COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 13 aprile 1994

relativa ad una procedura a norma dell'articolo 85 del trattato CE

(IV/B-2/34.179 — Stichting Certificatie Kraanverhuurbedrijf e della Federatie van Nederlandse Kraanverhuurbedrijven)

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

(94/272/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento n. 17 del Consiglio, del 6 febbraio 1962, primo regolamento di applicazione degli articoli 85 e 86 del trattato [1], modificato da ultimo dall'atto di adesione della Spagna e del Portogallo, in particolare l'articolo 15, paragrafo 6,

visto il reclamo presentato il 13 gennaio 1992 da Van Marwijk ed alcune altre imprese, unitamente ad una domanda di misure provvisorie, e visti gli statuti e i regolamenti notificati dalla Stichting Certificatie Kraanverhuurbedrijf e dalla Federatie van Nederlandse Kraanverhuurbedrijven, rispettivamente, il 15 gennaio 1992 il 6 febbraio 1992,

dopo aver dato modo alle imprese interessate di manifestare il proprio punto di vista, a norma dell'articolo 19, paragrafo 1 del regolamento n. 17, relativamente agli addebiti formulati dalla Commissione,

considerando quanto segue :

I. I FATTI

Il reclamo

(1) Il 13 gennaio M. W. C. M. van Marwijk e 10 altre imprese hanno presentato un reclamo e una domanda di misure provvisorie sostenendo che la Federatie van Nederlandse Kraanverhuurbedrijven, qui di seguito FNK, e la Stichting Certificatie Kraanverhuurbedrijf, qui di seguito SCK, violavano l'articolo 85, paragrafo 1 e l'articolo 86 del trattato in quanto escludevano i non aderenti dal noleggio di gru mobili e imponevano tariffe prefissate sulla base dei propri statuti e regolamenti.

Gli accordi notificati

(2) Lo statuto e il regolamento della SCK sono stati notificati alla Commissione il 15 gennaio 1992, mentre lo statuto e il regolamento interno della FNK sono stati notificati il 6 febbraio 1992. In entrambi i casi veniva richiesta un'attestazione negativa o, in via sussidiaria, un'esenzione a norma dell'articolo 85, paragrafo 3. Elemento centrale degli accordi è il cosiddetto divieto di noleggio dell'articolo 7, secondo trattino del regolamento della SCK, il quale prevede che « oltre agli altri obblighi previsti dal regolamento, il titolare della certificazione è tenuto (—) a (far) installare soltanto gru munite di targhe di certificazione valide ».

Le parti interessate

(3) I reclamanti sono imprese che offrono in locazione gru mobili. Nove di essi sono stabiliti nei Paesi Bassi, gli altri due in Belgio. Essi non sono membri della FNK e neanche della SCK.

(4) La FNK è un'associazione di imprese che offrono in locazione gru mobili. L'associazione è stata istituita il 13 marzo 1971 ed ha sede a Culemborg. Al 31 dicembre 1991 essa aveva 186 membri.

(5) La SCK, con sede allo stesso indirizzo di Culemborg, è stata istituita il 15 dicembre 1987. Essa ha per oggetto di garantire la qualità e la competenza delle imprese aderenti, del loro personale e delle

[1] GU n. 13 del 21. 2. 1962, pag. 204/62.

loro macchine mediante un sistema di controllo e registrazione delle imprese che operano nel settore. Al 31 dicembre 1992 la SCK contava 187 imprese aderenti, in maggioranza membri anche della FNK. Nella fase di avvio (1985-1987), la SCK è stata sovvenzionata dalle autorità olandesi.

Il mercato

(6) Le gru di cui trattasi sono principalmente utilizzate nell'edilizia, nell'industria petrochimica e nel settore dei trasporti nei Paesi Bassi. Le attività delle imprese del settore comprendono anche, su vasta scala, il noleggio di gru di altre imprese. Secondo FNK, nel 1991 esistevano nei Paesi Bassi 350 imprese del settore, per un fatturato complessivo di circa 450 Mio di ECU, di cui almeno il 75 % imputabile ai membri FNK. Secondo FNK, a causa di problemi di trasporto la maggior parte delle gru sono installate entro un raggio di circa 50 km, cosicché il mercato dei Paesi Bassi, per le imprese di altri Stati membri, sarebbe limitato alle zone contigue alle frontiere belga e tedesca.

