II

(Atti per i quali la pubblicazione non è una condizione di applicabilità)

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 25 settembre 1986

relativa ad una procedura di applicazione dell'articolo 85 del trattato CEE e dell'articolo 15 del regolamento n. 17 del Consiglio

(IV/31.143 — Peugeot)

(Il testo in lingua francese è il solo facente fede)

(86/506/CEE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea,

visto il regolamento n. 17 del Consiglio, del 6 febbraio 1962, primo regolamento di attuazione degli articoli 85 e 86 del trattato [1], modificato da ultimo dall'atto di adesione della Spagna e del Portogallo, in particolare gli articoli 4, 5, 6 e 15, paragrafo 1, lettera b),

vista la notifica del contratto tipo di concessione di vendita di autoveicoli delle marche Peugeot e Talbot, fatta il 30 gennaio 1963 dalla società Automobiles Peugeot SA, ai sensi dell'articolo 5 del regolamento n. 17,

vista la decisione della Commissione del 1° ottobre 1984 d'iniziare la procedura nella presente pratica,

dopo aver dato modo all'impresa interessata di manifestare il suo punto di vista relativamente agli addebiti su cui essa si basa, conformemente alle disposizioni dell'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento n. 17 e a quelle del regolamento n. 99/63/CEE della Commissione, del 25 luglio 1963, relativo alle audizioni previste dall'articolo 19, paragrafi 1 e 2, del regolamento n. 17 del Consiglio [2],

previa consultazione del comitato consultivo in materia di intese e di posizioni dominanti,

considerando quanto segue:

I. I FATTI

(1) La presente decisione concerne gli ostacoli che sono stati frapposti all'acquisto di vetture nuove con guida a destra, nel quadro del sistema di distribuzione del gruppo Peugeot, nel periodo che va dal 1° maggio al 30 giugno 1985, e le risposte inesatte date da Peugeot a due domande di informazioni fatte dalla Commissione sulla base dell'articolo 11 del regolamento n. 17.

A. Le imprese

(2) Automobiles Peugeot SA, in appresso Peugeot, filiale di Peugeot SA, a Parigi, fabbrica automobili che vende sotto le marche Peugeot e Talbot. Il gruppo ha realizzato nel 1982 un fatturato di 75 300 milioni di FF, nel 1983 di 85 200 milioni di FF e nel 1984 di 91 100 milioni di FF.

Le società Talbot Motor Company Limited, di Coventry (Talbot-Motor), Peugeot Talbot Belgique SA di Nivelles, Peugeot Talbot Nederland NV di Utrecht e Peugeot Automobile Deutschland GmbH di Saarbrücken, fanno parte del gruppo Peugeot e assicurano l'importazione e la distribuzione dei veicoli delle marche Peugeot e Talbot nei rispettivi paesi. Peugeot Talbot Belgique provvede anche alla distribuzione nel Granducato del Lussemburgo.

[1] GU n. 13 del 21. 2. 1962, pag. 204/62.
[2] GU n. 127 del 20. 8. 1963, pag. 2268/63.

(3) La Société de distribution et d'exportation automobile, di Parigi Sodexa fa pure parte del gruppo Peugeot ed è incaricata della vendita di veicoli delle marche Peugeot e Talbot ad acquirenti che soggiornano temporaneamente in Francia e che vi possono comprare dei veicoli in esenzione da tasse (vendite in transito). A tale scopo Sodexa ha sempre avuto la possibilità di rifornirsi di tutti i modelli che corrispondono alle specificazioni dei diversi paesi di definitiva immatricolazione (paesi di destinazione) e che sono in ogni caso già inclusi nel programma di fabbricazione di Peugeot. Sodexa ha avuto l'incarico d'intervenire in maniera crescente nel disbrigo delle vendite realizzate al di fuori della Francia quando l'acquirente richiedeva un corredo di accessori diverso da quello normalmente offerto nel paese dell'ordinazione : è proprio nel contesto di tale attività che anche l'esecuzione delle ordinazioni di vetture con guida a destra nell'Europa continentale è stata affidata a Sodexa.

B. Il prodotto

(4) Oggetto della presente decisione sono le automobili nuove fabbricate in serie sotto la marca Peugeot e sotto la marca Talbot.

Ogni serie comporta molteplici versioni di base (modelli 104, 205, 305, 504, 604 di Peugeot e Samba, Horizon, Solara, Tagora, Rancho e Murena di Talbot). Inoltre le vetture dispongono di diversi corredi di accessori. A tal proposito si può distinguere fra accessori imposti dalle leggi dei diversi Stati e quelli destinati a soddisfare le domande dei consumatori o che, a parere del costruttore, si prestano particolarmente per una determinata zona di vendita. Nessuno Stato membro ha finora adottato delle disposizioni normative che impongano l'adozione della guida a destra o della guida a sinistra, ma tale scelta è indispensabile sotto un profilo economico nell'offerta di autoveicoli, per tener conto delle preferenze e delle abitudini degli utilizzatori nel paese di destinazione.

(5) Le automobili con guida a destra in offerta ai militari britannici temporaneamente stazionanti sul continente dispongono di accessori leggermente diversi rispetto alle automobili destinate alla vendita nel Regno Unito ed in Irlanda. Sono infatti provviste di un tachimetro regolato in chilometri, e di retrovisori esteriori e di fari adattati ad una circolazione destrorsa. Un ulteriore eventuale adattamento delle automobili al codice della strada del paese di destinazione non presenta difficoltà e comporta una modica spesa.

