

SENTENZA DELLA CORTE (Seconda Sezione)
15 febbraio 1996*

Nel procedimento C-309/94,

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

Nissan France SA,

Serda SA,

Lyon Vaise Auto Sàrl,

Garage Gambetta SA,

Lyon Automobiles SA

e

Jean-Luc Dupasquier, titolare del Garage Sport Auto,

Star"Terre Sàrl,

Aqueducs Automobiles Sàrl,

* Lingua processuale: il francese.

domanda vertente sull'interpretazione del regolamento (CEE) della Commissione 12 dicembre 1984, n. 123/85, relativo all'applicazione dell'art. 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 (Seconda Sezione),

composta dai signori G. Hirsch, presidente di sezione, G. F. Mancini e F. A. Schockweiler (relatore), giudici,

avvocato generale: D. Ruiz-Jarabo Colomer
cancelliere: signora L. Hewlett, amministratore

viste le osservazioni scritte presentate

- per le convenute nella causa principale, dall'avv. Jean-Claude Fourgoux, del foro di Parigi,
- per il governo francese, dalle signore Edwige Belliard, vicedirettore presso la direzione affari giuridici del ministero degli Affari esteri, e Isabelle Latournarie, incaricata di missione presso la stessa direzione, in qualità di agenti,
- per il governo ellenico, dal signor Fokion Georgakopoulos, sostituto avvocato dello Stato, e dalla signora Maria Basdeki, procuratore ad lites presso l'avvocatura dello Stato, in qualità di agenti,
- per la Commissione delle Comunità europee, dai signori Francisco Enrique González Díaz, membro del servizio giuridico, e Géraud de Bergues, funzionario nazionale messo a disposizione del servizio giuridico, in qualità di agenti,

vista la relazione d'udienza,

sentite le osservazioni orali delle parti attrici nella causa principale, rappresentate dall'avv. Jean-Michel Reynaud, del foro di Versailles, delle parti convenute nella causa principale, rappresentate dall'avv. Jean-Claude Fourgoux, del governo francese, rappresentato dal signor Jean-Marc Belorgey, segretario degli affari esteri presso la direzione degli affari giuridici del ministero degli Affari esteri, in qualità di agente, del governo ellenico, rappresentato dal sig. Fokion Georgakopoulos, e della Commissione, rappresentata dai signori Francisco Enrique González Díaz e Guy Charrier, funzionario nazionale messo a disposizione del servizio giuridico, all'udienza del 16 novembre 1995,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 14 dicembre 1995,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

- 1 Con sentenza 14 novembre 1994, giunta alla Corte il successivo 23 novembre, il Tribunal de commerce di Lione ha posto, a norma dell'art. 177 del Trattato CE, due questioni pregiudiziali sull'interpretazione del regolamento (CEE) della Commissione 12 dicembre 1984, n. 123/85, relativo all'applicazione dell'art. 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).
- 2 Dette questioni sono sorte nell'ambito di una controversia tra le società Nissan France, Serda, Lyon Vaise Auto, Garage Gambetta e Lyon Automobiles, da una parte, e il signor Dupasquier, titolare del Garage Sport Auto, nonché le società Star'Terre e Aqueducs Automobiles dall'altra, relativamente ad un'azione esperita dai primi nei confronti dei secondi per concorrenza sleale.

- 3 La società Nissan France è l'importatore esclusivo in Francia di veicoli della marca Nissan. Le società Serda, Lyon Vaise Auto, Garage Gambetta e Lyon Automobiles sono concessionarie di detta marca con sede nel dipartimento francese del Rodano. Dette parti saranno indicate in prosieguo come: la «Nissan France e gli altri attori».

- 4 Il signor Dupasquier, del Garage Sport Auto, e le società Star'Terre e Aqueducs Automobiles (in prosieguo: il «Garage Sport Auto e gli altri convenuti»), ubicate nello stesso dipartimento, importano parallelamente autoveicoli nuovi di marca Nissan acquistati all'estero e li vendono in Francia, senza autorizzazione del costruttore. Inoltre fanno pubblicità come venditori di autoveicoli Nissan nuovi immediatamente disponibili.

- 5 Ritenendo che il Garage Sport Auto e gli altri convenuti, che non fanno parte della rete ufficiale di vendita Nissan né sono intermediari con mandato ai sensi dell'art. 3, punto 11, del regolamento n. 123/85, avessero praticato una concorrenza sleale nei confronti dei distributori ufficiali Nissan, la Nissan France e gli altri attori, il 22 giugno 1993, adivano il Tribunal de commerce di Lione chiedendo la condanna del Garage Sport Auto e degli altri convenuti al risarcimento del danno per concorrenza sleale, e l'ingiunzione di astenersi dalla pubblicità come venditori di automezzi Nissan nuovi immediatamente disponibili.

