stituisce un mercato derivato ma distinto da quello della vendita degli autoveicoli.

2. Il costruttore di autoveicoli non può basarsi sul sistema di distribuzione selettiva che ha istituito in uno Stato membro per creare, non facendo rinnovare l'omologazione, degli ostacoli per la reimportazione da altri Stati membri di autoveicoli ad opera di rivenditori professionali estranei alla sua rete.

Il fatto che detto sistema di distribuzione selettiva sia stato ammesso dalla Commissione non può giustificare lo sfruttamento abusivo di posizione dominante costituito da detta pratica.

3. Sussiste sfruttamento abusivo di posizione dominante quando l'impresa che fruisce di una situazione di monopolio legale esige per i suoi servizi un corrispettivo sproporzionato rispetto al valore economico della prestazione fornita.

RELAZIONE D'UDIENZA
nella causa 226/84 *

I — Gli antefatti e la fase scritta del procedimento

1. L'immatricolazione delle autovetture in Gran Bretagna è soggetta al regime di omologazione disciplinato dall'art. 47 del Road Traffic Act del 1972 (legge del 1972 sulla circolazione stradale), modificato dal Road Traffic Act e dallo Statutory Instrument n. 1092 del 1979, Motor Vehicles (Type Approval) (Great Britain) Regulations [regolamento sugli autoveicoli (omologazione dei tipi) (Gran Bretagna)] (in prosieguo: « il regolamento NTA »).

A termini dell'art. 47, n. 4, il produttore di un autoveicolo può chiedere al ministro dei trasporti il rilascio di un « British National Type Approval Certificate » (certificato di omologazione dei tipi) (in prosieguo: « certificato NTA »), in cui si attesta che l'autoveicolo soddisfa le condizioni di omologazione per tipo da applicare nel caso di specie e si indicano le differenze autorizzate rispetto all'autoveicolo tipo. Prima di rilasciare tale certificato, il ministro si accerta che l'autoveicolo soddisfi le prescrizioni dell'omologazione per tipo di autoveicolo e che siano effettivamente state adottate le misure adeguate per garantire l'effettiva conformità a tale autoveicolo degli autoveicoli che si presuppongono conformi ad esso.

A norma dell'art. 47, n. 5, il fabbricante ha il diritto di rilasciare, sulla base del certificato NTA, « certificates of conformity » (certificati di conformità) che attestano, per ogni autoveicolo da lui prodotto, la conformità all'autoveicolo tipo omologato.

Ai sensi della condizione 2, sub 2, del certificato NTA, il fabbricante deve comunicare al ministro ogni modifica che intenda apportare al modello.

* Lingua processuale: l'inglese.

Secondo una comunicazione ufficiale della rappresentanza permanente del Regno Unito presso le Comunità europee in data 19 luglio 1985, qualora vengano apportate all'autoveicolo modifiche di cui è obbligatoria la comunicazione ma non comunicate, l'omologazione non viene meno in quanto tale, ma non è più possibile il rilascio di certificati di conformità per gli autoveicoli che hanno subito siffatte modifiche.

A norma dell'art. 47, n. 8, chiunque, sia esso produttore, importatore o semplice privato, può farsi rilasciare un « Minister's Approval Certificate », detto anche « Primary Minister's Approval Certificate » (certificato primario di omologazione ministeriale) (in prosieguo: « certificato PMAC »), in cui si attesta che il veicolo soddisfa le condizioni di omologazione. A tal fine, l'importatore sottopone l'autoveicolo ad un controllo tecnico assai costoso presso il Ministero dei trasporti. Tale controllo non è necessario se il fabbricante fornisce all'importatore i dati tecnici sull'autoveicolo, detti « dati sistema ». Tutte le ulteriori modifiche apportate all'autoveicolo devono essere dichiarate come nel caso del certificato NTA.

L'art. 47, n. 11, dispone che il ministro può rilasciare, al fabbricante o all'importatore di un autoveicolo conforme a quello per il quale è stato emesso il certificato PMAC, dei « Subsequent Minister's Approval Certificates » (certificati successivi di approvazione ministeriale) (in prosieguo: « sub-MACS »). L'attestato di conformità dev'essere fornito, in tal caso, dal titolare del certificato PMAC, l'unico che possa affermare che il veicolo interessato è conforme al certificato PMAC.

A norma del regolamento NTA n. 3, n. 2, lett. e), gli autoveicoli importati da privati non sono soggetti al regime di omologazione purché siano stati acquistati fuori della Gran Bretagna a fini d'uso personale, siano stati usati dall'importatore o dai suoi aventi diritto fuori della Gran Bretagna, e siano destinati soltanto all'uso personale in Gran Bretagna e purché l'importatore abbia intenzione di soggiornare in Gran Bretagna per un periodo di almeno 12 mesi.

2. Nel 1980 la British Leyland Public Limited Company (in prosieguo: « BL ») unico costruttore britannico di autovetture di serie, lanciava il modello « Metro ». Dopo la chiusura della catena di montaggio della BL nel Belgio, avvenuta nel 1980, la « Metro » viene prodotta esclusivamente nel Regno Unito. Gli autoveicoli con guida a destra, rispondendo alle caratteristiche del mercato britannico venivano esportati negli altri Stati membri della CEE soltanto nel quadro di determinati regimi speciali vigenti per il personale diplomatico o militare britannico in servizio all'estero.

