SENTENZA DELLA CORTE (quinta sezione)
11 novembre 1986 *

Nella causa 226/84,

British Leyland Public Limited Company, società di diritto inglese con sede in Uxbridge, rappresentata dai sigg. Christopher Bellamy e Nicolas Paines, barristers, e R. P. A. Coles, solicitor, e con domicilio eletto in Lussemburgo presso lo studio degli avvocati André Elvinger e Jean Hoss, 15, Côte d'Eich,

ricorrente,

contro

Commissione delle Comunità europee, rappresentata dalla sig.na Karen Banks, membro del suo servizio giuridico, nonché dal suo consigliere giuridico Thomas F. Cusack, e con domicilio eletto in Lussemburgo presso il sig. Georgies Kremlis, membro del suo servizio legale, edificio Jean Monnet, Kirchberg,

convenuta,

sostenuta da

Derek Merson, commerciante, residente in Minehead, Somerset, rappresentato da Julian Henry Maitland-Walker, solicitor, e con domicilio eletto in Lussemburgo presso lo studio dell'avv. Ernest Arendt, 34 B, rue Philippe-II,

interveniente,

avente ad oggetto la domanda volta all'annullamento della decisione della Commissione n. 84/379 e, in subordine, alla riduzione dell'ammenda,

LA CORTE (quinta sezione),

composta dai signori Y. Galmot, presidente di sezione, F. Schockweiler, U. Everling, R. Joliet e J. C. Moitinho de Almeida, giudici,

avvocato generale: M. Darmon
cancelliere: D. Louterman, amministratore

* Lingua processuale: l'inglese.

vista la relazione d'udienza e in seguito alla trattazione orale del 6 maggio 1986,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale presentate all'udienza dell'8 luglio 1986,

ha pronunziato la seguente

SENTENZA

1 Con atto introduttivo depositato nella cancelleria della Corte l'11 settembre 1984, la società di diritto inglese British Leyland Public Limited Company (in prosieguo: « BL ») ha presentato, a norma dell'art. 173, 2° comma, del trattato CEE, un ricorso volto all'annullamento della decisione della Commissione 2 luglio 1984, n. 379, relativa ad una procedura ai sensi dell'art. 86 del trattato CEE (GU L 207, pag. 11), con cui le è stata addebitata una violazione di tale articolo per

« 1) il rifiuto, fra il giugno 1981 e l'aprile 1982, di rilasciare certificati di conformità, quando esisteva un valido certificato " NTA "» per la versione della " Metro " con guida a sinistra,

2) la decisione del novembre 1981 di non chiedere più il rinnovo della NTA per la versione con guida a sinistra della " Metro ", allo scopo di ostacolare la reimportazione nel Regno Unito di questa autovettura da altri Stati membri,

3) L'imposizione ai distributori di un contributo di 150 sterline per il rilascio di certificati di conformità per le autovetture " Metro " con guida a sinistra fra l'agosto 1981 e l'aprile 1982 e di un contributo di 100 UKL, per lo stesso servizio, ai distributori indipendenti e ai privati, a partire dal 16 marzo 1983, data del rinnovo della NTA per la versione della " Metro " con guida a sinistra »,

e le è stata pertanto inflitta un'ammenda di 350 000 ECU; in via subordinata, la BL chiede una riduzione dell'importo dell'ammenda.

2 Per una più ampia esposizione dei fatti, della procedura, delle pretese e dei mezzi delle parti, si fa rinvio alla relazione d'udienza. Questi elementi del fascicolo saranno riportati in prosieguo soltanto nella misura necessaria alle deduzioni della Corte.

Sull'esistenza di una posizione dominante

3 Per accertare se nel caso di specie la BL disponga di una posizione dominante è opportuno determinare prima i limiti del mercato di cui trattasi.

4 In Gran Bretagna, l'immatricolazione di un autoveicolo ai fini della sua messa in circolazione è subordinata — salvo che nell'ipotesi di un'importazione a scopi personali — alla presentazione di un certificato di conformità il quale attesti che l'autoveicolo è conforme ad un tipo di autoveicolo già omologato. Tale certificato viene rilasciato dal costruttore dell'autoveicolo in base al certificato di omologazione nazionale del modello di autoveicolo (certificato NTA) ottenuto presso il ministro dei trasporti o dal titolare di un certificato primario di omologazione ministeriale (certificato « PMAC »), certificato che può essere ottenuto dal ministro grazie unicamente ai dati tecnici forniti dal costruttore.