(6) Le fabbriche del gruppo Peugeot producono in maggioranza automobili con guida a sinistra. Nel 1982 le automobili con guida a destra rappresentavano il 6,1 % della produzione della marca Peugeot ed il 25 % della produzione della marca Talbot. Le automobili di quest'ultima marca venivano prodotte nel Regno Unito direttamente da Talbot Motor.

C. La distribuzione

(7) In Francia la distribuzione delle automobili è assicurata da succursali e da società filiali di Peugeot, oltre che dai suoi concessionari ; negli altri Stati membri, è assicurata da società filiali di Peugeot o da importatori indipendenti, che gestiscono reti di distribuzione proprie. Separate in origine, le reti di distribuzione delle automobili Peugeot e delle automobili Talbot sono state progressivamente unificate, a partire dall'autunno 1980.

(8) Peugeot ha notificato il 30 gennaio 1963 alla Commissione un contratto tipo per la distribuzione di automobili Peugeot in Francia (pratica n. IV/14.056), e per la loro importazione negli altri Stati membri (pratica n. IV/12.428). Con lettera del 7 maggio 1971, Peugeot ha trasmesso alla Commissione i contratti tipo di concessione per i paesi del Benelux, la Repubblica federale di Germania e l'Italia. La Commissione ha inviato a Peugeot in data 28 febbraio 1972, una comunicazione di addebiti nelle pratiche n. IV/14.056 e n. IV/12.428, che ha portato ad un abbandono dei divieti di esportazione previsti nei contratti di concessione. In seguito, a richiesta della Commissione, i contratti tipo di Peugeot hanno ricevuto ulteriori emendamenti allo scopo di adeguarli ai principi della decisione 75/73/CEE della Commissione [1] nella pratica BMW. Il « contratto di concessione Peugeot » utilizzato in Francia è considerato da Peugeot come contratto tipo per l'insieme del suo sistema di distribuzione nella Comunità.

(9) Dei contratti tipo di concessione Peugeot sono stati in particolare notificati alla Commissione per la Germania il 10 luglio 1979 (pratica n. IV/29.900) e per il Regno Unito il 7 marzo 1979 (pratica n. IV/29.819).

(10) Peugeot, con raccomandata del 24 dicembre 1985, ha informato la Commissione di aver modificato i propri contratti di distribuzione, allo scopo di renderli conformi alle disposizioni del regolamento (CEE) n. 123/85 della Commissione, del 12 dicembre 1984, relativo all'applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3, del trattato CEE e delle categorie di accordi di distribuzione per la vendita e l'assistenza delle automobili [2].

(11) Il contratto di concessione di cui trattasi in questa pratica, è il contratto tipo di concessione, come è stato applicato da Peugeot in Belgio, nel Granducato del Lussemburgo e nei Paesi Bassi durante il periodo 1° maggio 1982 — 30 giugno 1985.

---

[1] GU n. L 29 del 3. 2. 1975, pag. 1.
[2] GU n. L 15 del 18. 1. 1985, pag. 16.

(12) Le principali disposizioni di questo contratto possono essere riassunte come segue. Peugeot conferisce al distributore di fiducia il diritto di vendere agli utilizzatori finali i prodotti indicati nel contratto (prodotti contrattuali), cioè le automobili nuove delle marche Peugeot e Talbot, oltre ai pezzi di ricambio e gli accessori, in un determinato territorio (il territorio contrattuale). Nell'ambito di tale territorio, Peugeot s'impegna a fornire i prodotti sopraindicati ai fini della rivendita, solo a quel distributore, il quale a sua volta può vendere le automobili nuove solo a degli utilizzatori finali. È fatto divieto al distributore di promuovere le vendite al di fuori del suo territorio. Non può vendere vetture nuove di altre marche se non con l'accordo di Peugeot. Il concessionario è obbligato ad utilizzare soltanto pezzi originali offerti da Peugeot e, in Francia, da Peugeot o dai suoi fornitori.

(13) Nel territorio contrattuale, Peugeot si riserva il diritto di vendere direttamente a determinate categorie di acquirenti, in particolare a grandi industrie compratrici, alle amministrazioni, al personale del gruppo Peugeot ed agli acquirenti portatori di situazioni giuridiche specifiche.

(14) Una di queste categorie, designate come « vendite particolari » comprende le vendite a degli acquirenti in transito. Così, il contratto tipo dispone :

« il costruttore si riserva il diritto di vendere direttamente o attraverso qualunque impresa specializzata i prodotti che commercia nei casi seguenti :

1. .....

2. .....

3. Vendite a persone aventi il loro domicilio abituale fuori della Francia e richiedente la consegna della vettura nella zona di prima responsabilità della concessione, per essere immatricolata nelle categorie T T ».

È precisamente a tale scopo che Sodexa è stata creata (punto 3).