- 6 A sostegno della loro azione, la Nissan France e gli altri attori sostengono che la loro rete di distribuzione selettiva di automobili è conforme alle prescrizioni del regolamento n. 123/85 e tutelata dallo stesso. Le importazioni parallele sarebbero perciò possibili solo in esito ad un mandato speciale rilasciato da un singolo alle condizioni precisate dalla comunicazione 91/C 329/06 della Commissione, del 4 dicembre 1991, intitolata «Chiarimento sull'attività degli intermediari nella compravendita di automobili» (GU C 329, pag. 20). Inoltre il commerciante indipendente non potrebbe dichiararsi, specie nella pubblicità, rivenditore.

- 7 Il Garage Sport Auto e gli altri convenuti ritengono invece che il regolamento n. 123/85, il quale riguarderebbe solo i rapporti tra concedenti e concessionari, non possa venir applicato nei loro confronti e che l'intervento di operatori economici estranei a detti rapporti garantisca, conformemente al diritto comunitario, la conservazione di un equilibrio nella concorrenza. In questa situazione, un commerciante indipendente, che svolge parte della sua attività come mandatario ai sensi della disciplina comunitaria, potrebbe anche dedicarsi ad importazioni parallele di autoveicoli provenienti da altri Stati membri.
- 8 Ritenendo che la soluzione della controversia di cui era investito dipendesse dall'interpretazione del diritto comunitario, il Tribunal de commerce di Lione ha deciso di sospendere il procedimento e di porre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali.

- «1) Se un importatore parallelo possa svolgere contemporaneamente l'attività di mandatario e quella di rivenditore di autoveicoli importati.
- 2) Quali siano i criteri per distinguere gli autoveicoli nuovi da quelli di seconda mano, ai sensi del diritto comunitario.

In particolare, quale sia il numero di chilometri percorsi dall'autoveicolo e da quanto tempo lo stesso debba trovarsi in circolazione perché lo si possa considerare di seconda mano; o se la soluzione vada rimessa per ciascun caso alla valutazione dei giudici nazionali».

Sulla prima questione

- 9 Per fornire un'utile soluzione al giudice a quo, si deve intender detta questione nel senso che si chiede se il regolamento n. 123/85 vada interpretato come incompatibile con il fatto che, da una parte, un operatore, che non è né rivenditore ufficiale

della rete di distribuzione del costruttore di una marca specifica di autoveicoli, né intermediario fornito di mandato ai sensi dell'art. 3, punto 11, di detto regolamento, svolga attività di importazione parallela e di rivendita indipendente di autoveicoli nuovi di detta marca e che, dall'altra, un operatore indipendente cumuli l'attività d'intermediario con mandato e quella di rivenditore non ufficiale di autoveicoli importati parallelamente.

- 10 Per risolvere dette questioni si deve ricordare anzitutto che, in virtù dell'art. 85, n. 1, del Trattato, gli accordi tra imprese che possono incidere sull'interscambio comunitario e che hanno come oggetto e come effetto di impedire, restringere o falsare la concorrenza all'interno del mercato comune sono in linea di massima incompatibili con il mercato comune e vietati. Secondo il n. 2 di detto articolo, detti accordi sono nulli ipso jure, salvo che le disposizioni del n. 1 siano state dichiarate non applicabili dalla Commissione conformemente al n. 3 di detto articolo.
- 11 Detta decisione di disapplicazione può venir adottata dalla Commissione o in forma di decisione individuale per un accordo specifico in applicazione del regolamento del Consiglio 6 febbraio 1962, n. 17, primo regolamento d'applicazione degli artt. 85 e 86 del Trattato (GU 1962, n. 13, pag. 204), oppure mediante un regolamento d'esenzione per determinate categorie di accordi in virtù del regolamento del Consiglio 2 maggio 1965, n. 19/65/CEE, relativo all'applicazione dell'art. 85, paragrafo 3, del Trattato a categorie di accordi e pratiche concordate (GU 1965, n. 36, pag. 533). Con detto regolamento d'esenzione, la Commissione fissa le condizioni per la disapplicazione del divieto dell'art. 85, n. 1, nei confronti di un accordo che, ciononostante, sarebbe di per sé vietato.
- 12 Il regolamento n. 123/85, adottato dalla Commissione in base al regolamento n. 19/65, ha lo scopo di autorizzare taluni accordi di distribuzione e di servizio di vendita e postvendita di autoveicoli che, altrimenti, sarebbero vietati.