Controllo delle autorità

(7) A norma della Arbeidsomstandighedenwet (Arbowet), il datore di lavoro è tenuto ad installare macchine costruite in maniera adeguata e corretta ed a farle revisionare periodicamente. Questa norma è stata confermata in varie decisioni in materia di sicurezza basate sulla Arbowet. In particolare vanno citate la Veiligheidsbesluit voor fabrieken of werkplaatsen e la Veiligheidsbesluit restgroepen, che fissano norme di sicurezza per la costruzione e l'utilizzazione di gru ed elevatori. Le norme relative ai vari tipi di gru ed elevatori figurano in dettaglio in regolamenti ministeriali in applicazione della direttiva 89/392/CEE del Consiglio (1) relativa alle macchine.

A norma della Veiligheidsbesluit voor fabrieken of werkplaatsen, il ministro per gli affari sociali ha incaricato KeBoMa di effettuare la revisione delle gru e degli elevatori. In caso di grave mancanza KeBoMa deve mettere al corrente l'ispettorato del lavoro.

Struttura della FNK e della SCK

(8) Il Raad voor de Certificatie ha riconosciuto SCK come istituto di certificazione, il che implica, fra l'altro, che, secondo il Raad voor de Certificatie, SCK soddisfa il criterio dell'indipendenza. Peraltro, nella pratica i vincoli fra FNK e SCK sono talmente stretti da rendere impensabile che le attività esercitate dall'una non siano interamente conosciute e condivise dall'altra.

(9) Lo statuto di SCK prevede che la metà dei membri della sua direzione siano nominati da FNK e che le decisioni vengano prese a maggioranza ordinaria. Ne consegue che nessuna decisione può essere presa senza il consenso di FNK. Gli altri membri della direzione non provengono dal settore delle gru da noleggio (articolo 5, paragrafo 1), ma rappresentano grosse imprese che utilizzano regolarmente i servizi delle imprese di noleggio. Ciò pone gli aderenti a SCK in una posizione di vantaggio per ottenere le più importanti ordinazioni, come risulta, ad esempio, dalle direttive interne delle ferrovie olandesi, secondo le quali esse possono lavorare soltanto con imprese di noleggio di gru certificate dalla SCK.

Il comitato direttivo è assistito da un comitato consultivo, i cui membri sono nominati dalla direzione di SCK d'intesa con FNK, che può anch'essa nominarne i membri. Il comitato consultivo è composto da otto membri, di cui due provengono dalla stessa FNK e quattro da organizzazioni e associazioni di imprese che usufruiscono dei servizi delle imprese di noleggio. Il comitato consultivo ha il compito, fra l'altro, di consigliare il comitato direttivo SCK sulla natura e sul contenuto del sistema di certificazione e di fissare i criteri e i metodi di ricerca alla base del sistema di certificazione. Il parere del comitato consultivo è vincolante (articolo 2 del regolamento del comitato consultivo).

Sebbene FNK sostenga che SCK sia stata istituita per iniziativa degli utilizzatori, l'iniziativa della sua costituzione spetta proprio alla FNK, in quanto gli utilizzatori erano poco organizzati.

Le due organizzazioni hanno lo stesso indirizzo, numero telefonico e segreteria. Gli statuti e i regolamenti delle due organizzazioni sono stati notificati dallo stesso rappresentante e nella stessa forma.

(1) GU n. L 183 del 29. 6. 1989, pag. 9. Questa direttiva è stata da ultimo modificata dalla direttiva 93/68/CEE, GU n. L 220 del 30. 8. 1993, pag. 1. Con un'ulteriore modifica (direttiva 91/368/CEE, GU n. L 198 del 22. 7. 1991, pag. 16) la direttiva è stata estesa alle gru.

Comportamento di FNK e SCK

(10) A norma di statuto, FNK ha per oggetto la promozione degli interessi delle imprese noleggiatrici di gru in generale e dei suoi membri in particolare, nonché di incoraggiare i reciproci contatti e la reciproca cooperazione fra i membri, nel senso più ampio. Gli obiettivi e il modo in cui devono essere conseguiti figurano nello statuto e nel regolamento interno. Le imprese al di fuori dei Paesi Bassi non possono aderire alla FNK.

Nello statuto della FNK figuravano disposizioni secondo le quali i membri erano obbligati a dare la precedenza ad altri membri e ad applicare tariffe accettabili. Tali disposizioni sono state abrogate dopo la sentenza del Tribunale di Utrecht dell'11 febbraio 1992.