D. Le differenze di prezzo tra gli Stati membri

(15) I prezzi di vendita finali raccomandati, fuori tasse, per vetture Peugeot e Talbot negli Stati membri hanno presentato grandi differenze. Nel 1982 e nel 1983 i prezzi più bassi erano riscontrati in Danimarca ed i più alti nel Regno Unito. I livelli dei prezzi negli altri paesi erano compresi fra questi due estremi nell'ordine ascendente seguente : Belgio-Lussemburgo, Paesi Bassi, Francia, Repubblica federale di Germania, Italia, Irlanda. Un prospetto predisposto da Peugeot, dei prezzi di sette modelli fra i più richiesti, applicati in Francia, Belgio, Granducato del Lussemburgo, Repubblica federale di Germania e Regno Unito al 1° gennaio 1982 e al 1° gennaio 1983, mostra che il livello dei prezzi nel Regno Unito superava in media del 40 % il livello dei prezzi in Belgio e Lussemburgo, del 23 % quello in Francia e del 20 % quello nella Repubblica federale di Germania.

E. La distribuzione delle vetture con guida a destra sul continente

(16) Sotto il regime contrattuale applicato fino al 30 giugno 1985, i concessionari Peugeot-Talbot sul continente non sono stati in grado di acquistare delle vetture con guida a destra direttamente presso il fornitore rispettivo. Dovevano necessariamente passare l'ordine a Sodexa, che esercitava il diritto di vendita diretta che Peugeot si era riservato. Il concessionario era trattato come un agente o come un rappresentante e riceveva, al posto del suo utile abituale, una commissione che equivaleva in genere all'8 % del prezzo.

(17) Sul mercato tedesco dove esiste una certa domanda locale di vetture con guida a destra emanante dai militari britannici ivi stazionanti (nel 1981 Peugeot vi ha venduto circa 500 vetture con guida a destra), i concessionari erano di fatto esclusi dalla distribuzione delle vetture con guida a destra. Il contratto di concessione tedesco contemplava un diritto di vendita diretta a favore del costruttore che, in pratica, era esercitato da Sodexa come un diritto di vendita esclusivo.

Per le sue vendite ai militari britannici Sodexa aveva concluso degli accordi di distribuzione con due società commerciali specializzate nella vendita a questa categoria di persone, che stipulavano il divieto contrattuale di vendere delle vetture con guida a destra a persone diverse dai membri del personale delle forze militari britanniche in Germania.

(18) I prezzi applicati da Sodexa ed espressi in franchi francesi corrispondevano in regola generale alle tariffe applicate in Francia per la vendita agli utilizzatori finali e non si differenziavano secondo che si trattasse di vetture con la guida a sinistra o destra provviste degli stessi accessori di base. Per le vendite ai militari britannici, Sodexa aveva stabilito delle tariffe speciali stabilite in sterline, e se la vendita si effettuava in Germania, in marchi tedeschi.

(19) In Belgio e nel Granducato del Lussemburgo si è avuta una situazione parzialmente diversa fino al marzo 1982. Le vetture con guida a destra potevano essere acquistate direttamente presso l'importatore, cioè indipendentemente da Sodexa. I prezzi corrispondevano a quelli degli omologhi modelli con guida a sinistra, con l'aggiunta di un aumento di circa 5 000 FB per il corredo di accessori obbligatorio nel Regno Unito.

(20) Solo in Belgio le vendite di automobili con guida a destra a persone domiciliate nel Regno Unito hanno assunto notevoli proporzioni (150 nel 1983 e 137 nel 1982), raggiungendo l'apice nel primo trimestre del 1982 per diminuire in seguito in maniera drastica. Sugli altri mercati del continente le vendite di automobili con guida a destra a persone domiciliate nel Regno Unito si sono mantenute a livelli modesti, come effetto del controllo esercitato da Sodexa e dell'adozione da parte di Peugeot di provvedimenti diretti a far cessare tali vendite da parte dei suoi concessionari (punti da 22 a 27).

Tuttavia la stessa Sodexa ha consegnato, nella seconda metà dell'anno 1982, delle vetture con guida a destra della marca Talbot nel Regno Unito. Si trattava di circa 150 automobili accessoriate per il mercato tedesco, inizialmente destinate a militari inglesi stazionanti in Germania, rimaste invendute per una diminuzione delle richieste. Sodexa propose inizialmente queste vetture alla consociata Talbot Motor. Poiché Talbot Motor non si mostrava interessata, Sodexa cedette le automobili a dei distributori indipendenti, in particolare all'impresa Europlan, ai fini della rivendita a degli acquirenti privati inglesi. Risulta da quanto sopra che queste vendite avevano come unico scopo di liberare Sodexa di un contingente di vetture in corso di deterioramento ed altrimenti invendibili. Questa iniziativa di Sodexa provocò delle energiche proteste da parte dei concessionari inglesi e della direzione di Talbot Motor nel Regno Unito.

F. Le misure dissuasive adottate da Peugeot

(21) Secondo quanto costatato dalla Commissione, Sodexa si è sforzata di dissuadere i clienti che si erano candidati per l'acquisto di vetture con guida a destra, domiciliati nel Regno Unito, dall'ordinare tali vetture sul continente. Gli acquirenti che si erano indirizzati a Sodexa sono stati sistematicamente pregati di rivolgersi all'organizzazione di distribuzione britannica.