3. Nel 1980, la BL chiedeva un certificato NTA per le versioni « Metro » con guida a sinistra e con guida a destra. La BL spiega la sua richiesta di omologazione nazionale per le vetture con guida a sinistra con l'intenzione di smerciare sul mercato britannico un determinato quantitativo di autoveicoli di tale tipo destinati all'esportazione ma riconsegnati al fabbricante a seguito di reclami. L'importatore di un autoveicolo con guida a sinistra poteva ottenere dalla BL un certificato di conformità versando un determinato contributo e apportando all'autoveicolo determinate modifiche secondarie, relative all'orientamento dei fari, alla posizione del retrovisore e del faro antinebbia, nonché all'indicazione della velocità in miglia. Ottenuta l'omologazione, egli poteva convertire il veicolo nel modello con guida a destra senza pregiudicare la validità dell'omologazione.

4. Le differenze fra i prezzi dei modelli « Metro » con guida a sinistra, messi in commercio sul continente, e quelli praticati nel Regno Unito dai rivenditori autorizzati facenti parte della rete di distribuzione selettiva della BL per i modelli equivalenti con guida a destra hanno determinato reimportazioni di autovetture « Metro » nel Regno

Unito, provenienti essenzialmente dal Belgio. Tale movimento commerciale parallelo, che si è sviluppato dal 1981, è stato provocato sia da importatori individuali sia da distributori non autorizzati.

5. In seguito ad una riunione del consiglio dei concessionari in data 16 luglio 1981, durante la quale erano state espresse lagnanze riguardo a tale commercio parallelo, la BL decideva di aumentare il contributo imposto ai concessionari per il rilascio di un certificato di conformità per gli autoveicoli con guida a sinistra da 25 a 150 UKL, pur mantenendolo a 25 UKL per i privati e per gli autoveicoli con guida a destra. In una riunione analoga tenutasi il 4 novembre 1981, la BL comunicava ai suoi concessionari esclusivi britannici che non esistevano più giustificazioni commerciali per conservare l'omologazione nazionale per gli autoveicoli con guida a sinistra e che si dovevano lasciar scadere le omologazioni esistenti a partire dall'ottobre del 1981. Di conseguenza, la BL non notificava più al ministro dei trasporti le modifiche apportate al modello « Metro » con guida a sinistra. Tra il giugno del 1981 e l'aprile del 1982, la BL si rifiutava di rilasciare certificati di conformità agli importatori o di fornire agli stessi le informazioni necessarie per ottenere l'immatricolazione sostenendo che l'omologazione era venuta meno. Così, il 13 novembre 1981, il sig. Derek Merson, titolare di un'autofficina e importatore di vetture BL, chiedeva se fosse stata omologata una vettura « Metro » con guida a sinistra di cui indicava il numero di telaio. Il 17 novembre, la BL gli rispondeva che essa non era in grado di comunicargli il numero di omologazione né di tale vettura, né di alcun'altra vettura « Metro » con guida a sinistra.

6. Il 26 giugno 1982, la Commissione avviava contro la BL un procedimento ai sensi dell'art. 3 del regolamento 6 febbraio 1962, n. 17, primo regolamento d'attuazione degli artt. 85 e 86 del trattato CEE (GU 1962, pag. 204). Il 17 luglio, essa notificava alla BL una comunicazione di addebiti contestandole di avere abusato della sua posizione dominante nell'ambito del rilascio di certificati di conformità per le vetture « Metro »; la BL avrebbe infatti negato il rilascio di tali certificati ad un certo numero di commercianti indipendenti o di acquirenti individuali che reimportavano autovetture « Metro » in Gran Bretagna; essa avrebbe deliberatamente omesso di rinnovare il certificato NTA per le autovetture con guida a sinistra ed avrebbe chiesto, per il rilascio dei certificati di conformità, contributi eccessivi rispetto alle spese e discriminatori rispetto a quelli pretesi per altre versioni dello stesso autoveicolo.

Nella sua risposta del 24 agosto 1982, la BL contestava l'assunto secondo cui essa occuperebbe una posizione dominante in un settore di attività economiche rientrante nella normativa sul certificato NTA ed avrebbe abusato di una pretesa posizione dominante.

In occasione dell'audizione del 19 ottobre 1982, la BL si impegnava a rinnovare l'omologazione del modello « Metro » con guida a sinistra e ad introdurre un contributo uniforme, pari a 100 UKL, per il rilascio di certificati di conformità.

Con lettera 6 maggio 1983, la Commissione sollevava la questione relativa alla fornitura degli autoveicoli con guida a destra nei paesi continentali, sulla quale sembrava possibile raggiungere una soluzione, nonché la questione irrisolta relativa ai prezzi praticati per questi autoveicoli.