5 Nel quadro di questa disciplina, il mercato di cui è causa, contrariamente a quanto sostiene la BL, non è quello della vendita di veicoli, ma un mercato derivato e distinto ossia quello dei servizi di fatto indispensabili ai rivenditori professionali per lo smercio in una determinata area geografica degli autoveicoli prodotti dalla BL (cfr. sentenza 13 novembre 1975, causa 26/75, General Motors, Racc. pagg. 1367 e 1378).

6 Dagli atti emerge che la BL mette in commercio le sue autovetture in Gran Bretagna attraverso una rete di distribuzione selettiva. Ai margini di questa rete si è sviluppato un flusso di reimportazioni di autovetture « Metro » provenienti essenzialmente dal Belgio, sorto a causa delle differenze esistenti fra i prezzi praticati dalla BL nel Regno Unito per gli autoveicoli con guida a destra e negli Stati membri continentali della CEE per gli autoveicoli con guida a sinistra.

7 Per confutare l'assunto secondo cui essa occuperebbe una posizione dominante sul mercato delle prestazioni così definito, la BL fa valere che i privati hanno la possibilità di far immatricolare nel Regno Unito autoveicoli acquistati all'estero senza dover presentare un certificato di conformità.

8 Dalla normativa britannica risulta che tale regime costituisce una facilitazione eccezionale riservata esclusivamente ai privati, soggetta a condizioni rigorose e concessa per fini esclusivamente personali che, per quanto utilizzata da taluni rivenditori professionali per procurare autoveicoli ai loro clienti, non può essere conside-

rata come una procedura regolare per ottenere l'immatricolazione di autovetture importate nell'ambito di circuiti commerciali.

9 La normativa britannica conferisce in tal modo alla BL una specie di monopolio amministrativo sul mercato in questione e pone i rivenditori professionali, quanto al rilascio dei certificati di conformità, in una situazione di dipendenza economica che costituisce un aspetto caratteristico della posizione dominante (cfr. sentenza 13 novembre 1975, summenzionata).

10 Va pertanto respinto il mezzo della ricorrente vertente sull'inesistenza di una posizione dominante da essa detenuta.

Sullo sfruttamento abusivo

11 Secondo la Commissione, la BL avrebbe sfruttato abusivamente tale posizione dominante in tre modi. In primo luogo, lasciando scadere, nel novembre del 1981, il certificato NTA per gli autoveicoli « Metro » con guida a sinistra che essa si era fatta rilasciare fin dal momento della messa sul mercato di tale modello; in secondo luogo, rifiutandosi di rilasciare, in taluni casi, certificati di conformità per veicoli di tale tipo reimportati dal continente, pur essendo in grado di rilasciarli; infine, esigendo, in altri casi, un contributo troppo elevato per il rilascio dei certificati di conformità.

a) *Sul mancato rinnovo del certificato NTA*

12 La BL fa valere che il fatto di aver lasciato scadere il certificato NTA per gli autoveicoli « Metro » con guida a sinistra non può costituire un abuso dato che — come peraltro verrebbe ammesso dalla Commissione — essa non aveva alcun obbligo di chiedere inizialmente l'omologazione di tali veicoli, che non mette in commercio nel Regno Unito.

13 Senza che occorra esaminare se — al fine di evitare un isolamento dei mercati all'interno del mercato comune — potesse eventualmente sussistere un obbligo iniziale di richiedere un'omologazione per gli autoveicoli con guida a sinistra, è sufficiente constatare che la BL, richiedendo tale omologazione, che doveva consentirle di mettere in commercio sul mercato britannico autoveicoli non venduti sul continente, ha permesso che si formasse un mercato di reimportazione di tali veicoli da essa provocato attraverso la sua politica dei prezzi.