Fino al 1991 FNK pubblicava le proprie tariffe ; da una ricerca indipendente è risultato che esistevano due tariffe, una per i clienti ed una per gli altri membri che noleggiavano gru supplementari.

(11) A norma di statuto, la SCK ha per oggetto la promozione e il mantenimento della qualità delle imprese di noleggio di gru. Questo obiettivo deve essere conseguito mediante un codice di condotta, un sistema di certificazione e un sistema di controllo dell'osservanza del codice di condotta. La certificazione riguarda il controllo di numerosi aspetti delle imprese in causa : osservanza delle norme di legge relative alle imposte e ai contributi sociali ; documentazione riguardante la copertura assicurativa, la solvibilità e la liquidità ; qualifiche e condizioni di lavoro del personale. Viene inoltre controllato se l'impresa è iscritta al registro commerciale della Camera di commercio, il che esclude o almeno rende estremamente difficile l'accesso ad imprese provenienti dall'estero. La certificazione copre inoltre gli aspetti tecnici delle stesse gru, sebbene SCK non proceda essa stessa alla revisione. Le gru vengono poi munite di targhe di certificazione per mostrare che sono state soddisfatte le norme di legge. Infine, le imprese certificate sono tenute ad applicare le condizioni generali di FNK, le quali includono disposizioni in materia di prezzi.

La certificazione viene eseguita dai membri del comitato consultivo e dalla commissione di certificazione. In tali organi prevalgono i membri che rappresentano le imprese clienti. Ad esempio, AKZO, DSM e Shell hanno propri rappresentanti negli organi di SCK. Le imprese clienti sono così incoraggiate a rivolgersi alle imprese certificate. Il sistema è completato dal succitato divieto di noleggio, entrato in vigore il 1° gennaio 1991, a norma del quale le imprese certificate non possono noleggiare gru supplementari presso imprese non aderenti alla SCK. Data la forte mole di subappalto che caratterizza il settore, si può presumere che tale divieto danneggi le imprese non aderenti, alcune delle quali si trovano già in difficoltà.

Svolgimento della procedura

(12) Dopo un esame provvisorio del presente caso, il 16 dicembre 1992 la Commissione ha indirizzato agli interessati una comunicazione degli addebiti. Nella sua comunicazione la Commissione considera di revocare, a norma dell'articolo 15, paragrafo 6 del regolamento n. 17, l'immunità dalle ammende prevista dall'articolo 15, paragrafo 5 dello stesso regolamento, in quanto ritiene che sussistano le condizioni dell'articolo 85, paragrafo 1 del trattato e che l'applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3 non sia giustificata, principalmente per il fatto che SCK vieta ai suoi membri di noleggiare gru presso imprese non aderenti ed esclude inoltre l'adesione di imprese estere. Tale divieto ha gravi conseguenze, se si considera in particolare il manifesto coinvolgimento in FNK e SCK di grosse imprese che regolarmente si rivolgono ai servizi delle imprese di noleggio di gru ; questa situazione mette le imprese aderenti a SCK in una posizione eccessivamente vantaggiosa.

I fatti e gli argomenti esposti da FNK e SCK nella loro risposta del 3 febbraio 1993 agli addebiti della Commissione non hanno modificato la posizione di quest'ultima nei riguardi del sistema di certificazione SCK, in particolare nei riguardi del divieto di noleggio.

Nella sua lettera del 4 giugno 1993 la Commissione ha comunicato la sua posizione a FNK e SCK, segnalando che la procedura a norma dell'articolo 15, paragrafo 6 del regolamento n. 17 poteva essere chiusa soltanto se FNK e SCK avessero proceduto alla revoca del divieto di noleggio.

(13) In risposta, FNK e SCK, con lettera del 12 luglio 1993, hanno proposto di modificare il divieto di noleggio quale figura nell'articolo 7, secondo trattino del regolamento relativo alla certificazione nel senso di autorizzare soltanto le gru munite di una certificazione valida rilasciata sia dalla SCK, « sia da un altro istituto di certificazione che, secondo le norme europee EN 45011 sia qualificato per la certificazione delle imprese di noleggio di gru e dimostri di applicare criteri analoghi ».