- 13 Infatti, in virtù del regolamento n. 123/85, l'art. 85, n. 1, è, conformemente all'art. 85, n. 3, dichiarato non applicabile, alle condizioni limitativamente fissate da detto regolamento, agli accordi con i quali il fornitore incarica un rivenditore ufficiale di promuovere, su un determinato territorio la distribuzione e il servizio di vendita e postvendita di autoveicoli e si impegna a riservargli su detto territorio la fornitura dei prodotti oggetto del contratto.
- 14 Detto regolamento esonera quindi in particolare dall'applicazione dell'art. 85, n. 1, l'obbligo imposto dal fornitore al distributore ufficiale di non vendere i prodotti oggetto del contratto a rivenditori non facenti parte della rete ufficiale di distribuzione (art. 3, punto 10), a meno che non si tratti di intermediari, cioè di operatori che agiscono in nome e per conto dei consumatori finali e che, a questo fine, ricevono un mandato scritto (art. 3, punto 11).
- 15 Come ha già dichiarato la Corte, il regolamento n. 123/85, come regolamento d'applicazione dell'art. 85, n. 3, del Trattato non contiene disposizioni vincolanti che incidano direttamente sulla validità o sul contenuto di clausole contrattuali o che obblighino le parti contraenti a conformarvi il contenuto del loro contratto, ma si limita ad offrire agli operatori economici del settore degli autoveicoli alcune possibilità di sottrarre i loro accordi di distribuzione e di assistenza alla clientela al divieto di cui all'art. 85, n. 1, benché tali accordi contengano taluni tipi di clausole di esclusiva e limitative della concorrenza (v. sentenza 18 dicembre 1986, causa 10/86, VAG France, Racc. pag. 4071, punti 12 e 16).
- 16 A questo proposito, si deve precisare che il regolamento n. 123/85, conformemente alla funzione che gli è così affidata nell'ambito dell'applicazione dell'art. 85 del Trattato, riguarda solo i rapporti contrattuali tra fornitori e distributori ufficiali della loro rete, allorché fissa le condizioni alle quali taluni accordi tra essi stipulati sono leciti sotto il profilo delle regole di concorrenza del Trattato.

- 17 Il suo oggetto si riduce perciò al contenuto degli accordi che soggetti vincolati ad una rete di distribuzione di un prodotto possono lecitamente stipulare sotto il profilo delle regole del Trattato che vietano le restrizioni al gioco normale della concorrenza all'interno del mercato comune.
- 18 Poiché dunque si limita a definire quello che i firmatari di detti accordi possono o non possono impegnarsi a fare nei confronti dei terzi, detto regolamento non ha, invece, la funzione di disciplinare l'attività di detti terzi che possono intervenire sul mercato fuori del circuito degli accordi di distribuzione.
- 19 Dunque, le disposizioni di detto regolamento d'esecuzione non possono incidere sui diritti e sugli obblighi dei terzi rispetto ai contratti stipulati tra i costruttori d'automobili e i loro concessionari, e specie su quelli dei commercianti indipendenti.
- 20 Da quanto precede consegue che il regolamento n. 123/85 non può interpretarsi nel senso che vieta ad un operatore estraneo alla rete ufficiale di distribuzione di una marca di autoveicoli determinata e che non ha qualità di intermediario fornito di mandato ai sensi di detto regolamento di procurarsi veicoli nuovi di detta marca mediante importazioni parallele e di svolgere attività indipendente di vendita di detti veicoli.
- 21 Per gli stessi motivi, detto regolamento non vieta il cumulo, da parte di uno stesso operatore indipendente, delle attività di intermediario con mandato ai sensi dell'art. 3, punto 11, del regolamento e di rivenditore non ufficiale di veicoli importati parallelamente.

- 22 Infine, la comunicazione 91/C 329/06 della Commissione, già ricordata, invocata dalle parti attrici nella causa principale, mira dal canto suo unicamente a chiarire talune nozioni ricorrenti nel regolamento e non può quindi modificare la portata dello stesso.
- 23 Ciò premesso, si deve rispondere al giudice proponente che il regolamento n. 123/85 va interpretato nel senso che non osta a che un operatore, che non è né rivenditore ufficiale della rete di distribuzione del costruttore di una determinata marca di autoveicoli né intermediario fornito di mandato ai sensi dell'art. 3, punto 11, di detto regolamento, svolga attività d'importazione parallela e di rivendita indipendente di veicoli nuovi di detta marca. Detto regolamento non osta nemmeno a che un operatore indipendente cumuli l'attività d'intermediario con mandato e quella di rivenditore non ufficiale di veicoli importati parallelamente.

Sulla seconda questione

- 24 Visto il tenore della soluzione data alla questione precedente, non è il caso di risolvere la seconda questione.

Sulle spese

- 25 Le spese sostenute dai governi francese ed ellenico, 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 (Seconda Sezione),

pronunciandosi sulle questioni sottoposte dal Tribunal de commerce di Lione, con sentenza 14 novembre 1994, così dichiara:

Il regolamento (CEE) della Commissione 12 dicembre 1984, n. 123/85, relativo all'applicazione dell'art. 85, paragrafo 3, del Trattato CEE a categorie di accordi per la distribuzione di autoveicoli e il servizio d'assistenza alla clientela, va interpretato nel senso che non osta a che un operatore, che non è né rivenditore ufficiale della rete di distribuzione del costruttore di una determinata marca di autoveicoli né intermediario fornito di mandato ai sensi dell'art. 3, punto 11, di detto regolamento, svolga attività d'importazione parallela e di rivendita indipendente di veicoli nuovi di detta marca. Detto regolamento non osta nemmeno a che un operatore indipendente cumuli l'attività d'intermediario con mandato e quella di rivenditore non ufficiale di veicoli importati parallelamente.

Hirsch

Mancini

Schockweiler

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 15 febbraio 1996.

Il cancelliere

Il presidente della Seconda Sezione

R. Grass

G. Hirsch