14 La BL conosceva l'esistenza di un siffatto mercato di reimportazione attraverso le lamentele dei rivenditori appartenenti alla sua rete di distribuzione selettiva i quali esigevano che essa adottasse provvedimenti per arrestarlo. Emerge segnatamente dai verbali delle riunioni del consiglio dei concessionari, in data 16 gennaio e 4 novembre 1981, che la BL ha promesso di fare tutto il possibile per limitare le reimportazioni, in particolare lasciando scadere il certificato NTA per le autovetture « Metro » con guida a sinistra a decorrere dall'ottobre 1981. L'esistenza di un siffatto mercato è stata confermata dalle denunce pervenute alla Commissione da parte di importatori-rivenditori quando la BL ha dichiarato di non potere più rilasciare certificati di conformità.

15 Non può essere accolto neppure l'argomento della BL secondo cui essa non può avere obblighi nei confronti di rivenditori estranei alla sua rete di distribuzione selettiva riconosciuta ammissibile dalla Commissione.

16 La BL infatti non può basarsi sul sistema di distribuzione selettiva da essa praticato nel Regno Unito onde creare ostacoli alla reimportazione di autoveicoli da altri Stati membri ad opera di rivenditori professionali indipendenti (cfr. sentenze 21 febbraio 1984, causa 86/82, Hasselblad, Racc. pag. 883, e 10 dicembre 1985, causa 31/85, ETA, Racc. 1985, pag. 3933). L'ammissione da parte della Commissione di tale sistema di distribuzione non può, in ogni caso, giustificare lo sfruttamento abusivo della posizione dominante operato dalla BL.

17 La BL fa parimenti valere considerazioni di ordine commerciale, sostenendo che essa non aveva più alcun interesse commerciale a mantenere il certificato NTA per gli autoveicoli « Metro » con guida a sinistra, dal momento che non metteva più in commercio siffatti veicoli sul mercato britannico e che la rinuncia all'omologazione era considerata necessaria per motivi attinenti alla riduzione dei costi di produzione.

18 Tale argomento non è di per sé pertinente, poiché ottenendo un certificato NTA per le versioni con guida a sinistra, la BL aveva creato una situazione caratterizzata dalla messa in commercio, nel Regno Unito, di autovetture con guida a sinistra reimportate dagli Stati membri continentali della CEE. Come risulta dai verbali delle riunioni del consiglio dei suoi concessionari nel Regno Unito, il mancato rinnovo del certificato NTA per le autovetture « Metro » con guida a sinistra si spiega unicamente con la volontà della BL di ostacolare le reimportazioni e di proteggere la sua rete di distribuzione. Per quanto riguarda i motivi di risparmio

invocati dalla BL, va constatato che il mantenimento del certificato NTA attraverso la comunicazione delle modifiche apportate alle versioni con guida a sinistra non poteva determinare spese amministrative rilevanti, tanto più che, come è emerso dalle discussioni in udienza, tali modifiche sono identiche a quelle apportate agli autoveicoli con guida a destra.

19 L'obiezione della BL relativa alla preoccupazione di preservare la reputazione della sua marca e alla necessità di vegliare sulle qualificazioni professionali degli importatori che effettuano la conversione degli autoveicoli con guida a sinistra in autoveicoli con guida a destra non è fondata, dato che il certificato NTA ed i certificati di conformità riguardavano modelli con guida a sinistra e che la conversione dell'autoveicolo nella versione con guida a destra, effettuata successivamente alla sua messa in commercio e immatricolazione, sfugge al controllo della BL, che non può impedire agli acquirenti di tali veicoli di ricorrere, a tal fine, a operatori commerciali non appartenenti alla sua rete.

20 Infine l'argomento della BL secondo cui la rinuncia al certificato NTA per i veicoli con guida a sinistra non ha in alcun modo ostacolato gli scambi non è pertinente. Anzitutto, le statistiche fornite riguardano il volume totale delle reimportazioni di autoveicoli e non consentono di trarre alcuna conclusione in ordine al volume delle reimportazioni a fini di rivendita da parte di operatori commerciali. Ma, soprattutto, perché una misura venga considerata tale da recar pregiudizio agli scambi fra gli Stati membri, non è necessario stabilire concretamente i suoi effetti attuali sul volume degli scambi; è sufficiente, secondo la lettera stessa degli artt. 85 e 86 del trattato CEE, che essa sia atta a pregiudicare il commercio fra gli Stati membri. Orbene, è innegabile che rendendo impossibile l'immatricolazione degli autoveicoli reimportati nell'ambito di un circuito commerciale, la BL ha adottato provvedimenti che possono pregiudicare il commercio di tali autoveicoli tra Stati membri.