Tale attitudine di rifiuto nei confronti dei clienti domiciliati nel Regno Unito contrastava nettamente con gli sforzi di Sodexa per vendere il più gran numero possibile di automobili con guida a destra, da una parte agli altri clienti residenti in altri paesi e, dall'altra, ai militari britannici stazionanti sul continente.

a) *Le misure prese sui mercati belga e lussemburghese*

(22) In seguito all'aumento sensibile delle domande di automobili con guida a destra che si manifestò all'inizio del 1982 in particolare in Belgio, Peugeot-Talbot Belgique, filiale competente per la distribuzione in Belgio e nel Granducato del Lussemburgo, indirizzò il 23 aprile 1982 a Peugeot un telex inteso a segnalare che la misura di fissare a sei mesi il termine della consegna non era sufficientemente dissuasiva perché gli ordini continuavano lo stesso. Sodexa propose con lettera del 30 aprile 1982, che le vendite ai residenti nel Regno Unito dovessero essere eseguite ai prezzi praticati dall'importatore in Gran Bretagna (listino dei prezzi « altre esportazioni »), dando tuttavia istruzione a Peugeot-Talbot Belgique di assicurare un trattamento privilegiato ai militari britannici stazionati in Belgio, sulla base di un'attestazione comprovante la loro appartenenza a organizzazioni militari.

(23) Peugeot-Talbot Belgique ha proceduto, a partire dalla seconda settimana del maggio 1982, ad informare i concessionari che gli ordini passati dall'inizio dell'anno erano stati annullati dal costruttore, che il margine di beneficio era stato ridotto al 10 % e che bisognava prevedere un ulteriore aumento del 10 % almeno per il mese in corso. I concessionari furono pregati di fare sapere se volevano mantenere gli ordini fatti, tenuto conto delle nuove condizioni. Diversamente gli acconti versati gli sarebbero stati rimborsati.

(24) La riforma del maggio 1982 del sistema di determinazione dei prezzi delle vetture con guida a destra accessoriate in funzione del mercato inglese comportò un aumento medio dei prezzi di circa il 17 % per le vetture Peugeot e di circa il 53 % per le vetture Talbot. Contemporaneamente la differenza dei prezzi fra le automobili con guida a sinistra e quelle con guida a destra ha raggiunto in Belgio il 31 % in media per le vetture Peugeot e il 47 % per le vetture Talbot. Le misure adottate da Peugeot portarono all'annullamento di circa trecento contratti conclusi dai concessionari con degli acquirenti britannici e successivamente alla cessazione completa delle ordinazioni di automobili con guida a destra da parte di acquirenti britannici in Belgio.

b) *Le misure adottate sul mercato olandese*

(25) Nel marzo 1982, si è verificato nei Paesi Bassi un aumento della richiesta di macchine con guida a destra accessoriate per il mercato del Regno Unito. Peugeot-Talbot Nederland ha deciso, d'accordo con Peugeot, di rifiutare degli ordini. Il 13 aprile 1982, con una circolare indirizzata a tutti i concessionari, la filiale olandese rendeva noto che non avrebbe accettato ordini di automobili con guida a destra in versione britannica e che bisognava raccomandare ai clienti potenziali di rivolgersi all'organizzazione di vendite britannica.

c) *Gli effetti di tali misure*

(26) Lo scopo dei provvedimenti presi da Peugeot era quello di proteggere la propria rete di vendita nel Regno Unito, ostacolando le importazioni parallele provenienti dal continente. Tali misure hanno avuto una efficacia reale, come dimostrano due note interne di Talbot Motor e Peugeot nell'ottobre 1982 e gennaio 1983. La prima riconosceva che la direzione di Peugeot, proposta alla vendita per il Nord Europa aveva impedito efficacemente ai concessionari di vendere delle automobili con guida a destra a dei clienti del Regno Unito ; la seconda rivendicava a Peugeot di essere stata di gran lunga la casa automobilistica che aveva importato il minor numero di vetture in Inghilterra.

G. Informazioni inesatte fornite da Peugeot

(27) Il 9 settembre 1982 la Commissione ha inviato a Peugeot SA, una richiesta di informazioni basata sull'articolo 11 del regolamento n. 17, intesa a domandare se le imprese del gruppo Peugeot eseguivano gli ordini dei rivenditori autorizzati anche nel caso in cui si fosse trattato di vetture le cui specifiche non corrispondevano a quelle proprie al paese della rivendita. Domandava inoltre se esistessero eventuali istruzioni per cui i clienti residenti nel paese del distributore autorizzato dovessero essere trattati altrimenti dai clienti residenti in altri Stati membri.

Il 6 ottobre 1982 Peugeot rispondeva comunicando che qualsiasi distributore autorizzato nel mercato comune era in grado di rifornirsi di automobili Peugeot e Talbot con specifiche nazionali diverse da quelle adottate sul proprio mercato, perché tali vetture fossero prodotte in serie nella versione richiesta. Peugeot inoltre negava che esistessero istruzioni miranti a istituire un trattamento diverso in funzione del paese di residenza del cliente.

(28) Contrariamente a tali dichiarazioni, i concessionari Peugeot-Talbot non erano sicuri di poter vendere le predette automobili. Rappresentava un falso negare l'esistenza di ogni disposizione discriminatoria (punti 23 e 25). Peugeot era a conoscenza dell'erroneità di tali informazioni, poiché la direzione sapeva come in realtà si effettuava la vendita di vetture con specifiche non corrispondenti a quelle del paese della vendita ed il trattamento discriminatorio riservato ai clienti residenti nel Regno Unito : è quanto risulta in particolare da una nota interna del direttore incaricato della risposta alla Commissione, in data 6 ottobre 1982, che riconosce esplicitamente l'esistenza di tali misure restrittive. La nota inoltre fa riferimento a istruzioni date da Peugeot-Talbot Nederland per vietare ai propri distributori di vendere delle vetture con guida a destra a degli acquirenti britannici. Ora, l'esistenza di tali istruzioni è espressamente smentita nelle informazioni fornite lo stesso giorno alla Commissione.