La Commissione ritiene che tale proposta non possa annullare le sue obiezioni, poiché nulla indica che un sistema di certificazione privato come quello istituito da SCK aggiunga qualcosa di essenziale alle esistenti norme di legge relative alle gru e agli elevatori. Tutte queste macchine e le loro parti rientrano del resto nella succitata direttiva 89/392/CEE del Consiglio. Inoltre, KeBoMa, istituto di revisione di gru riconosciuto dalle autorità dei Paesi Bassi, non può essere considerato un istituto di certificazione qualificato a norma di EN 45011, poiché le gru munite soltanto di una certificazione di KeBoMa, e che soddisfano pertanto tutte le norme di legge in materia, sono ancora colpite dal divieto di noleggio. La proposta di FNK e SCK avrà quindi nella pratica poche o nessuna conseguenza.

Con lettera del 2 agosto 1993, la Commissione ha successivamente proposto di modificare l'articolo 7, secondo trattino del regolamento relativo alla certificazione in modo che venisse autorizzata l'installazione delle sole gru di cui si potesse dimostrare che soddisfano le norme di legge in vigore nel luogo in cui l'utilizzatore ha la sua sede principale. FNK e SCK non hanno accettato questa proposta e la Commissione ha pertanto deciso di aprire la procedura prevista dall'articolo 15, paragrafo 6.

Procedura davanti ai giudici nazionali

(14) L'11 febbraio 1992 il presidente del tribunale di Utrecht, su domanda di Van Marwijk c.s., ha ordinato a SCK di non applicare più il divieto di noleggio. Questa sentenza è stata annullata il 9 luglio 1992 dalla Corte d'appello di Amsterdam, la quale ha considerato, fra l'altro, che per il momento non fosse evidente e assolutamente certo che le norme in causa non avessero più alcuna possibilità di usufruire di un'esenzione da parte della Commissione. Secondo il tribunale, il giudice nazionale era tenuto alla riserva, tanto più che le disposizioni in causa erano ormai all'esame della Commissione.

(15) Dopo la comunicazione degli addebiti del 16 dicembre 1992, Van Marwijk c. s. si è nuovamente rivolta al presidente del tribunale di Utrecht, il quale, con la sentenza del 6 luglio 1993, si è pronunciato per la non applicazione del divieto di noleggio, dato che le circostanze fatte valere dalla Corte d'appello per annullare la sua prima sentenza non esistevano più. Il presidente del tribunale ha considerato fra l'altro che nel frattempo la Commissione aveva fatto conoscere la sua posizione sulle norme in causa sia nella comunicazione degli addebiti, sia nella succitata lettera del 4 giugno 1993 e che era ormai chiaro che il divieto di noleggio non aveva più alcuna possibilità di usufruire di un'esenzione da parte della Commissione. Dato che la sentenza si basava in gran parte su un'interpretazione della precedente sentenza della Corte d'appello di Amsterdam del 9 luglio 1992, il presidente ha tuttavia sospeso l'applicazione della sentenza per quattro mesi (fino all'8 novembre), per dar modo alle parti di rivolgersi nuovamente alla Corte d'appello di Amsterdam.

L'appello è stato nel frattempo respinto con sentenza della Corte d'appello di Amsterdam del 28 ottobre 1993, in seguito alla quale FNK e SCK hanno redatto e distribuito il 4 novembre, conformemente all'ordine ricevuto dalla Corte d'appello, una dichiarazione secondo la quale l'« inhuurverbod » è revocato fino al momento in cui la Commissione avrà adottato una posizione definitiva in materia.

II. **ARTICOLO 85, PARAGRAFO 1**

(16) L'accordo FNK e l'accordo SCK formano un insieme indissolubile, come mostrano i fatti suesposti, e, per quanto riguarda l'applicabilità dell'articolo 85, paragrafo 1 del trattato vanno quindi valutati nella loro interconnessione.

(17) La FNK è un'associazione, i cui membri sono imprese che operano nel settore del noleggio di gru. Ciò risulta dagli articoli 1 e 2 dello statuto di FNK e dall'introduzione alla notifica.

La FNK è pertanto un'associazione di imprese ai sensi dell'articolo 85, paragrafo 1.

(18) Il regolamento interno di SCK costituisce una decisione di un'associazione di imprese, nel senso che esso è stato approvato a norma dello statuto di FNK, in particolare dell'articolo 4.

