autoveicoli e dei pezzi di ricambio (art. 1). L'esenzione si applica altresì all'obbligo imposto ai distributori di non vendere autoveicoli di marche concorrenti (art. 3, punto 3) e di non vendere i prodotti contrattuali a rivenditori che non appartengono alla rete di distribuzione (art. 3, punto 10), a meno che non si tratti di intermediari, vale a dire di operatori che agiscono in nome e per conto dei consumatori finali e che a tal fine ricevono un mandato scritto (art. 3, punto 11).
- 25 Per contro, nessuna disposizione del regolamento prevede espressamente il leasing. Soltanto l'art. 13, che definisce i termini utilizzati nel regolamento, prevede al punto 12 che «"distribuire" e "vendere" includono altre forme di commercializzazione quali il leasing».

- 26 Basandosi sulla lettura combinata di tale disposizione e dell'art. 3, punto 10, lett. a), del regolamento, che consente al produttore di vietare ai suoi concessionari la vendita di prodotti ad un rivenditore che non appartiene alla rete distributiva, la BMW equipara, in primo luogo, le società di leasing indipendenti ai rivenditori estranei alla sua rete commerciale. Sarebbe quindi lecito vietare ai concessionari di rifornire società di leasing indipendenti. Pertanto, il divieto di effettuare forniture, conseguente all'accordo, rientrerebbe nell'ambito di applicazione del regolamento n. 123/85.
- 27 Questa tesi non può essere condivisa.
- 28 Si deve ricordare in via preliminare che, tenuto conto del principio generale di divieto delle intese anticoncorrenziali di cui all'art. 85, n. 1, del Trattato, le disposizioni a carattere derogatorio contenute in un regolamento di esenzione per categoria non possono essere oggetto di un'interpretazione estensiva e non possono essere interpretate in modo tale da estenderne gli effetti al di là di quanto è necessario per la tutela degli interessi che esse mirano a garantire.
- 29 Inoltre, le società di leasing che non prevedono opzioni di acquisto non possono essere considerate alla stregua dei rivenditori di autoveicoli nuovi, presi in considerazione dal regolamento n. 123/85, giacché esse si limitano ad acquistare veicoli al fine di soddisfare le richieste dei loro clienti e non costituiscono scorte di prodotti successivamente offerti ad una clientela ricercata in quella funzione.
- 30 Infine, come ha giustamente sottolineato la Commissione, la definizione che figura al punto 12 dell'art. 13 riguarda esclusivamente i rapporti tra il produttore ed il concessionario. Questa disposizione mira infatti ad impedire al concessionario di eludere alcuni dei suoi obblighi contrattuali ricorrendo al leasing. L'art. 13, punto

12, ha quindi l'obiettivo di evitare che il concessionario si sottragga all'obbligo di non vendere veicoli di un'altra marca (art. 3, punto 3, del regolamento) cedendo in leasing veicoli concorrenti. Allo stesso modo, esso garantisce l'osservanza dell'obbligo del concessionario di non ricercare clienti al di fuori del territorio che gli è stato assegnato (art. 3, punto 8, del regolamento) impedendogli di proporre in leasing prodotti contrattuali al di fuori della sua zona. Di conseguenza, l'art. 13, punto 12, è privo di pertinenza per valutare se le società di leasing indipendenti siano rivenditori estranei al sistema di distribuzione ai sensi dell'art. 3, punto 10, lett. a), del regolamento.

- 31 L'esenzione di cui all'art. 3, punto 10, lett. a), del regolamento non si applica pertanto all'invito della BMW a non effettuare forniture a società di leasing indipendenti come la ALD.
- 32 La BMW sostiene in secondo luogo che il detto invito è esentato anche in forza dell'art. 3, punti 8 e 9, del regolamento.
- 33 Tale disposizione consente al produttore di vietare ai suoi concessionari, da un lato, di costituire al di fuori del territorio contrattuale depositi per la distribuzione di prodotti contrattuali, attivandosi per la ricerca di clienti, e, dall'altro, di affidare a terzi la distribuzione di prodotti contrattuali al di fuori del territorio ad essi assegnato.
- 34 Si deve anzitutto osservare, in proposito, che la fornitura di autoveicoli BMW da parte dei concessionari della rete commerciale a società di leasing indipendenti la cui clientela potenziale è stabilita al di fuori del loro territorio contrattuale non configura una costituzione di deposito destinato alla distribuzione di prodotti contrattuali all'esterno del territorio convenuto. Inoltre, le società di leasing indipendenti non sono terzi ai quali i distributori possono affidare la distribuzione di autoveicoli BMW al di fuori del territorio contrattuale. Infatti, tali società,

che sono indipendenti rispetto alla rete BMW, non agiscono per conto di un concessionario al di fuori del suo territorio contrattuale ma esercitano invece la loro attività in nome e per conto proprio e vanno pertanto considerate alla stregua di un consumatore finale.