(29) Con una seconda richiesta di informazioni in data 28 gennaio 1983 pure basata sull'articolo 11 del regolamento n. 17 la Commissione s'informava dei prezzi di vendita applicati in Francia, Belgio, Repubblica federale di Germania e Regno Unito, per le automobili con guida a destra al 1° gennaio 1982 e 1° gennaio 1983.

Peugeot ha risposto il 17 marzo 1983 che nei paesi citati venivano applicati i listini praticati da Sodexa nei confronti dei clienti finali. In proposito Peugeot allegava un prospetto per gli anni 1982 e 1983 che mostrava dei listini di prezzi identici per la Francia, il Belgio e la Repubblica federale di Germania.

(30) Questa risposta era inesatta sotto diversi aspetti : in Belgio, i prezzi praticati il 1° gennaio 1982 fino al marzo 1982 per le vetture con guida a destra della marca Talbot non erano i prezzi Sodexa ma i prezzi del listino normale aumentati di circa 5 000 FB per gli accessori richiesti sul mercato britannico. Anche i prezzi comunicati dalle vetture Peugeot non erano giusti : tra il 1° gennaio 1982 e l'aumento verificatosi nel maggio 1982, i prezzi richiesti sono stati nettamente inferiori ai prezzi Sodexa, mentre i prezzi in vigore a partire dal 1° maggio 1982 ne sono stati nettamente superiori.

Anche le informazioni fornite per il mercato tedesco si sono rivelate inesatte. I prezzi applicati espressi in marchi tedeschi, si basavano sulle tariffe Sodexa, ma erano in realtà più bassi a causa dello sconto generalmente concesso da Sodexa al personale militare. Per di più le informazioni fornite sui prezzi erano ingannevoli poiché lasciavano intendere che era possibile ottenere le automobili con guida a destra in Germania senza restrizioni di sorta. In realtà tali automobili erano consegnate solo al personale militare ivi stazionante, che presentasse un'attestazione adeguata.

(31) Nella risposta agli addebiti, ripetuta nel suo insieme durante l'udienza del 10 dicembre 1985, Peugeot riconosce che gli elementi di risposta forniti erano incompleti, ma tale fatto era imputabile a un'insufficiente informazione all'interno del gruppo, dovuto alle sue dimensioni e alla settoria-

lità degli organismi responsabili. Per quanto riguarda la risposta del 6 ottobre 1982, Peugeot riconosceva di essere stata al corrente della realtà dei fatti, ma, ritenendo che questa non integrasse una restrizione di concorrenza, aveva deciso di lasciare lo stesso che la lettera venisse spedita. Per quanto concerne in particolare la risposta del 17 marzo 1983, Peugeot precisa anche che i prezzi citati nella lettera sono quelli elaborati dall'apposito servizio presso la sede sociale, per cui si possono essere verificati degli sfasamenti, nelle date di entrata in vigore, poiché le direzioni responsabili di Sodexa e delle filiali nazionali godono di fatto di un certo margine di tempo nell'applicarli, per tener conto del contesto commerciale proprio di ciascun mercato.

II. VALUTAZIONE GIURIDICA

A. Rifiuto dell'esenzione a degli accordi di distribuzione Peugeot

(32) Gli accordi applicati nel quadro del sistema di distribuzione Peugeot e derivanti dal contratto tipo notificato da Peugeot il 30 gennaio 1963, contengono una serie di clausole restrittive che ricadono sotto l'applicazione del divieto di cui all'articolo 85, paragrafo 1, e che non hanno soddisfatto, per il periodo compreso fra il 1° maggio 1982 ed il 30 giugno 1985, le condizioni richieste dallo stesso articolo 85, paragrafo 3.

1. *Articolo 85, paragrafo 1*

(33) Il sistema di distribuzione Peugeot è basato in linea di massima su accordi bilaterali conclusi fra Peugeot o le sue filiali di distribuzione da una parte ed i distributori autorizzati d'altra parte. Trattasi d'un sistema applicato nell'insieme della Comunità secondo criteri uniformi definiti da Peugeot. Il contratto tipo che è stato alla base del suo sistema di distribuzione fino al 30 gennaio 1985 serviva da modello e forniva i criteri per tutti gli accordi di distribuzione Peugeot attraverso i vari stadi della distribuzione in seno al mercato comune.

Le principali norme di detto contratto tipo (punti 12 e 13) che ricadono sotto il divieto dell'articolo 85, paragrafo 1, sono le seguenti.

(34) L'impegno di Peugeot a non concludere contratti di distribuzione e di servizio alla clientela per i prodotti contrattuali con altre imprese esercenti nel territorio contrattuale limita la libertà d'azione di Peugeot e restringe la concorrenza.

(35) Dato che la concessione accordata ai concessionari si limita alla vendita di automobili nuove a degli utilizzatori finali, è impossibile ad altri distributori, compresi gli importatori paralleli, di acquistare vetture Peugeot e Talbot nuove e di rivenderle. L'applicazione di questa clausola esclude la possibilità di vendere anche ad altri distributori autorizzati della rete di distribuzione di Peugeot.