21 In conclusione, si deve constatare che decidendo di lasciare scadere il certificato NTA per le autovetture « Metro » con guida a sinistra nell'ottobre del 1981, la BL, nell'intento di ostacolare le reimportazioni che potevano legalmente essere effettuate in seguito all'iniziale rilascio di un certificato NTA per tipo di autoveicoli, ha abusato della posizione dominante conferitale dalla normativa britannica in materia d'immatricolazione degli autoveicoli.

b) *Sul rifiuto di rilasciare certificati di conformità*

22 Dai chiarimenti forniti alla Corte risulta che il certificato NTA vale per tutti gli autoveicoli prodotti dalla BL conformemente al certificato NTA o le cui caratteristiche siano state successivamente notificate alla competente autorità e diviene invalido soltanto per i veicoli cui siano state apportate modifiche non notificate. Non avendo più notificato le modifiche apportate ai suoi modelli « Metro » con guida a sinistra dall'ottobre del 1981, la BL poteva quindi rilasciare validamente certificati di conformità sia per veicoli costruiti prima di tale data sia per veicoli costruiti dopo tale data ma ai quali non fossero state apportate modifiche non notificate rispetto al tipo precedentemente omologato.

23 Per accertarsi di essere legittimata a rilasciare certificati di conformità, la BL doveva quindi semplicemente domandare i numeri di telaio che identificavano gli autoveicoli e verificare la data di costruzione onde controllare se fossero state apportate modifiche non notificate. Dall'esame delle domande rivolte alla BL da rivenditori professionali emerge che, almeno in quattro casi, la BL avrebbe potuto giungere alla conclusione che il certificato NTA continuava ad essere valido per le autovetture interessate. La BL ha dato risposte evasive lasciando gli interessati nell'incertezza circa le formalità da adempiere al fine di dissuaderli dall'effettuare le reimportazioni. Dalle risposte della BL risulta che essa si è scientemente rifiutata, se non di rilasciare i certificati di conformità che non erano forse sempre richiesti in modo chiaro ed esplicito, quanto meno di comunicare le informazioni e di prestare i servizi necessari per l'immatricolazione dell'autoveicolo che in forza della normativa britannica solo essa era in grado di fornire ai rivenditori.

24 Da quanto precede risulta che tale comportamento va necessariamente inteso come una manifestazione della volontà deliberata della BL di ostacolare le reimportazioni che fanno concorrenza ai suoi distributori autorizzati e che va pertanto considerato come un abuso di posizione dominante.

c) *Sul carattere eccessivo dei contributi*

25 Risulta dagli atti che, per il rilascio dei certificati di conformità, la BL aveva inizialmente chiesto un contributo unico di 25 UKL tanto per le vetture « Metro »

con guida a destra quanto per le versioni con guida a sinistra. Pur lasciando invariato tale importo per i veicoli con guida a destra, il 1° luglio 1981, la BL portava il contributo per i veicoli con guida a sinistra a 150 UKL per i rivenditori professionali e a 100 UKL per i privati. Il 16 marzo 1983, la BL riportava il contributo all'ammontare uniforme di 100 UKL dopo che, nella comunicazione degli addebiti in data 17 luglio 1982, la Commissione aveva sottoposto a critiche l'importo di 150 UKL perché troppo elevato. In corso di causa, tale importo veniva ridotto a 50 UKL.

26 La BL contesta che il fatto di esigere un contributo di 150 UKL o di 100 UKL potesse configurare un caso di sfruttamento abusivo di una posizione dominante.

27 Come la Corte ha dichiarato nella sentenza 13 novembre 1975 (causa 26/75, summenzionata), esiste sfruttamento abusivo di una posizione dominante quando l'impresa che fruisce di una situazione di monopolio amministrativo esige per i suoi servizi un corrispettivo sproporzionato rispetto al valore economico della prestazione fornita.