35 L'art. 3, punti 8 e 9, del regolamento non si applica quindi all'invito a non effettuare forniture rivolto dalla BMW ai suoi concessionari.

36 Si deve inoltre rilevare che, per quanto riguarda le restrizioni territoriali imposte dal produttore ai concessionari, il regolamento n. 123/85 dispone espressamente al nono 'considerando' che:

«Le restrizioni imposte alle attività del distributore al di fuori del territorio contrattuale lo stimolano a concentrare la sua attività di distribuzione e di assistenza alla clientela in una zona definita e controllabile, a migliorare la propria conoscenza del mercato e delle esigenze dei consumatori e ad orientare la propria offerta in funzione della domanda (articolo 3, punti 8 e 9); d'altra parte, la domanda dei prodotti della gamma contrattuale deve restare mobile e non subire limitazioni territoriali. I distributori devono poter soddisfare non solo la domanda di tali prodotti nella zona contrattuale, ma anche quella di persone e imprese stabilite in altri territori del mercato comune. (...)».

37 È chiaro quindi che, seppure il regolamento n. 123/85 offre ai produttori strumenti significativi per proteggere le loro reti commerciali, esso non li autorizza tuttavia a compartimentare i loro mercati. Nel caso di specie, l'invito formulato nella circolare ha per oggetto e per effetto di confinare la distribuzione di autoveicoli BMW, da parte dei concessionari tedeschi appartenenti alla rete commerciale, entro i

limiti del loro territorio contrattuale, trasferendo poi tale divieto sui clienti dei concessionari stessi i quali svolgono un'attività di leasing al di fuori della rete BMW. Esso non può quindi essere esentato, in forza dell'art. 85, n. 3, del Trattato, dal regolamento n. 123/85.

- 38 Di conseguenza, la seconda parte della prima questione va risolta dichiarando che il regolamento n. 123/85 deve essere interpretato nel senso che non esenta un accordo siffatto.

#### **Sulla seconda questione pregiudiziale**

- 39 Poiché la seconda questione è stata sollevata soltanto per l'ipotesi in cui l'accordo controverso sia sottratto, in forza del regolamento n. 123/85, all'applicazione del divieto di cui all'art. 85, n. 1, del Trattato, non occorre pronunciarsi al riguardo.

#### **Sulle spese**

- 40 Le spese sostenute dal governo tedesco, dal governo francese e dal governo del Regno Unito nonché dalla Commissione delle Comunità europee, che hanno presentato osservazioni alla Corte, non possono dar luogo a rifusione. Nei confronti delle parti nella causa principale il presente procedimento costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese.



Per questi motivi,

LA CORTE,

pronunciandosi sulle questioni sottopostele dal Bundesgerichtshof con ordinanza 19 gennaio 1993, dichiara:

**L'art. 85, n. 1, del Trattato CEE deve essere interpretato nel senso che non consente ad un produttore di autoveicoli che vende i suoi veicoli attraverso un sistema di distribuzione selettiva di pattuire con i suoi concessionari che non verranno fornite vetture alle società di leasing indipendenti quando queste, pur non prevedendo alcuna opzione di acquisto, le mettano a disposizione di utilizzatori che hanno il domicilio o la sede sociale al di fuori del territorio contrattuale del concessionario interessato, o di incitare tali concessionari a tenere un comportamento analogo.**

**Il regolamento (CEE) della Commissione 12 dicembre 1984, n. 123/85, relativo all'applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3, del Trattato CEE a categorie di accordi per la distribuzione di autoveicoli e il servizio di assistenza alla clientela, deve essere interpretato nel senso che non esenta un accordo siffatto.**

Rodríguez Iglesias

Kakouris

Edward

Hirsch

Mancini

Schockweiler

Moitinho de Almeida

Kapteyn

Jann

Ragnemalm

Sevón

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 24 ottobre 1995.

Il cancelliere

R. Grass

Il presidente

G. C. Rodríguez Iglesias