Il divieto fatto ai concessionari di commercializzare automobili nuove di altre marche senza il consenso di Peugeot ha come conseguenza che questi distributori non possono essere designati come rivenditori da altre case automobilistiche. L'obbligo di far ricorso esclusivamente a pezzi di ricambio originali offerti da Peugeot e, in Francia, da Peugeot e dai suoi fornitori, impedisce agli altri fornitori di pezzi di ricambio di vendere ai concessionari i loro pezzi sostituibili o funzionalmente adattabili.

Il divieto fatto ai concessionari di esercitare l'attività fuori della zona contrattuale, diminuisce l'intensità della concorrenza non soltanto tra i prodotti contrattuali all'interno della rete di distribuzione Peugeot (ossia all'interno della marca), ma anche tra i produttori contrattuali e quelli di altri costruttori (ossia tra marche diverse).

L'insieme di accordi similari nel quadro dei sistemi di distribuzione Peugeot è causa del fatto che il gioco della concorrenza all'interno del mercato comune risulti sensibilmente compromesso ; così gli effetti restrittivi secondo l'articolo 85, paragrafo 1, degli accordi praticati da Peugeot sono ancora aggravati dall'esistenza di sistemi di distribuzione esclusiva e selettiva analoghi presso gli altri costruttori di automobili.

(36) Inoltre, questi accordi pregiudicano il commercio fra Stati membri. In effetti i distributori non ammessi nel sistema di distribuzione Peugeot non possono acquistare prodotti Peugeot o rivenderli ad acquirenti negli altri Stati membri. I distributori autorizzati non hanno facoltà di fare propaganda attiva per vendere all'esportazione, neppure verso gli altri Stati membri. Il commercio comunitario è inoltre pregiudicato dal fatto che dei prodotti concorrenti offerti in vendita in un dato Stato membro e per i quali si ricerchino nuovi sbocchi in seno alla Comunità, non possono accedere alla rete di distribuzione Peugeot.

(37) Le misure adottate da Peugeot (punti da 22 a 26), che hanno reso più difficile se non impossibile l'acquisto sul continente di automobili con guida a destra per certe categorie di acquirenti, hanno particolarmente aggravato gli effetti restrittivi delle disposizioni contrattuali esaminate qui sopra e la misura del pregiudizio risentito dal commercio fra gli Stati membri (punto 21 della sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee nelle pratiche riunite 25 e 26/84 Ford-Werke AG e Ford of Europe Inc. contro Commissione CEE [1]).

2. *Articolo 85, paragrafo 3*

(38) Un sistema di accordi contenente delle clausole restrittive come quelle che figurano negli accordi di distribuzione Peugeot, può indubbiamente dar luogo, in linea di massima, a effetti positivi, necessari per poter beneficiare di un'esenzione ai sensi dell'articolo 85, paragrafo 3. Tale ipotesi resta esclusa allorquando i concessionari non sono in grado di ordinare delle automobili nuove della marca in parola per soddisfare le richieste di una clientela proveniente da un altro Stato membro (e nella misura in cui tali macchine siano commercializzate in quell'altro Stato membro).

Un costruttore automobilistico che approfitta delle differenze esistenti fra le versioni delle automobili per controllare gli sbocchi, e che limita, secondo il caso, la disponibilità di macchine con guida a destra o di quelle con guida a sinistra presso i concessionari riduce l'offerta e le possibilità di acquisto a scapito dei consumatori finali. Crea in tal modo una situazione che non garantisce più quegli effetti favorevoli che dovrebbero, in linea di massima, derivare da un sistema di distribuzione selettiva ed esclusiva quale normalmente si riscontra nel settore delle automobili (punto 44 della decisione 83/560/CEE della Commissione nella pratica Ford Werke AG [2], articolo 5, paragrafo 1, punto 2, lettera d), e considerando 16 del regolamento (CEE) n. 123/85).

(39) Peugeot ha affermato che il contratto notificato deve essere interpretato nel senso che Peugeot si è riservata, con lo stesso accordo, il diritto esclusivo di vendere ai consumatori residenti fuori della zona del concessionario interessato le automobili munite di specifiche diverse da quelle previste nel contratto stipulato col concessionario : ciò implicava inoltre che l'impresa fosse al riparo di eventuali ammende nella misura in cui il suo comportamento restava nei limiti delle attività descritte dalla notifica. Resta impregiudicata la questione se il contratto permetterebbe o meno ai concessionari di ordinare tali vetture, perché non è comunque possibile prevedere un'esenzione ai sensi dell'articolo 85, paragrafo 3 (punti da 40 a 46) e non sono previste ammende per il comportamento di Peugeot in passato (punto 47).

(40) Quando un costruttore formula la riserva di vendere direttamente con diritto d'esclusiva le versioni provviste di specifiche diverse da quelle normalmente offerte nel territorio contrattuale ai consumatori locali, il gioco della concorrenza a livello commerciale per i suoi prodotti diventa praticamente impossibile fra gli Stati membri. Così pure quando un costruttore rifiuta sistematicamente le consegne o rende praticamente inattuabili le vendite, questo comportamento unilaterale ha gli stessi effetti di una riserva di diritto esclusivo di vendita.

Tutti i provvedimenti sopraindicati portavano a una chiusura del mercato.

