SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA
de 12 de julio de 1979 *

En los asuntos acumulados:

BMW Belgium SA, Kontich (asunto 32/78),

Autohandel O. Cocquyt, Brujas (asunto 36/78),

ETS W. Jorssen, Wilrijk (asunto 37/78),

Garage Hindrickx, Roeselare (asunto 38/78),

PVBA J. Siau-Vermeesch, Dendermonde (asunto 39/78),

ETS J. de Smeth, Overijse (asunto 40/78),

ETS Jo Valle, Bree (asunto 41/78),

ETS J. Depotter, Chièvres (asunto 42/78),

Garage J. Wiliquet SPRL, Verviers (asunto 43/78),

ETS Rajans SA, Braine-l'Alleud (asunto 44/78),

Garage Verhaeren, Bruselas (asunto 45/78),

SC Dewilde Motor, Bruselas (asunto 46/78),

ETS Autofamas SPRL, Bruselas (asunto 47/78),

* Lengua de procedimiento: francés y neerlandés.

ETS Houyoux, Bruselas (asunto 48/78),

Garage Léon Louyet SPRL, Charleroi (asunto 49/78),

Station Albert 1er SA, Genval (asunto 50/78),

SPRL Auto-Service, La Louvière (asunto 51/78),

ETS A. Petit & Co. SA, Lieja (asunto 52/78),

ETS Jean Blaise SPRL, Lobbes (asunto 53/78),

ETS Cuisinier, Mons (asunto 54/78),

ETS Briot SPRL, Namur (asunto 55/78),

Garage Georges Antoine, Seraing (asunto 56/78),

Garage Hubert Scaillet, Spontin (asunto 57/78),

ETS Ferracin, Tamines (asunto 58/78),

ETS Le Stop, Wavre (asunto 59/78),

Autobedrijf de Ruysscher, Aalst (asunto 60/78),

Garage W. Termont-Vermeire, Adegem (asunto 61/78),

NV Centrauto, Borgerhout (asunto 62/78),

Garage R. Geurts & PVBA, Genk (asunto 63/78),

ETN. Dekkers, Gante (asunto 64/78),

ETN. J. Vandeperre PVBA, Halle, Brabante (asunto 65/78),

J. Sebrechts, Halle, Kempen (asunto 66/78),

Garage van Avondt & Zn PVBA, Herent-Leuven (asunto 67/78),

Garage A. Ottevaere, Hever (asunto 68/78),

Ceres-Leterme PVBA, Ieper (asunto 69/78),

Garage ST Christophe PVBA, Kortrijk (asunto 70/78),

Garage Vangoidsenhoven, Vissenaken-Kumtich (asunto 71/78),

Garage Moderne-Ghyselinck, Lokeren (asunto 72/78),

Garage R. Kellens-Behiels, Maasmechelen (asunto 73/78),

Garage S. de Mey, Maldegen (asunto 74/78),

ETS J. & Sels PVBA, Malinas (asunto 75/78),

Garage Tanghe PVBA, Melsbroek (asunto 76/78),

PVBA Gebr. Van den Bulck, Merksem (asunto 77/78),

PVBA de Kempische Molen, Mol (asunto 78/78),

Garage W. Aelbrecht, Opwijk (asunto 79/78),

ETN. Erco NV, Schoten (asunto 80/78),

Garage A. Liesens, Tongeren (asunto 81/78),

Garage Centum-Mottoul, Wachtebeke (asunto 82/78),

representadas:

– en el asunto 32/78, por M^{e} Georges van Hecke, Abogado ante la Cour de cassation y (en la fase escrita) por M^{e} Jean François Bellis, Abogado de Bruselas,

– en los asuntos 36/78 a 82/78, por M^{e} Michel Waelbrock y M^{e} Georges Vandersanden, Abogados de Bruselas,

que designan como domicilio en Luxemburgo el despacho de M^{e} E. Arendt, 34, rue Philippe II,

partes demandantes,

contra

Comisión de las Comunidades Europeas, representada por el Sr. Antonio Marchini-Camia, Consejero Jurídico, en calidad de Agente, asistido por M^{es} Francis Herbert y Jean-J. Evrard, Abogados de Bruselas, que designa como domicilio en Luxemburgo el despacho del Sr. Mario Cervino, Consejero Jurídico, bâtiment Jean Monnet, Kirchberg,

parte demandada,

que tiene por objeto un recurso de anulación de la Decisión 78/155/CEE de la Comisión, de 23 de diciembre de 1977, relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 85 del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea (IV/29.146/BMW SA Belgium y concesionarios belgas BMW), (DO 1978, L 46, p. 33),

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA,

integrado por los Sres.: H. Kutscher, Presidente; J. Mertens de Wilmars y A.J. Mackenzie Stuart, Presidentes de Sala; P. Pescatore, M. Sørensen, A. O'Keeffe y G. Bosco, Jueces;

Abogado General: Sr. J.-P. Warner;
Secretario: Sr. Van Houtte;

dicta la siguiente

Sentencia

(No se transcriben los antecedentes de hecho.)

