# SENTENZA DELLA CORTE (Seconda Sezione)
15 febbraio 1996 *

Nel procedimento C-226/94,

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

**Grand garage albigeois SA,**

**Établissements Marlaud SA,**

**Rossi Automobiles SA,**

**Albi Automobiles SA,**

**Garage Maurel & Fils SA,**

**Sud Auto SA,**

**Grands garages de Castres,**

**Garage Pirola SA,**

**Grand garage de la gare,**

**Mazametaine automobile SA,**

**Établissements Capmartin SA,**

* Lingua processuale: il francese.

**Graulhet automobiles SA**

e

**Garage Massol Sàrl,**

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

LA CORTE (Seconda Sezione),

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

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

viste le osservazioni scritte presentate:

— per le parti attrici nelle cause principali, dall'avv. Jean-Pierre Doury, del foro di Poitiers;

— per il governo francese, dalla signora Catherine de Salins, vicedirettore presso la direzione degli affari giuridici del ministero degli Affari esteri, e dal signor Jean-Marc Belorgey, segretario degli affari esteri presso la direzione degli affari giuridici dello stesso ministero, in qualità di agenti;

— per il governo ellenico, dal signor Fokion Georgakopoulos, sostituto avvocato dello Stato, e dalla signora Maria Basdeki, procuratore ad lites presso l'avvocatura dello Stato, in qualità di agenti;

— per la Commissione delle Comunità europee, dai signori Francisco Enrique González Díaz, membro del servizio giuridico, e Géraud de Bergues, funzionario nazionale messo a disposizione del servizio giuridico, in qualità di agenti,

vista la relazione d'udienza,

sentite le osservazioni orali delle parti attrici nelle cause principali, rappresentate dall'avv. Jean-Pierre Doury, del governo francese, rappresentato dal signor Jean-Marc Belorgey, del governo ellenico, rappresentato dal signor Fokion Georgakopoulos, e della Commissione, rappresentata dai signori Francisco Enrique González Díaz e Guy Charrier, funzionario nazionale messo a disposizione del servizio giuridico, all'udienza del 16 novembre 1995,

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

ha pronunciato la seguente

## Sentenza

1 Con sentenza 22 luglio 1994, pervenuta alla Corte il 2 agosto successivo, il Tribunal de commerce di Albi ha posto, a norma dell'art. 177 del Trattato CE, una questione pregiudiziale sull'interpretazione del regolamento (CEE) della Commissione 12 dicembre 1984, n. 123/85, relativo all'applicazione dell'art. 85, paragrafo 3, del Trattato CEE a categorie di accordi per la distribuzione di autoveicoli e il servizio di assistenza alla clientela (GU 1985, L 15, pag. 16).

2 Detta questione è sorta nell'ambito di una controversia tra le società Grand garage albigeois, Établissements Marlaud, Rossi Automobiles, Albi Automobiles, Garage Maurel & Fils, Sud Auto, Grands garages de Castres, Garage Pirola, Grand garage de la gare, Mazametaine automobile, Établissements Capmartin et Graulhet automobiles (in prosieguo: il «Grand garage albigeois e gli altri attori») e il garage Massol, relativa ad un'azione promossa dai primi contro il secondo per asserita concorrenza sleale.

3 Il Grand garage albigeois e gli altri attori, che hanno sede nel dipartimento francese del Tarn, sono concessionari esclusivi delle marche automobilistiche Citroën, Ford, Honda, Peugeot e Renault.

4 Il garage Massol, che ha sede in Albi, nello stesso dipartimento, rivende, come commerciante indipendente, autoveicoli nuovi o immatricolati da meno di tre mesi o che hanno percorso meno di tremila chilometri, di svariate marche. Ha autoveicoli in deposito e fa pubblicità per la loro vendita.

5 Ritenendo che il garage Massol, che non fa parte di alcuna rete ufficiale di distribuzione di una casa costruttrice di automobili, né è intermediario fornito di mandato ai sensi dell'art. 3, punto 11, del regolamento n. 123/85, avesse commesso atti di concorrenza sleale nei confronti dei concessionari, il Grand garage albigeois e gli altri attori adivano il 17 marzo 1994 il Tribunal de commerce di Albi chiedendo che venisse ingiunto al convenuto di astenersi da queste attività e che lo stesso fosse condannato a risarcire il danno conseguente alla perdita di clientela, alla disorganizzazione della rete di vendita e agli sconti che i concessionari dovevano forzatamente concedere per conservare gli acquirenti.