(41) Sul mercato olandese il rifiuto di fornire automobili con guida a destra ai concessionari olandesi è stato totale (punti 25 e 26). In Belgio gli aumenti pretesi hanno avuto gli stessi effetti di un rifiuto totale di consegna delle automobili con guida a destra. Tali aumenti sono stati talmente elevati e sono stati apportati in maniera tale che i consumatori britannici hanno perso ogni interesse ad acquistare in questo paese (punti da 22 a 24 e 26).

(42) L'importante compressione dell'offerta presso la rete di distribuzione Peugeot nei confronti degli acquirenti residenti nel Regno Unito contrasta col fatto che la stessa Peugeot da parte sua non ha affatto cessato la distribuzione di automobili con guida a destra sul continente europeo dove, in effetti, continuava l'offerta di macchine in versioni riservate ad altri paesi e continuava inoltre la vendita promozionale al personale militare di macchine in versione britannica, grazie a prezzi e condizioni particolari (punto 20).

(43) All'udienza, Peugeot ha affermato che i concessionari Peugeot e Talbot hanno incontrato negli anni dal 1981 al 1983 serie difficoltà derivanti dalla fusione delle reti di Peugeot e Talbot (caduta del numero dei punti di vendita da 647 a 518), dalla congiuntura economica negativa (100 distributori di automobili che si sono ritirati dal mercato) e infine dallo sviluppo delle importazioni parallele verso il Regno Unito, dovuto alla divergente politica econo-

(1) Non ancora pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee.*
(2) GU n. L 327 del 24. 11. 1983, pag. 31.

mica degli Stati membri (11 % di differenza nell'indice dei prezzi fra il Regno Unito da una parte, Belgio e Lussemburgo dall'altra). Una tale situazione avrebbe potuto, provocando correnti di cambio abnormi per un mercato comune, causare un danno irreparabile alla sua rete di distribuzione nel Regno Unito.

Devesi tuttavia osservare che una tale preoccupazione non giustifica la chiusura dei mercati organizzata da Peugeot ; l'associazione di distributori britannici, confrontata ad una tale emergenza, aveva d'altronde invitato Peugeot ad allineare piuttosto i prezzi nel Regno Unito per renderli più competitivi.

(44) Dato che per il consumatore normale l'automobile rappresenta un bene fra i più costosi e che la domanda dei consumatori nel Regno Unito concerne quasi esclusivamente delle macchine con guida a destra, gli interessi di costoro risultavano gravemente colpiti dal rifiuto di Peugeot di consegnare automobili con guida a destra sul mercato olandese.

(45) In conclusione, gli ostacoli frapposti alla fornitura di automobili ad acquirenti residenti nel Regno Unito escludono l'esenzione, a titolo dell'articolo 85, paragrafo 3, a favore delle restrizioni di concorrenza derivanti dal sistema di distribuzione Peugeot.

(46) Benché Peugeot abbia informato la Commissione, il 24 dicembre 1985, di aver modificato gli accordi di distribuzione in conformità al regolamento (CEE) n. 123/85, gli accordi in parola non possono beneficiare dell'esenzione per categoria prevista dall'articolo 8, dello stesso regolamento, per il periodo che va dal 1° maggio 1982 al 30 giugno 1985. In effetti, nella misura in cui la Commissione ha aperto, prima dell'entrata in vigore del regolamento (CEE) n. 123/85 quindi precedentemente al 1° luglio 1985, la procedura prevista all'articolo 9 del regolamento n. 17 in un caso individuale, come in questo caso, detta comunicazione non può produrre gli effetti retroattivi previsti all'articolo 8 del citato regolamento (CEE) n. 123/85.

(47) Per quanto concerne le misure adottate da Peugeot per impedire l'acquisto di automobili con guida a destra, non è il caso di applicare un'ammenda ai sensi dell'articolo 15, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 17 per due motivi. Nell'ipotesi in cui il contratto di concessione vada interpretato nel senso che riserva l'esclusività di vendita delle automobili con guida a destra a Peugeot e Sodexa (punto 39), la notifica coprirebbe allora anche il rifiuto di vendita, ciò che escluderebbe la comminazione di un'ammenda (articolo 15, paragrafo 5, del regolamento n. 17). Nell'ipotesi in cui il contratto di concessione autorizza i concessionari continentali a fare delle ordinazioni di automobili con guida a destra, non sarebbe il caso di comminare un'ammenda per delle attività che sono terminate il 30 giugno 1985, allorché, fino alla sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee in data 17 settembre 1985 nelle pratiche riunite 25 e 26/84, non erano ancora apparsi i necessari chiarimenti in proposito. A seguito di tale sentenza devesi ritenere che non è possibile una esenzione ai sensi dell'articolo 85, paragrafo 3 ove non risultino disponibili automobili con guida a destra (vedi la sentenza citata, passim). Da allora inoltre, le imprese che partecipano ad un rifiuto continuato di forniture nel quadro di un sistema di distribuzione devono attendersi ad un'applicazione dell'articolo 85, paragrafo 1, nei loro confronti.

B. Applicabilità dell'articolo 15, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 17

(48) In conformità dell'articolo 15, paragrafo 1, lettera b), la Commissione può infliggere ammende varianti da 100 a 5 000 unità di conto all'impresa che, intenzionalmente o per negligenza, fornisce informazioni inesatte a una domanda rivolta a norma dell'articolo 11, paragrafo 3 o 5, dello stesso regolamento. Come è stato illustrato in precedenza (punti da 27 a 31), Peugeot ha riposto in modo inesatto a due domande di informazioni rivolte dalla Commissione.