Nella sua risposta in data 9 giugno 1983, la BL ricordava i provvedimenti adottati in seguito agli addebiti mossi dalla Commis-

sione; essa avrebbe nuovamente richiesto l'omologazione nazionale per le vetture con guida a sinistra, avrebbe provveduto al rilascio di certificati di conformità e istituito una procedura per far fronte agli ordinativi di modelli con guida a sinistra provenienti da clienti stabiliti nei paesi del continente.

In una lettera del 25 agosto 1983, la Commissione sosteneva che qualsiasi contributo superiore alle 50 UKL era eccessivo.

Il 22 settembre 1983, la BL difendeva i contributi da essa imposti, vale a dire 25 UKL per i veicoli con guida a destra in ordine ai quali la certificazione risultava agevole, e 100 UKL per i veicoli con guida a sinistra, in ordine ai quali la certificazione richiederebbe un'attività più complessa.

7. Il 2 luglio 1984, la Commissione notificava alla BL la decisione n. 84/379/CEE relativa ad una procedura ai sensi dell'art. 86 del trattato CEE (IV/30.615-BL) (GU L 207, pag. 11), in cui si constata, all'art.1, che la BL ha violato l'art. 86 del trattato rifiutando di rilasciare certificati di conformità tra il giugno 1981 e l'aprile 1982, mentre esisteva un valido certificato NTA per la versione della « Metro » con guida a sinistra, decidendo nel novembre del 1981 di non chiedere il rinnovo del certificato NTA per la versione con guida a sinistra della « Metro » allo scopo di ostacolare la reimportazione nel Regno Unito di queste autovetture da altri Stati membri, e imponendo ai concessionari un contributo di 150 UKL per il rilascio dei 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 rivenditori indipendenti e ai privati, a partire dal 16 marzo 1983, data del rinnovo dell'omologazione NTA per la versione della « Metro » con guida a sinistra.

Ai sensi dell'art. 2 di tale decisione, alla BL viene inflitta un'ammenda di 350 000 ECU. Con l'art. 3 le viene imposto di cessare immediatamente di esigere il contributo di 100 UKL.

8. Con atto introduttivo depositato nella cancelleria della Corte l'11 settembre 1984, la *BL Public Limited Company* ha presentato un ricorso contro la Commissione chiedendo che la Corte voglia:

— annullare la decisione della Commissione 2 luglio 1984, n. 84/379;

— condannare la Commissione alle spese.

9. La *Commissione* chiede che la Corte voglia:

— dichiarare il ricorso infondato;

— condannare la BL al pagamento delle spese sostenute dalla Commissione.

10. Con ordinanza 30 gennaio 1985, il sig. Derek Merson, titolare di un'autofficina in Minehead (Somerset) è stato ammesso ad intervenire nella causa 226/84 a sostegno delle conclusioni della Commissione.

11. La fase scritta del procedimento si è svolta regolarmente. Su relazione del giudice relatore, sentito l'avvocato generale, la Corte ha deciso di passare alla fase orale senza procedere ad istruttoria. Le parti sono state invitate a rispondere per iscritto a taluni quesiti; esse hanno ottemperato a tale invito nei termini impartiti.

12. A norma dell'art. 95, §§ 1 e 2, del regolamento di procedura, la Corte ha assegnato la causa alla quinta sezione con decisione 15 gennaio 1985, modificata con decisione 29 gennaio 1986.

II — Mezzi ed argomenti dedotti dalle parti nel corso della fase scritta del procedimento

A — *Sul mancato rinnovo dell'omologazione del modello « Metro » con guida a sinistra*

1. La *BL* fa valere che, anche ammesso che esista uno speciale mercato della fornitura di dati o di prestazioni nel campo dell'omologazione, essa non detiene una posizione dominante su tale mercato. Infatti, contrariamente alla General Motors (sentenza 13 novembre 1975, causa 26/75, GM, Racc. pag. 1367), essa non è in grado di ostacolare gli scambi, segnatamente a causa del regime delle importazioni per fini personali. D'altro canto, le statistiche mostrano che il volume delle importazioni di vetture « Metro » nel Regno Unito è stato maggiore dopo la scadenza dell'omologazione NTA rispetto a prima.

L'art. 86 del trattato CEE non impone alla BL alcun obbligo di chiedere o di conservare l'omologazione NTA per il modello « Metro » con guida a sinistra; la BL non rifornisce il mercato britannico di veicoli di tale tipo e la conservazione dell'omologazione non presentava alcun interesse commerciale. Non esistendo una clientela di vecchia data per le omologazioni NTA, la Commissione non può operare una distinzione fra la decisione di non chiedere l'omologazione per la prima volta e il suo mancato rinnovo, né assimilare il mancato rinnovo ad un deliberato rifiuto di fornire i prodotti. Il provvedimento adottato dalla BL, di per sé lecito, non diviene illecito per essere stato adottato al fine di ostacolare le importazioni parallele.