28 Dagli atti e dai chiarimenti forniti dalle parti emerge che il rilascio di un certificato di conformità sia per i veicoli con guida a destra sia per i veicoli con guida a sinistra presuppone la verifica, in base al numero di telaio, della data di costruzione dell'autoveicolo, che consente di conoscere il numero del relativo certificato NTA. Si tratta, pertanto, di una semplice operazione di controllo amministrativo che non può dar luogo a spese rilevanti. Per gli autoveicoli con guida a sinistra, il rilascio del certificato avviene, in linea di principio, prima della loro eventuale conversione in autoveicolo con guida a destra. L'unica differenza rispetto al rilascio di un certificato per autoveicolo con guida a destra consiste nella necessità di verificare l'effettiva realizzazione dei quattro adattamenti indispensabili per la guida a sinistra, ossia la regolazione dei fari abbaglianti ed anabbaglianti, l'indicazione del tachimetro in miglia, l'adattamento del faro posteriore antinebbia e l'applicazione di un retrovisore sulla portiera anteriore destra. Tale verifica non richiede alcun controllo tecnico, ma viene effettuata in base all'attestazione rilasciata dal titolare di un'autofficina e non può quindi giustificare, sotto il profilo delle spese sostenute, un ammontare del contributo per il rilascio del certificato di conformità diverso a seconda che il veicolo abbia la guida a sinistra o la guida a destra. Orbene, tale contributo era, originariamente, sei volte più elevato per i veicoli con guida a sinistra.

29 La stessa BL ha peraltro ammesso all'udienza che la differenza che esisteva, ad un certo momento, a seconda che il certificato fosse chiesto da un rivenditore, il quale doveva pagare 150 UKL, o da un privato, che pagava soltanto 100 UKL, non era determinata dal costo, ma dalla considerazione che ad un commerciante, il quale effettuava un'operazione a scopo di lucro, si poteva imporre un contributo più elevato. Il fatto che il contributo sia stato ridotto prima a 100 UKL e poi a 50 UKL, mentre per i veicoli con guida a destra è rimasto a 25 UKL, consente parimenti di concludere che esso era fissato al solo scopo di rendere meno allettante la reimportazione di veicoli con guida a sinistra.

30 Stando così le cose, la Commissione poteva ritenere a giusto titolo che il contributo fosse manifestamente sproporzionato rispetto al valore economico della prestazione fornita e che tale pratica costituisse uno sfruttamento abusivo, da parte della BL, della situazione di monopolio ad essa riconosciuta dalla normativa britannica.

31 La BL fa poi valere che la percezione di un contributo pari a 150 UKL ha avuto luogo durante un periodo troppo breve — precisamente dal 1° luglio 1981 alla data di scadenza del certificato NTA, nell'ottobre dello stesso anno — per poter essere considerata un'infrazione.

32 È vero che la BL ha rapidamente ridotto l'importo del contributo da 150 UKL a 100 UKL dopo che l'esistenza dell'infrazione le era stata segnalata dalla Commissione, ma di ciò la Commissione ha tenuto conto nel valutare la gravità dell'infrazione e nel commisurare l'ammenda. L'atteggiamento di collaborazione della BL e la durata di riscossione del contributo non influiscono tuttavia sull'esistenza stessa dell'infrazione.

33 Infine, come si è già detto in precedenza, l'argomento della BL secondo cui l'importo del contributo non ha avuto alcuna ripercussione sfavorevole sul volume delle reimportazioni non è pertinente.

34 In conclusione, si deve constatare che gli addebiti mossi dalla Commissione nella decisione impugnata sono comprovati.

Sulla violazione addotta dalla ricorrente di taluni principi di diritto

a) *Sui diritti della difesa*

35 La BL rileva che la Commissione ha contestato l'ammontare del contributo di 100 UKL, imposto a partire dal 16 marzo 1983, soltanto in una lettera del 25 agosto 1983, sicché essa avrebbe potuto legittimamente ritenere che, prima di tale lettera, la Commissione ammettesse tale ammontare. La comunicazione degli addebiti riguardava peraltro soltanto l'importo di 150 UKL.