(19) SCK è una fondazione di diritto olandese costituita per iniziativa di FNK allo scopo di certificare dietro pagamento le imprese che operano nel settore del noleggio di gru. SCK è peraltro una persona giuridica indipendente, come risulta dall'articolo 6 dello statuto e dalla notifica. In SCK non è presente alcun elemento di diritto pubblico.

SCK, che esercita attività commerciali e/o economiche, è pertanto un'impresa ai sensi dell'articolo 85, paragrafo 1.

(20) Il fatto che SCK sia un istituto di certificazione riconosciuto dal Raad voor de Certificatie e soddisfi le norme europee in materia (serie EN 45000) è irrilevante ai fini dell'applicabilità dell'articolo 85, paragrafo 1. Il fatto che l'accordo SCK sia riconosciuto dal Raad voor de Certificatie non significa in alcun modo che possano essere violate le regole di concorrenza.

(21) Le imprese che operano nel settore del noleggio di gru che aderiscono alla SCK sono anch'esse imprese ai sensi dell'articolo 85, paragrafo 1.

La partecipazione al sistema SCK, che implica l'accettazione del suo statuto e delle sue regole, costituisce pertanto un accordo o una decisione di un'associazione di imprese ai sensi dell'articolo 85, paragrafo 1 per i motivi che seguono.

(22) Caratteristica del sistema SCK risultante dall'iniziativa della FNK è quella di essere un circuito chiuso, grazie soprattutto al divieto di noleggio previsto dall'articolo 7 del regolamento. Tale divieto, sviluppato ulteriormente negli articoli 8, 9 e 10 del regolamento, impedisce alle imprese aderenti di servirsi di altre imprese non aderenti. Ciò limita la libertà di azione delle imprese aderenti, poiché restringe la loro concorrenza reciproca, e restringe inoltre sostanzialmente l'accesso al mercato olandese di altre imprese, in particolare di altri Stati membri. Questa conclusione risulta altresì dai criteri di certificazione, che si conformano a quelli dei Paesi Bassi (cfr. 25). L'accordo fra FNK e SCK, nel suo insieme, equivale ad un tentativo di controllare l'intero mercato olandese delle gru da noleggio. Pertanto, si deve concludere che la concorrenza viene ristretta ai sensi dell'articolo 85, paragrafo 1 del trattato. FNK e SCK non hanno dimostrato che il loro sistema di certificazione non può funzionare senza il divieto di noleggio.

(23) Gli accordi riposano in pratica su due pilastri : la quota di mercato delle imprese aderenti a FNK e/o SCK (vedi punto 6) e il fatto che le principali imprese utilizzatrici di gru, ad esempio Esso, Shell, DSM e le ferrovie olandesi, accettano soltanto i servizi di imprese aderenti a SCK. In tale contesto è significativo il fatto che queste grosse imprese siano fortemente rappresentate nell'ambito degli organi SCK e che i rappresentanti di FNK negli stessi organi abbiano una maggioranza determinante. In tal modo gli aderenti a SCK si riservano i migliori contratti e qualsiasi altra richiesta di gru viene riservata agli stessi aderenti tramite il divieto di noleggiare gru supplementari da imprese non aderenti.

(24) Gli accordi vengono resi assolutamente impermeabili mediante il sistema di controllo del settore messo in opera da SCK.

Gli articoli 9 e 10 del regolamento prevedono la sospensione e la decertificazione degli aderenti in caso di inosservanza dei vari obblighi imposti, fra cui il divieto di noleggio. I ricorsi sono trattati da una commissione nominata indirettamente da FNK (articolo 14 del regolamento). La sospensione o la decertificazione di un'impresa aderente viene pubblicata mediante un annuncio nella stampa specializzata, il che costituisce, in primo luogo, una minaccia di decertificazione verso altre imprese che continuassero ad operare con l'impresa in questione e, in secondo luogo, un suggerimento di non più aver rapporti con l'impresa in questione. Tali annunci sono estremamente nocivi per le imprese interessate.

(25) I sistemi FNK e SCK esigono che le imprese aderenti siano stabilite nei Paesi Bassi [statuto FNK, articolo 4, lettera a); requisiti SCK per la certificazione, unitamente ed interamente basati sulla situazione nei Paesi Bassi], il che esclude le imprese di altri Stati membri, in particolare del Belgio e della Germania (vedi punto 6). In Germania e in Belgio esiste un sistema analogo a quello dei Paesi Bassi per quanto riguarda le norme di legge in materia di revisione delle gru.