Il rilascio di certificati di conformità non costituisce un'operazione commerciale, caratteristica di un determinato mercato, ma corrisponde ad una funzione rientrante nel diritto pubblico. Per quanto riguarda la fornitura di dati e di prestazioni, gli importatori professionali, rispetto alla BL, non si trovano nella situazione di dipendenza economica che caratterizza la posizione dominante (sentenze 6 marzo 1974, cause 6 e 7/73, CSC, Racc. pag. 223 e 14 febbraio 1978, causa 27/76, United Brands, Racc. pag. 207). Ammettere che la BL occupi una tale posizione rispetto al rivenditore che intende effettuare un'importazione parallela di autoveicoli equivale ad applicare l'art. 86 alle attività della BL in quanto fornitrice di autoveicoli. Il rivenditore che ha già importato autovetture non si trova, rispetto alla BL, in una posizione di sufficiente dipendenza economica.

Il comportamento della BL è oggettivamente giustificato tenuto conto del sistema di distribuzione selettiva praticato nel Regno Unito, sistema di cui la Commissione ha riconosciuto i vantaggi in talune decisioni particolari nonché nella sua proposta di regolamento di esenzione per categorie. Il sistema praticato dalla BL è stato comunicato alla Commissione e questa non l'ha mai considerato incompatibile con l'art. 85. Un'impresa non può essere obbligata, in base all'art. 86, a fornire assistenza ai rivenditori professionali che non appartengano alla sua rete di distribuzione e che non dispongano delle necessarie qualificazioni tecniche e commerciali.

I rivenditori non autorizzati non dispongono delle qualificazioni professionali e tecniche necessarie per effettuare conversioni e la BL deve potere esercitare un controllo su tali operazioni onde tutelare il consumatore e salvaguardare la propria reputazione commerciale. La tesi della Commissione è discriminatoria, dato che nessun costruttore stabilito nel Regno Unito è obbligato a disporre dell'omologazione NTA per gli autoveicoli con guida a sinistra e ad agevolare la conversione in autoveicoli con guida a destra.

2. La *Commissione* sostiene che la Corte ha riconosciuto, nella summenzionata sentenza General Motors, che il mercato della fornitura delle informazioni indispensabili agli importatori commerciali costituisce un mercato distinto. La BL occupa su tale mercato, distinto da quello degli autoveicoli, una posizione dominante in quanto titolare del monopolio legale relativo alla fornitura di siffatte informazioni e ha il dovere di non abusarne. Non si mette in discussione la politica della BL in quanto fornitore di autoveicoli, poiché i commercianti non sono dipendenti dalla BL in relazione alla fornitura di autoveicoli, bensì in relazione alle informazioni necessarie e alla commercializzazione delle stesse.

I dati relativi alle importazioni di autovetture « Metro » nel Regno Unito non sono pertinenti, mancando una distinzione fra le importazioni commerciali soggette alle norme sul certificato NTA e le importazioni personali esentate.

È vero che la BL non è legalmente tenuta a chiedere l'omologazione nazionale; richiedendola, essa ha tuttavia creato una situazione di diritto e di fatto, ed il mancato rinnovo dell'omologazione costituisce un abuso. Secondo le summenzionate sentenze CSC e United Brands, il mancato rilascio rappresenta l'elemento sostanziale dell'abuso e l'applicazione dell'art. 86 ad un rifiuto opposto a soggetti che non sono ancora dei clienti non costituisce un'estensione dell'attuale giurisprudenza. L'intenzione della BL di isolare il mercato costituisce una circostanza aggravante dell'abuso della sua posizione dominante.

La BL ha il diritto di fare rispettare i contratti su cui si basa il suo sistema di distribuzione selettiva, ma non può abusare del monopolio legale in materia di omologazione nazionale e di rilascio dei certificati di conformità al fine di proteggere detto sistema ed opporsi al commercio parallelo che è legittimo secondo il diritto comunitario. La tutela dei consumatori contro le conversioni difettose compete soltanto alle autorità pubbliche. L'importatore parallelo non è tenuto ad effettuare la conversione; questa non richiede alcuna approvazione da parte delle autorità pubbliche, della BL o di un concessionario; qualora dopo la conversione venga chiesto un certificato di conformità, la BL non è legalmente obbligata a verificarne la corretta esecuzione.

3. Il *sig. Derek Merson*, interveniente, sostiene la tesi della Commissione secondo cui la BL detiene una posizione dominante. Il mancato rinnovo dell'omologazione ha la sua ragion d'essere nella volontà della BL di ostacolare le importazioni parallele. I dati forniti dalla BL sulle reimportazioni non sono pertinenti.

B — *Sul rifiuto di rilasciare i certificati di conformità*

1. La *BL* fa valere che il titolare di un certificato NTA non ha più il diritto di rilasciare certificati di conformità per autoveicoli che abbiano subito modifiche la cui comunicazione fosse obbligatoria ma non sia stata effettuata. Orbene, le prime di queste modifiche non notificate risalgono all'ottobre del 1981. La Commissione non può invocare l'asserita convinzione della BL che il certificato NTA fosse rimasto valido durante un periodo di proroga di 6 mesi per dimostrare il carattere abusivo del suo comportamento. Il provvedimento adottato contro la BL non è basato su una siffatta convinzione della BL, bensì sull'affermazione che l'omologazione era ancora in vigore.