6 Il Grand garage albigeois e gli altri attori contestano la legittimità dell'attività del garage Massol, in quanto quest'ultimo avrebbe contravvenuto tanto ai contratti di concessione esclusiva stipulati tra costruttori e concessionari quanto alla normativa

comunitaria. In virtù di detti contratti, i concessionari fruirebbero, in un settore determinato, di un diritto esclusivo di insediamento, di azione commerciale e di vendita di veicoli nuovi, direttamente o tramite i loro agenti. Di conseguenza, un rivenditore di automobili non facente parte di alcuna rete ufficiale di distribuzione di una casa produttrice potrebbe svolgere la sua attività solo come intermediario munito di mandato ai sensi dell'art. 3, punto 11, del regolamento n. 123/85 ed alle condizioni precisate dalla comunicazione 91/C 329/06 della Commissione, del 4 dicembre 1991, intitolata «Chiarimenti sull'attività degli intermediari nella compravendita di autoveicoli» (GU C 329, pag. 20). In particolare, il mandatario dovrebbe limitarsi ad agire per conto di un acquirente, utilizzatore finale, e non avrebbe il diritto di tenere un deposito nonché di dare al pubblico l'impressione, specie nella sua pubblicità, di essere un rivenditore, ingenerando confusione. Infine, l'approvvigionamento di veicoli nuovi dei rivenditori indipendenti sarebbe sempre illecito.

7 Il garage Massol ritiene invece legittima l'attività di rivenditore indipendente. I concessionari non possono rivendicare il diritto di esclusiva di vendita finché le reti di distribuzione degli autoveicoli non siano così ermeticamente isolate, da rendere impossibile la fornitura di veicoli nuovi di una determinata marca a detti rivenditori. Orbene, oggigiorno il 40% della produzione verrebbe venduto dai costruttori senza avvalersi delle loro reti di concessionari. Inoltre, tenuto conto del principio dell'effetto relativo dei contratti riconosciuto dal codice civile francese, i contratti di concessione esclusiva impegnerebbero solo i firmatari e non potrebbero venire opposti ai terzi, ai quali nessuna disposizione vieterebbe di vendere con un valore aggiunto veicoli nuovi che hanno acquistato lecitamente. Infine, i concessionari non potrebbero invocare disposizioni derogatorie del regolamento n. 123/85, perché i contratti di concessione esclusiva non sarebbero conformi alle condizioni prescritte da detto regolamento.

8 Ritenendo che la soluzione della causa dinanzi ad esso pendente dipendesse dall'interpretazione del diritto comunitario, il Tribunal de commerce di Albi ha deciso di sospendere il procedimento e di proporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se i contratti dei concessionari francesi (Peugeot, Renault, Citroën, Ford, Honda) possano essere opposti a terzi commercianti nel contesto giuridico generale del

diritto comunitario che è quello della libertà, ed in particolare se, qualora un rivenditore indipendente giunga a procurarsi in maniera lecita autoveicoli nuovi in seno alla rete, il regolamento n. 123/85 o la giurisprudenza della Corte di giustizia giustifichi il fatto che il costruttore, o il suo importatore, o un membro della rete di uno Stato membro si opponga a che il detto rivenditore importi e rivenda tali autoveicoli in uno Stato membro per il solo fatto che non si tratta di un distributore autorizzato o di un mandatario».

9 Con detta questione, il giudice a quo chiede in sostanza se il regolamento n. 123/85 vada interpretato nel senso che osta a che un operatore, che non è né rivenditore ufficiale della rete di distribuzione di una casa costruttrice specifica né intermediario munito di mandato ai sensi dell'art. 3, punto 11, di detto regolamento, svolga un'attività di rivendita indipendente di autoveicoli nuovi di detta marca.

10 Per risolvere detta questione, si deve ricordare anzitutto che, in virtù dell'art. 85, n. 1, del Trattato, gli accordi tra imprese che possono incidere sull'interscambio comunitario e che hanno come oggetto o come effetto di impedire, restringere o falsare la concorrenza all'interno del mercato comune sono in linea di massima incompatibili con il mercato comune e vietati. Secondo il n. 2 di detto articolo, detti accordi sono nulli ipso jure, salvo che le disposizioni del n. 1 siano state dichiarate non applicabili dalla Commissione, conformemente al n. 3 di detto articolo.

11 Detta decisione di disapplicazione può venir adottata dalla Commissione o in forma di decisione individuale per un accordo specifico in applicazione del regolamento del Consiglio 6 febbraio 1962, n. 17, primo regolamento d'applicazione degli artt. 85 e 86 del Trattato (GU 1962, n. 13, pag. 204), oppure mediante un

regolamento d'esenzione per determinate categorie di accordi in virtù del regolamento del Consiglio 2 marzo 1965, n. 19/65/CEE, relativo all'applicazione dell'art. 85, paragrafo 3, del Trattato a categorie di accordi e pratiche concordate (GU 1965, n. 36, pag. 533). Con detto regolamento d'esenzione, la Commissione fissa le condizioni per la disapplicazione del divieto dell'art. 85, n. 1, nei confronti di un accordo che, tuttavia, sarebbe di per sé vietato.