(26) Gli accordi in causa possono restringere sensibilmente la concorrenza, in considerazione del fatturato totale del settore delle gru da noleggio, della quota di mercato delle imprese aderenti e del coinvolgimento delle imprese utilizzatrici in SCK.

(27) All'atto della notifica dello statuto e del regolamento interno, FNK ha riconosciuto in un primo momento che il sistema potrebbe avere l'effetto di restringere il commercio all'interno del mercato comune, ma ha poi ritirato questa ammissione sostenendo l'inesistenza di tale effetto. Quest'ultima affermazione si basava sul limitato volume di operazioni transnazionali registrate nel settore, visto che « le gru mobili non sono atte, per la loro natura, ad essere trasportate ». Nondimeno, dal manuale FNK risulta che le gru Krupp possono viaggiare ad una velocità di 63-78 km/h (manuale 1991, pagina 10). Alla pagina 124 di tale manuale figura un annuncio che offre l'installazione di gru di una potenza da 12 a 400 tonnellate « rapidamente e dappertutto ». Ciò significa che (come la parola « mobile » del resto implica) le gru mobili possono essere in realtà facilmente spostate e che pertanto il sistema pregiudica potenzialmente il commercio intracomunitario. Ciò resta vero anche

se le imprese aderenti non operano attualmente nel commercio intracomunitario, come la Corte ha considerato nella causa 107/82 AEG c/Commissione (1). Il fatto che due delle imprese reclamanti siano belghe mostra che il trasporto extra-comunitario è realmente possibile e che il commercio fra Stati membri può essere pregiudicato. Inoltre, gli accordi in causa coprono tutto il territorio dei Paesi Bassi. Per i motivi esposti al punto 26, i (potenziali) effetti sul commercio possono essere sensibili.

III. ARTICOLO 85, PARAGRAFO 3

(28) FNK e SCK hanno notificato alla Commissione i loro statuti e regolamenti interni al fine di ottenere un'attestazione negativa o, in via sussidiaria, un'esenzione a norma dell'articolo 85, paragrafo 3. Come si è visto al punto 16, gli accordi FNK e SCK debbono essere valutati nella loro interconnessione.

(29) Ai fini di un'eventuale esenzione, FNK e SCK debbono fra l'altro dimostrare che gli accordi e/o le decisioni di associazioni di imprese contribuiscono a migliorare i servizi di noleggio di gru pur riservando agli utilizzatori una congrua parte dell'utile che ne deriva. Tale miglioramento deve comportare vantaggi e obiettivi tali da compensare gli svantaggi che possono causare nel campo della concorrenza (2).

Gli obblighi imposti ai membri e agli aderenti seguono sostanzialmente le norme di legge in vigore, in particolare per quanto riguarda, da un lato, le imposte e i contributi sociali e, dall'altro, l'osservanza delle prescrizioni in materia di sicurezza (vedi punto 11).

Spetta allo Stato garantire l'osservanza di tali norme di legge da parte di tutte le imprese, indipendentemente dalla loro adesione al sistema (3). È quindi difficile misurare un eventuale vantaggio derivante dal sistema. Si deve pertanto concludere che le condizioni imposte alle imprese aderenti e le corrispondenti restrizioni imposte alle imprese non aderenti sono unicamente volte a imporre alle imprese del settore di aderire ad un cartello. Gli aspetti negativi sono quindi superiori agli eventuali vantaggi avanzati da FNK e SCK. Inoltre, le restrizioni imposte da FNK e SCK non sono indispensabili per il conseguimento degli obiettivi che figurano nello statuto, poiché molte di esse non sono che una duplicazione dei controlli già prescritti dalla legislazione olandese.

Infatti, la maggior parte dei requisiti in materia di sicurezza che SCK prescrive per la certificazione delle imprese del settore sono previsti anche dalle varie decisioni in materia di sicurezza e dalle regolamentazioni ministeriali basate sull'Arbowet. Il relativo controllo è effettuato da KeBoMa su incarico governativo. Anche gli obblighi imposti da SCK al di fuori della sfera della sicurezza, come l'osservanza delle leggi in materia fiscale e di contributi sociali, l'iscrizione alla Camera di commercio, l'assicurazione in materia di responsabilità civile, la solvibilità e l'applicazione dei contratti di lavoro collettivi, trovano per lo più riscontro in disposizioni di legge. Gli obblighi imposti dalla SCK in materia di gestione aziendale vanno peraltro al di là delle esigenze legali, ma ciò da solo è insufficiente per sostenere che le restrizioni di concorrenza imposte sono indispensabili.