Tre dei sei casi particolari di rifiuto riferiti dalla Commissione, quelli dell'Auto-Europa, dell'International Cars RHD Ltd e della sig.ra Fox, si sono verificati prima della scadenza dell'omologazione: alla Auto-Europa, che chiedeva dei numeri di omologazione, la BL aveva proposto un rilascio dei certificati di conformità con riserva di determinate verifiche, al fine di garantire che fossero resi conformi gli autoveicoli alle condizioni d'omologazione. La International Cars RHT Ltd non ha chiesto un certificato di conformità per autoveicoli privati, ma ha cercato di conoscere il numero di omologazione del modello; la BL le ha giustamente risposto che essa non poteva comunicarle tale numero che costituisce la prova dell'esistenza del certificato di conformità e che per gli autoveicoli esportati con guida a sinistra non esiste alcun certificato di tale tipo. La sig.ra Fox ha dichiarato alla BL di effettuare l'importazione per uso personale e la BL ha giustamente attirato la sua attenzione sull'esenzione di cui fruiscono le importazioni per fini personali. Le lettere destinate alla Royal Cars AMS Ltd, al sig. Merson ed al sig. Doyle sono posteriori al 1° ottobre 1981. La BL rifiutava di comunicare alla Royal Cars AMS Ltd i numeri di omologazione per taluni componenti particolari o i « dati sul sistema » richiesti al fine di ottenere un certificato PMAC, data la scarsa affidabilità di tale società; orbene, la decisione non menziona il rifiuto di comunicare tali informazioni. Il sig. Merson ha iniziato importando vetture a titolo personale. Ulteriori domande di immatricolazione sono state respinte perché non si riferivano ad importazioni per fini personali. La BL ha rifiutato di rilasciargli un certificato di conformità in quanto essa riteneva che si trattasse di una vettura costruita successivamente al 1° ottobre 1981. Quando essa si è dichiarata disposta a rilasciare il certificato di cui trattasi, il Merson era già riuscito a far immatricolare il veicolo. La domanda del sig. Doyle riguardava vetture « Mini », costruite dopo la scadenza dell'omologazione.

2. La *Commissione* sostiene che, al momento delle domande di informazioni, il certificato NTA, fruendo di una proroga di 6 mesi, era ancora in vigore; ciononostante, la BL ha abusivamente dato ai suoi interlocutori la netta impressione che fosse scaduto. Comunque sia, le risposte della BL sono tutte negative e non distinguono a seconda della data di costruzione dell'autoveicolo. Nella risposta data dalla BL alla Auto-Europa si comunica che non esiste omologazione per gli autoveicoli spediti in Belgio. La International Cars RHD Ltd ha manifestamente voluto reimportare autovetture « Metro » con guida a sinistra per immatricolarle in Gran Bretagna; la risposta della BL, che ha fatto leva sull'infelice formulazione della domanda, è equivalente a quella data all'International Cars RHD Ltd. Nella lettera inviata alla sig.ra Fox si comunica che, secondo la BL, non esisteva un'omologazione nazionale per le autovetture « Metro » con guida a sinistra. Anche la Royal Cars AMS Ltd desiderava reimportare nel Regno Unito autoveicoli di questo tipo; anche supponendo che non fosse più esistita l'omologazione nazionale, sarebbe stato possibile, come viene riconosciuto dalla stessa BL, ottenere un certificato di conformità previa modifica dell'autovettura nella versione con guida a destra e previo controllo tecnico da parte della BL. La BL rispondeva al sig. Merson di non poter fornire numeri NTA per le « Metro » con guida a sinistra. Anche nel caso in cui al momento della domanda del sig. Doyle l'omologazione nazionale fosse già venuta meno, la risposta data dalla BL sarebbe stata mendace, dal momento che essa non fa alcuna allusione alla possibilità di rilasciare certificati di conformità previa modifica dell'autoveicolo nella versione con guida a destra.

3. Il *sig. Merson* contesta d'aver fatto immatricolare autoveicoli per uso personale. La BL non soltanto ha rifiutato di rilasciare un certificato di conformità per una determinata autovettura, ma ha negato l'esistenza di un'omologazione per gli autoveicoli con guida a sinistra. Egli ha potuto ottenere l'immatricolazione del veicolo in questione soltanto in base a spese e sforzi considerevoli.

C — *Sui contributi richiesti dalla BL per i certificati di conformità*

1. La *BL* rammenta che a decorrere dal 1° luglio 1981 essa ha fissato l'importo dei contributi per certificati di conformità, relativamente agli autoveicoli inizialmente costruiti conformemente all'omologazione NTA, a 25 UKL, per quelli non conformi ossia, in sostanza, quelli con guida a sinistra, a 100 UKL per i privati ed a 150 UKL per i concessionari.

Il contributo di 150 UKL non è stato applicato durante un periodo sufficientemente lungo ed in modo sufficientemente ripetuto per dar luogo alla fattispecie dello sfruttamento abusivo. Quello di 100 UKL interessava solo i privati che non importavano autoveicoli per uso personale. A differenza di quanto è emerso nella causa General Motors, i contributi non hanno rallentato le importazioni parallele effettuate, essenzialmente, da privati.