36 Occorre rilevare in proposito che, nella comunicazione degli addebiti, la Commissione contesta essenzialmente il carattere sproporzionato del contributo di 150 UKL rispetto al contributo iniziale di 25 UKL. La BL non solo poteva, ma doveva rendersi conto che la Commissione censurava non tanto un importo determinato del contributo quanto il carattere complessivamente troppo elevato dello stesso. In base ai criteri enunciati nella summenzionata sentenza General Motors, la BL doveva sapere che l'importo del contributo doveva essere correlato al valore economico della prestazione. Alla BL non è stato contestato un nuovo addebito né le è stato impedito di far valere i suoi mezzi difensivi quando la Commissione l'ha informata, con lettera del 25 agosto 1983, che anche l'importo di 100 UKL era eccessivo e l'ha invitata a motivare le spese di rilascio del certificato.

37 Si deve quindi necessariamente constatare, sotto il profilo procedurale, che la Commissione ha sufficientemente definito l'infrazione contestata dando alla BL l'opportunità « di far conoscere in modo efficace il suo punto di vista sulla realtà e sulla pertinenza dei fatti e delle circostanze allegate » (cfr. sentenza 13 febbraio 1979, causa 85/76, Hoffmann-La Roche, Racc. pag. 461).

b) *Sullo sviamento di potere*

38 La BL contesta alla Commissione il fatto di avere proseguito la procedura per infrazione, dopo il ripristino del certificato NTA per le autovetture « Metro » con guida a sinistra, al solo scopo di indurla a ridurre il prezzo delle autovetture « Metro » con guida a destra vendute sul continente onde istituire un mercato delle reimportazioni nel Regno Unito per scalzare il sistema dei prezzi praticato in questo paese.

39 Come ammette la Commissione, le due questioni possono essere considerate connesse, in quanto il livello dei prezzi delle autovetture con guida a destra vendute sul continente spiega perché la reimportazione riguardava essenzialmente vetture con guida a sinistra. I due problemi di cui trattasi derivano d'altro canto dalla volontà della BL di mantenere nel Regno Unito un livello dei prezzi che fosse sottratto alla concorrenza delle reimportazioni. Il fatto che durante l'istruttoria la Commissione abbia sollevato la connessa questione della politica dei prezzi praticata dalla BL negli Stati membri continentali, questione che la BL stessa ha peraltro accettato di discutere, non può costituire uno sviamento di potere, dal momento che ricorrono gli elementi costitutivi dell'abuso di posizione dominante e che sia la procedura sia la decisione sono rimaste nell'ambito degli addebiti comunicati.

40 I mezzi fondati su una violazione dei diritti della difesa e su uno sviamento di potere devono pertanto essere respinti.

c) *Sul principio di non discriminazione*

41 La ricorrente sostiene che la Commissione, esigendo che essa mantenesse il certificato NTA per le autovetture « Metro » con guida a sinistra, ha riservato alla BL un trattamento più rigoroso rispetto agli altri costruttori di autoveicoli stabiliti nel Regno Unito, cui essa non avrebbe imposto lo stesso obbligo.

42 Come è stato fatto presente dalla Commissione, la situazione di tali altri costruttori era differente da quella della BL che era l'unica ad aver chiesto un certificato NTA per i veicoli con guida a sinistra consentendo così la formazione di un mercato di veicoli reimportati.

43 Non vi è stata quindi violazione del principio di non discriminazione il quale, come la Corte ha già dichiarato, vieta soltanto di trattare in modo diverso situazioni identiche.

Sulla domanda subordinata volta alla riduzione dell'ammenda

44 Si deve rilevare che la Commissione ha fissato l'ammenda in relazione alla gravità e alla durata dell'infrazione e che, come precisato nella motivazione della sua decisione, essa ha tenuto conto dell'atteggiamento di collaborazione dimostrato dalla BL durante la procedura.

45 Va pertanto respinta la domanda volta alla riduzione dell'ammenda.

Sulle spese

46 Ai sensi dell'art. 69, § 2, del regolamento di procedura, la parte soccombente è condannata alle spese. La BL è rimasta soccombente e va quindi condannata alle spese, ivi comprese quelle della parte interveniente.

Per questi motivi,

LA CORTE (quinta sezione)

dichiara e statuisce:

1) **Il ricorso è respinto.**

2) **La ricorrente è condannata alle spese, ivi comprese quelle della parte interveniente.**

Galmot Schockweiler

Everling Joliet Moitinho de Almeida

Così deciso e pronunziato a Lussemburgo, l'11 novembre 1986.

Il cancelliere

P. Heim

Il presidente della quinta sezione

Y. Galmot