12 Il regolamento n. 123/85, adottato dalla Commissione in base al regolamento n. 19/65, ha lo scopo di autorizzare taluni accordi di distribuzione e di servizio di vendita e postvendita di autoveicoli che, altrimenti, sarebbero vietati.

13 Infatti, in virtù del regolamento n. 123/85, l'art. 85, n. 1, è, conformemente all'art. 85, n. 3, dichiarato non applicabile, alle condizioni limitativamente fissate da detto regolamento, agli accordi con i quali il fornitore incarica un rivenditore ufficiale di promuovere, su un determinato territorio, la distribuzione e il servizio di vendita e postvendita di autoveicoli e si impegna a riservargli su detto territorio la fornitura dei prodotti oggetto del contratto.

14 Detto regolamento esonera quindi in particolare dall'applicazione dell'art. 85, n. 1, l'obbligo imposto dal fornitore al distributore ufficiale di non vendere i prodotti oggetto del contratto a rivenditori non facenti parte della rete ufficiale di distribuzione (art. 3, punto 10), a meno che non si tratti di intermediari, cioè di operatori che agiscono in nome e per conto dei consumatori finali e che a questo fine hanno ricevuto mandato scritto (art. 3, punto 11).

15 Come ha già dichiarato la Corte, il regolamento n. 123/85, come regolamento d'applicazione dell'art. 85, n. 3, del Trattato, non contiene disposizioni vincolanti che

incidano direttamente sulla validità o sul contenuto di clausole contrattuali o che obblighino le parti contraenti a conformarvi il contenuto del loro contratto, ma si limita ad offrire agli operatori economici del settore degli autoveicoli alcune possibilità di sottrarre i loro accordi di distribuzione e di assistenza alla clientela al divieto di cui all'art. 85, n. 1, benché tali accordi contengano taluni tipi di clausole di esclusiva e limitative della concorrenza (v. sentenza 18 dicembre 1986, VAG France, causa 10/86, Racc. pag. 4071, punti 12 e 16).

16 A questo proposito, si deve precisare che il regolamento n. 123/85, conformemente alla funzione che gli è così affidata nell'ambito dell'applicazione dell'art. 85 del Trattato, riguarda solo i rapporti contrattuali tra fornitori e distributori ufficiali della loro rete, allorché fissa le condizioni alle quali taluni accordi tra essi stipulati sono leciti sotto il profilo delle regole di concorrenza del Trattato.

17 Il suo oggetto si riduce perciò al contenuto degli accordi che soggetti vincolati ad una rete di distribuzione di un prodotto possono lecitamente stipulare sotto il profilo delle regole del Trattato che vietano le restrizioni al gioco normale della concorrenza all'interno del mercato comune.

18 Poiché dunque si limita a definire quello che i firmatari di detti accordi possono o non possono impegnarsi a fare nei confronti dei terzi, detto regolamento non ha, invece, la funzione di disciplinare l'attività di detti terzi che possono intervenire sul mercato fuori del circuito degli accordi di distribuzione.

19 Dunque, le disposizioni del regolamento d'esenzione in questione non possono incidere sui diritti e sugli obblighi dei terzi rispetto ai contratti stipulati tra i

costruttori d'automobili e i loro concessionari, e specie su quelli dei commercianti indipendenti.

20 Da quanto precede consegue che il regolamento n. 123/85 non può interpretarsi nel senso che vieta ad un operatore estraneo alla rete ufficiale di distribuzione di una marca di autoveicoli determinata e che non ha qualità di intermediario fornito di mandato ai sensi di detto regolamento di svolgere attività di vendita indipendente di autoveicoli nuovi di detta marca.

21 Infine la comunicazione 91/C 329/06 della Commissione già ricordata, invocata dalle parti attrici nella causa principale, mira, dal canto suo, unicamente a chiarire talune nozioni ricorrenti nel regolamento e non può quindi modificare la portata dello stesso.

22 Ciò premesso, si deve rispondere al giudice proponente che il regolamento n. 123/85 va interpretato nel senso che non osta a che un operatore, che non è né rivenditore ufficiale della rete di distribuzione del costruttore di una determinata marca di autoveicoli né intermediario fornito di mandato ai sensi dell'art. 3, punto 11, di detto regolamento, svolga attività di rivendita indipendente di veicoli nuovi di detta marca.

## Sulle spese

23 Le spese sostenute dai governi francese ed ellenico, nonché dalla Commissione delle Comunità europee, che hanno presentato osservazioni alla Corte, non possono dar luogo a rifusione. Nei confronti delle parti nella causa principale il presente procedimento costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta perciò pronunciarsi sulle spese.

Per questi motivi,

LA CORTE (Seconda Sezione),

pronunciandosi sulle questioni sottopostele dal Tribunal de commerce di Albi con sentenza 22 luglio 1994, così dichiara:

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

Hirsch Mancini Schockweiler

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 15 febbraio 1996.

Il cancelliere

R. Grass

Il presidente della Seconda Sezione

G. Hirsch