La Commissione non ha dimostrato l'eccessività dei contributi, e in particolare di quello di 100 UKL, rispetto al valore economico della prestazione. L'attività di certificazione per gli autoveicoli non costruiti in conformità all'omologazione NTA si è rivelata molto complessa. La sentenza General Motors (summenzionata) non indica, per il contributo, un limite particolare il cui superamento dia luogo ad uno sfruttamento abusivo; l'importo dei contributi vigente in Belgio nel 1973 non consente di stabilire l'importo ammissibile nel Regno Unito nel 1984.

I contributi chiesti dalla BL si allineano a quelli chiesti da altri costruttori o venditori nel Regno Unito; questi ultimi possono peraltro rilasciare soltanto certificati di conformità o sub-MACS per autovetture conformi all'omologazione dei modelli con guida a destra costruiti, vuoi in conformità all'omologazione NTA e non richiedenti modifiche, vuoi non in conformità all'omologazione NTA e pertanto da modificare. Il fatto di imporre sanzioni soltanto alla BL costituisce una discriminazione.

Fra il 16 marzo 1983, data di rinnovo dell'omologazione del modello con guida a sinistra, ed il 31 agosto 1983, data di ricezione della lettera della Commissione del 25 agosto 1983, in cui la stessa solleva, per la prima volta, il problema del contributo di 100 UKL, la Commissione ha lasciato intendere alla BL che quest'ultimo era ammissibile. La sanzione inflitta per tale periodo dev'essere annullata perché contraria ai principi di buona amministrazione e/o del legittimo affidamento.

Essa deve parimenti essere annullata per il periodo posteriore al 31 agosto 1983. Nella lettera del 25 agosto, la Commissione ha sollevato la questione relativa all'importo del contributo senza menzionare l'eventualità di un provvedimento sanzionatorio. Il sistema del regolamento della Commissione 25 luglio 1963, n. 99, relativo alle audizioni previste all'art. 19 del regolamento del Consiglio n. 17 (GU L 127 del 1963, pag. 2268), esige che la Commissione comunichi all'interessato la sua intenzione di imporgli una sanzione e gli elementi rilevanti in ordine

alla gravità e alla durata dell'infrazione, onde offrire allo stesso la possibilità di presentare osservazioni.

Nella comunicazione degli addebiti, la Commissione ha contestato alla BL d'aver imposto ai rivenditori un contributo di 150 UKL, 6 volte maggiore di quello richiesto ad un privato o ad un rivenditore di un autoveicolo con guida a destra. Nella sua risposta, la BL ha cercato di giustificare tali differenze; soltanto ora essa afferma di aver richiesto ai privati, a partire dal 1° luglio 1981, un contributo di 100 UKL per i veicoli con guida a sinistra; tale affermazione non può giustificare l'entità dei contributi richiesti.

2. La *Commissione* replica che l'argomento relativo al mantenimento in vita delle importazioni parallele non è pertinente, dal momento che la sua decisione interessa esplicitamente la situazione dei rivenditori di automobili.

I contributi di 100 UKL e, a fortiori, quelli di 150 UKL, sono eccessivi per un'attività amministrativa di routine e di lieve entità tanto più che per i controlli tecnici viene richiesto un contributo supplementare. Essi sono eccessivi e discriminatori rispetto a quelli richiesti per il rilascio di un certificato relativo alla versione con guida a destra. La riduzione del contributo da 150 UKL a 100 UKL non dimostra il carattere eccessivo del primo importo, ma mette in evidenza che i fattori di costo non erano decisivi nella determinazione dell'ammontare dei contributi.

La comunicazione degli addebiti denuncia, in termini generali, il carattere eccessivo dei contributi senza indicare un importo determinato; la Commissione non si è mai dichiarata soddisfatta dell'importo di 100 UKL e la lettera 25 agosto 1983 non costituisce un'approvazione di tale importo per un qualunque periodo anteriore.

I dati sugli importi applicati dagli altri costruttori per le autovetture con guida a destra conformi all'omologazione NTA non sono pertinenti, poiché gli oneri imposti dalla BL per questo tipo di certificato non sono mai stati oggetto di discussione. I contributi per autovetture non conformi all'omologazione NTA riguardano il controllo tecnico e non sono comparabili a quelli chiesti dalla BL. La censura di discriminazione è infondata.

Nessuna disposizione del regolamento n. 99/63 obbliga la Commissione ad informare esplicitamente un'impresa che essa intende infliggerle un'ammenda. In ogni caso, la comunicazione degli addebiti esprime la volontà della Commissione di sottoporre a sanzione tutte le infrazioni constatate, in particolare i contributi eccessivi. Essa enuncia i principali criteri di fatto e di diritto che si applicano all'ammenda, ossia gravità, durata e movente dell'infrazione e la BL ha avuto la possibilità di presentare le sue osservazioni.

La sentenza General Motors (summenzionata) non stabilisce regole circa l'ammontare del contributo, ma determinati criteri, quali il rapporto fra il contributo ed il valore economico della prestazione o il suo costo economico effettivo.

3.. Il *sig. Merson* fa valere che le differenze fra gli importi dei contributi praticati miravano a discriminare direttamente i rivenditori commerciali. La BL non può comparare i contributi da essa richiesti con quelli praticati da altri costruttori per controlli tecnici.