Sembra invece più vicino alla realtà il fatto che le restrizioni imposte da FNK e SCK mirano all'esclusione di altre imprese e a ripartire il mercato nei Paesi Bassi, eliminando così la concorrenza per una parte sostanziale del mercato delle gru da noleggio. In particolare, viene di fatto eliminata la concorrenza da parte di imprese di altri Stati membri (vedi punto 25).

(30) Il fatto che la politica di certificazione della Commissione lasci spazio per l'introduzione di sistemi di certificazione privati volti ad un controllo complementare dell'osservanza delle norme di legge non significa che essi non debbano rispettare le regole di concorrenza del trattato. Le restrizioni di concorrenza che rientrano nel campo di applicazione dell'articolo 85, paragrafo 1, non possono dunque giustificarsi con il semplice motivo che l'introduzione di un sistema di certificazione in quanto tale rientra nel quadro della politica di certificazione della Commissione.

(31) Sulla base di quanto precede si deve quindi escludere un'esenzione a norma dell'articolo 85, paragrafo 3 del trattato.

IV. ARTICOLO 15, PARAGRAFO 6 DEL REGOLAMENTO N. 17

(32) L'articolo 15, paragrafo 5 del regolamento n. 17 prevede che le ammende non possono essere inflitte per comportamenti posteriori alla notificazione alla Commissione e anteriori alla decisione di quest'ultima. Il paragrafo 6 del medesimo articolo

(1) *Raccolta della giurisprudenza della Corte* 1983, pag. 3151 ; punto della motivazione n. 60, pag. 3201.
(2) *Raccolta della giurisprudenza della Corte* 1966, pag. 440-522 ; cause riunite 56 e 58/64, Consten e Grundig.
(3) Causa T/30/89 Hilti c/Commissione, *Raccolta della giurisprudenza della Corte, II/1439, punto 118 della motivazione.*

prevede che l'immunità dalle ammende può essere revocata mediante una comunicazione con la quale la Commissione informa le imprese interessate di ritenere, sulla base di un esame provvisorio, che sussistono le condizioni dell'articolo 85, paragrafo 1 del trattato e che l'applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3 non è giustificata.

(33) Come si è visto ai punti da 17 a 27, la Commissione ritiene che le decisioni in causa rientrino nel campo d'applicazione dell'articolo 85, paragrafo 1. Tali decisioni costituiscono una violazione grave e deliberata dell'articolo 85, paragrafo 1 del trattato, in particolare per quanto riguarda il divieto di noleggio.

Dopo un esame provvisorio, la Commissione è giunta alla conclusione, sulla base di quanto esposto dai punti 28, 29 e 30, che l'applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3 non sia giustificata. Essa osserva inoltre che il carattere restrittivo della concorrenza degli accordi in causa è stato ampiamente affermato nel procedimento davanti al tribunale di Utrecht, le cui conclusioni non sono state contestate in appello.

(34) In tali circostanze è opportuna una comunicazione della Commissione alle imprese interessate, a norma dell'articolo 15, paragrafo 6 del regolamento n. 17. La presente decisione comporta per quanto riguarda il divieto di noleggio notificato da FNK e SCK, quale previsto dall'articolo 7, secondo trattino del Reglement Certificatie Kraanverhuurbedrijf e ulteriormente sviluppato negli articoli 8, 9 e 10 del medesimo regolamento, la revoca dell'immunità dalle ammende che consegue di regola alla notifica di un accordo,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La Commissione, previo esame provvisorio a norma dell'articolo 15, paragrafo 6 del regolamento n. 17, ritiene che gli accordi in materia di certificazione di imprese di locazione di gru, notificati da FNK e SCK, soddisfano le condizioni dell'articolo 85, paragrafo 1 del trattato CE, e che non sia giustificata l'applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3.

Articolo 2

Sono destinatarie della presente decisione:

1) Stichting Certificatie Kraanverhuurbedrijf
Postbus 312
NL-4100 AH Culemborg

2) Federatie van Nederlandse Kraanverhuurbedrijven
Postbus 312
NL-4100 AH Culemborg

Fatto a Bruxelles, il 13 aprile 1994.

Per la Commissione

Karel VAN MIERT

Membro della Commissione