(49) Per quanto concerne la lettera di informazioni trasmessa il 6 ottobre 1982, la dichiarazione di Peugeot secondo la quale ogni distributore autorizzato nella Comunità poteva rifornirsi di macchine Peugeot e Talbot in versioni diverse rispetto al proprio mercato nazionale, e rivenderle ai propri clienti senza discriminazione di prezzo in relazione al paese di residenza, è risultata oggettivamente inesatta : Peugeot in realtà, ha rifiutato le consegne ed ha adottato dei provvedimenti con effetti equivalenti ad un blocco delle forniture. Né Peugeot avrebbe potuto negare l'esistenza di istruzioni discriminatorie, dal momento che Peugeot stessa aveva dato precise istruzioni ai suoi distributori nei Paesi Bassi di discriminare i clienti britannici.

(50) Al momento della risposta Peugeot conosceva perfettamente tutti gli elementi di fatto : è quindi di proposito deliberato che ha risposto in maniera inesatta, come Peugeot stessa ha riconosciuto, pur adducendo la scusa di aver creduto che le attività prese in considerazione dalle domande della Commissione non interessavano l'articolo 85. In conseguenza di tale dichiarazione, la Commissione ha ripreso le indagini soltanto in seguito a nuovi ricorsi.

(51) Anche per quanto concerne la risposta del 17 marzo 1983 concernenti i prezzi di vendita al dettaglio delle automobili con guida a destra in Belgio ed in Germania, le informazioni erano inesatte poiché Peugeot ha comunicato che nel 1982 si applicavano i listini Sodexa. In realtà il listino praticato in Belgio al 1° gennaio 1982, e fino al marzo 1982, per le automobili di quel tipo della marca Talbot era quello normale; sempre in Belgio, le automobili con guida a destra sono state vendute a dei prezzi preferenziali fino al maggio 1982; a partire da questa data, i prezzi richiesti sono stati notevolmente superiori ai prezzi Sodexa; in Germania non si applicavano i listini Sodexa che erano riservati al personale militare straniero, che beneficiava in più di sconti importanti.

(52) Peugeot ha invocato l'argomento che le persone incaricate della risposta non erano perfettamente informate dei prezzi praticati in Belgio e Germania alle date considerate, e che non sapevano che i nuovi listini, che erano stati appena adottati da Sodexa, avrebbero potuto non essere applicati automaticamente dai distributori nazionali, in relazione alle esigenze dei rispettivi mercati. È possibile ammettere una tale ipotesi, a favore di Peugeot, osservando tuttavia che la società non ha allora esercitato in seno al gruppo la sorveglianza idonea ad evitare comunicazioni errate. L'inesattezza delle informazioni fornite è dunque imputabile, per lo meno, a negligenza da parte della società.

(53) Le due lettere della Commissione del 9 settembre 1982 e del 28 gennaio 1983 possono essere considerate, a favore di Peugeot, come integranti una unica richiesta di informazioni ai sensi dell'articolo 11 del regolamento n. 17, dal momento che la serie di domande formulate si riferisce allo stesso contesto fattuale, ed anche che la seconda lettera si richiama alla prima. In esito a tali domande Peugeot ha fornito delle informazioni inesatte, parte di proposito deliberato (punto 50) parte per negligenza (punto 52). Tenendo conto di tutti questi elementi, risulta opportuno comminare un'ammenda di 4 000 ECU,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Il contratto tipo di concessione notificato da Automobiles Peugeot SA il 30 gennaio 1963, che è alla base del suo sistema di distribuzione di autoveicoli nuovi negli Stati membri della Comunità economica europea fino al 30 giugno 1985, ha ristretto la concorrenza e pregiudicato il commercio fra gli Stati membri, ai sensi dell'articolo 85, paragrafo 1. Un'esenzione ai sensi dell'articolo 85, paragrafo 3, è rifiutata a tale contratto di concessione come è stato applicato da Peugeot in Belgio, nei Paesi Bassi e nel Granducato del Lussemburgo, per il periodo che va dal 1° maggio 1982 al 30 giugno 1985.

Articolo 2

Un'ammenda di 4 000 (quattromila) ECU pari a 27 413 FF, è inflitta a Automobiles Peugeot SA, ai sensi dell'articolo 15, punto 1, lettera b), del regolamento n. 17, per le informazioni inesatte fornite di proposito deliberato il 6 ottobre 1982 e per negligenza il 7 marzo 1983.

L'ammenda deve essere versata alla Società generale, Agenzia internazionale, a Parigi in franchi francesi al conto n. 5.770.006.5 o in ECU al conto 000.7.729.105.5 intestati alla Commissione delle Comunità europee, entro il termine di tre mesi a contare dalla data della notifica della presente decisione a Peugeot.

Articolo 3

Automobiles Peugeot SA, 75, avenue de la Grande Armée, F — 75116 Parigi, è destinataria della presente decisione.

La presente decisione costituisce titolo esecutivo, a norma dell'articolo 192 del trattato CEE.

Fatto a Bruxelles, il 25 settembre 1986.

Per la Commissione

Peter SUTHERLAND

Membro della Commissione