D — *Sulla violazione di taluni principi giuridici*

1. La *BL* lamenta il fatto che la Commissione ha violato i principi della buona amministrazione e/o ha commesso uno sviamento di potere. Pur mostrandosi soddisfatta del rinnovo dell'omologazione per i modelli con guida a sinistra e della riduzione dell'importo di contributi a seguito della comunicazione degli addebiti, la Commissione ha proseguito la procedura nei confronti della BL al solo scopo di ottenere concessioni ulteriori in ordine alla fissazione dei prezzi per le vetture con guida a destra vendute sul continente, questione che esula dall'ambito della procedura di cui trattasi. Non esistono domande di veicoli con guida a destra destinate alla messa in circolazione sul continente e la Commissione ha in realtà inteso creare un artificioso commercio parallelo di veicoli di questo tipo fra il continente ed il Regno Unito onde mettere in questione la struttura dei prezzi esistente nel Regno Unito.

2. Secondo la *Commissione*, i negoziati in corso non pregiudicano assolutamente la posizione definitiva delle parti. Il problema del prezzo delle vetture con guida a destra sul continente non rientra, a rigore, nell'oggetto della comunicazione degli addebiti, ma è strettamente connesso alla questione dell'omologazione nazionale per le vetture con guida a sinistra; infatti, la possibilità di acquistare vetture con guida a destra sul continente a prezzi analoghi a quelli delle vetture con guida a sinistra ha fatto venir meno la necessità di domandare l'omologazione per vetture con guida a sinistra o di chiedere i certificati di conformità. Il problema della fissazione di tali prezzi rientra nella competenza della Commissione che deve tenerne conto in particolare nell'esentare un sistema di distribuzione selettiva.

3. La BL lamenta che la Commissione ha violato i principi della proporzionalità e della non discriminazione. La Commissione ha il compito di vegliare a che i consumatori possano acquistare autoveicoli in qualsiasi parte del mercato comune. Essa non può tuttavia — salvo rischiare di distruggere ogni forma di distribuzione selettiva — garantire un commercio parallelo da parte di rivenditori di autovetture non autorizzati. La Commissione non opera una distinzione fra tali due tipi d'importazioni parallele — peraltro espressamente contemplata dal regolamento della Commissione 12 dicembre 1984, n. 123/85, « relativo all'applicazione dell'art. 85, paragrafo 3, del trattato a categorie di accordi per la distribuzione di autoveicoli e il servizio di assistenza per la clientela » (GU L 15, pag. 16) — ed ha ignorato la deroga stabilita per le importazioni a titolo personale.

Non chiedendo il rinnovo dell'omologazione, la BL si è messa nella posizione in cui si trovano gli altri costruttori, che non vengono obbligati dalla Commissione a farsi rilasciare un'omologazione NTA per i modelli con guida a sinistra. Così, nelle procedure relative agli autoveicoli Fiat ed Alfa Romeo, la Commissione ha unicamente vegliato a che i privati possano acquistare delle autovetture con guida a destra sul continente per importarle nel Regno Unito.

Il sistema di omologazione e il problema del rilascio dei certificati di conformità rientrano nell'ambito del diritto pubblico nazionale. Una procedura contro il Regno Unito, ai sensi dell'art. 30, sarebbe stata più adeguata e più equa di quella promossa contro una sola impresa, in forza dell'art. 86.

4. La *Commissione* sostiene che essa non ha il potere di contestare la posizione domi-

nante dei fornitori di autoveicoli sul mercato della fornitura delle informazioni, ma può intervenire soltanto in caso di abusi. La situazione della BL non è comparabile a quella di altri fornitori di autoveicoli. Il mancato rinnovo dell'omologazione ha eliminato un'importante fonte d'approvvigionamento per il mercato britannico dell'automobile ed ha recato pregiudizio sia ai commercianti importatori sia ai consumatori.

Le pratiche Fiat ed Alfa Romeo vertevano sul prezzo delle autovetture con guida a destra sul continente e non sull'omologazione nazionale. Considerato il carattere restrittivo della deroga stabilita per le importazioni a fini personali, non si può addebitare alla Commissione di avere trascurato tale tipo di importazioni. La Commissione non è andata oltre il suo obiettivo e non ha operato alcuna discriminazione nei confronti della BL.

Nella comunicazione agli Stati membri in data 20 settembre 1984, la Commissione ha precisato che una procedura ai sensi dell'art. 30 non osta all'applicazione diretta dell'art. 86 alle imprese interessate qualora ricorrano le condizioni stabilite da tale norma. L'esistenza di un regime nazionale di omologazione non consente alle imprese di valersi di tale regime in modo incompatibile con il diritto comunitario.

E — *Sull'importo dell'ammenda*

1. In subordine, la *BL* sostiene che l'ammenda ad essa inflitta dev'essere ridotta. A tal fine, la BL si richiama agli argomenti da essa esposti in precedenza in ordine al mancato rinnovo dell'omologazione, al rilascio di certificati di conformità e all'ammontare del contributo.

2. La *Commissione* sostiene che gli argomenti addotti dalla BL per chiedere una riduzione dell'ammenda, identici a quelli invocati per contestare la fondatezza della decisione, vanno respinti. Nel fissare l'ammontare dell'ammenda, la Commissione ha tenuto conto dell'atteggiamento di collaborazione dimostrato dalla BL per quanto concerne talune infrazioni.

III — Risposte ai quesiti rivolti dalla Corte

1. Interrogata sulla possibilità di rilascio di un certificato di conformità per un veicolo costruito per la guida a sinistra, a quanto risulta dal numero di telaio, dopo la sua conversione in un veicolo con guida a destra, la *BL* conferma che un certificato viene rilasciato per un veicolo designato dal numero di telaio. La risposta da darsi al quesito posto dalla Corte dipende dall'interpretazione dell'art. 47, n. 5, del Road Traffic Act del 1972. Un autoveicolo modificato da soggetti diversi dal costruttore costituisce « un autoveicolo prodotto dal costruttore conformemente al modello » ai sensi di tale disposizione? Basandosi su un'interpretazione estensiva, la BL rilascia certificati di conformità per i suddetti veicoli anche in caso di conversione del tipo di guida, purché l'autoveicolo sia stato inizialmente costruito da essa e al momento del rilascio del certificato sia conforme al modello. Gli altri costruttori interpretano tale disposizione in senso restrittivo. Nessuno di essi rilascia certificati di conformità per un autoveicolo la cui guida sia stata convertita. Altri ritengono che un siffatto autoveicolo non sia « un autoveicolo (con guida a destra) da essi costruito ».

Invitata a precisare la natura delle modifiche apportate al modello « Metro » con guida a sinistra che non sono più state notificate dal 1° ottobre 1981, la *BL* ha riferito che il periodo durante il quale sono state apportate

le modifiche va dal 1° ottobre 1981 alla fine del 1982. Al momento del rinnovo dell'omologazione del modello per la « Metro » con guida a sinistra, nell'ottobre del 1982, venivano dichiarate dalla BL 54 modifiche relative ad aspetti tecnici diversi.

La *BL* ha risposto affermativamente al quesito se tali modifiche coincidessero con quelle notificate per i modelli « Metro » con guida a destra.

2. Invitata a indicare gli importi pretesi dagli altri costruttori britannici per il rilascio di un certificato di conformità, la Commissione ha precisato che i contributi richiesti per i certificati di conformità da costruttori di autovetture britannici, per quanto riguarda le importazioni parallele, sarebbero pari a 17,25 UKL (IVA non compresa) per la Ford, 25 UKL per la Peugeot-Talbot e 75 UKL per la General Motors. Tali dati si riferiscono agli importi riscossi a decorrere dal maggio del 1983, periodo in cui è entrato in vigore in Gran Bretagna un determinato codice di comportamento. La General Motors ha aumentato l'importo del contributo da 50 a 75 UKL nel novembre 1985. Nei periodi da agosto 1981 ad aprile 1982 e da marzo 1983 a maggio 1983, la Ford ha chiesto gli stessi importi che essa chiede attualmente. La Talbot non ha chiesto alcun contributo fino a poco prima che venisse introdotto detto codice di comportamento e la General Motors ha applicato l'importo di 50 UKL.

3. La *BL* fa presente che si possono comparare soltanto dati analoghi. Essa era l'unico costruttore di motori di serie ad aver rilasciato certificati di conformità per autoveicoli costruiti inizialmente con guida a sinistra. Gli altri costruttori non sono titolari dell'omologazione NTA per questo tipo di autoveicoli e si rifiutano di rilasciare certificati di conformità per gli autoveicoli convertiti in autovetture con guida a destra. I contributi chiesti dagli altri costruttori riguardano unicamente gli autoveicoli con guida a destra costruiti conformemente alle disposizioni del Regno Unito, che quindi non necessitano di alcuna modifica, e gli autoveicoli con guida a destra costruiti conformemente a disposizioni non britanniche che richiedono modifiche. Per quanto riguarda la prima categoria, gli importi richiesti variano da 10 a 100 UKL. In quanto alla seconda categoria, la maggior parte dei costruttori esige un controllo tecnico dell'autoveicolo o la sua modifica e/o il suo controllo da parte di un concessionario autorizzato. Per quanto concerne i contributi relativi al controllo tecnico, gli importi minimi richiesti dalla BL ammontano a 100 UKL, quelli massini a 655,50 UKL.

4. Invitata a produrre le statistiche relative al numero degli autoveicoli con guida a destra e con guida a sinistra reimportati ed immatricolati nel Regno Unito a partire dal 1980, ripartendo tali dati a seconda che tali importazioni siano state effettuate per uso personale o a fini commerciali, la *Commissione* risponde che non è possibile ottenere tale ripartizione statistica analitica richiesta dalla Corte. Essa comunica i dati relativi agli autoveicoli importati ed immatricolati nel Regno Unito che non sono stati venduti da concessionari autorizzati: 1983: 84 000; 1984: 83 000; per il primo semestre del 1985: 51 000.

F. Schockweiler
giudice relatore