Fundamentos de Derecho

1 Mediante recursos presentados el 10 y el 15 de marzo de 1978, los demandantes solicitaron la anulación de la Decisión 78/155/CEE de la Comisión, de 23 de diciembre de 1977, relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 85 del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea (IV/29.146/BMW SA Belgium y concesionarios belgas BMW), (DO 1978, L 46, p. 33), por la que se les imputa su participación en una prohibición de exportar contraria al apartado 1 del artículo 85 del Tratado CEE y se les imponen multas por esta infracción.

2 Los asuntos 32/78 y 36/78 a 82/78 fueron acumulados a efectos de la vista y procede mantener su acumulación a efectos de la sentencia.

3 BMW Belgium, filial al 100 % de la sociedad «Bayerische Motoren Werke AG» de Múnich (en lo sucesivo, «BMW München»), notificó a la Comisión, el 13 de enero de 1975, el modelo de los contratos de distribución celebrados con sus concesionarios autorizados y solicitó una exención en virtud de las disposiciones del apartado 3 del artículo 85 del Tratado CEE. Dicho contrato tipo no establece una prohibición general de exportar, pero prohíbe a los concesionarios belgas de BMW revender vehículos BMW nuevos a revendedores no autorizados. Por lo demás, la mayor parte de sus cláusulas corresponden a las del contrato tipo que sirve de base al sistema de distribución selectiva establecido en la República Federal de Alemania y en Berlín Occidental por BMW München y que la Comisión, mediante Decisión 75/73/CEE, de 13 de diciembre de 1974 (DO 1975, L 29, p. 1), excluyó, en virtud del apartado 3 del artículo 85 de la prohibición establecida en el apartado 1 de este artículo, basándose en que las cláusulas del contrato no contenían ninguna prohibición de exportar.

4 En efecto, una de las características esenciales del sistema de distribución selectiva autorizado por la Comisión consiste en que si bien los concesionarios BMW se comprometen a no revender a revendedores no autorizados, son libres de revender no sólo dentro de su propia zona, sino también en todo el mercado común a otros concesionarios BMW, a los compradores finales o a sus intermediarios.

5 En 1975, los precios de los automóviles BMW nuevos eran significativamente más bajos en Bélgica que en los demás Estados miembros debido, al menos en parte, a que el Gobierno belga había congelado los precios entre el 5 de mayo y el 1 de noviembre de 1975.

Esta diferencia de precios ocasionó un aumento de las reexportaciones de vehículos BMW desde Bélgica hacia otros Estados miembros, en particular a la República Federal de Alemania y a los Países Bajos. Algunas de estas exportaciones se efectuaron con destino a revendedores no autorizados que no actuaban por cuenta de compradores finales.

6 En varias cartas enviadas a BMW Belgium desde enero de 1975, BMW München informó a su filial belga de que se habían efectuado reimportaciones de vehículos BMW nuevos en la República Federal de Alemania. Solicitó a BMW Belgium que enviara circulares a sus agentes recordándoles expresamente la política de distribución de BMW.

BMW Belgium reaccionó enviando diversas cartas algunos de sus concesionarios, recordándoles, en particular, las condiciones del artículo 1 de su contrato que, en la letra a) establece que «se prohíbe el concesionario [...] toda venta a revendedores [...] no autorizados para la distribución de los productos objeto del contrato, salvo si se trata de piezas de recambio y accesorios de origen pedidos para reparación».

7 El 4 de julio de 1975, la misma filial envió a todos los concesionarios belgas de BMW una circular en la que les informaba de que varios concesionarios habían vendido automóviles BMW en los Países Bajos y en la República Federal de Alemania y llamó su atención sobre el hecho de que «al firmar el contrato de concesión BMW, todo concesionario se obligó a no proporcionar

productos BMW a revendedores no autorizados para la venta de productos objeto del contrato con BMW».

8 Sin embargo, al continuar las reexportaciones desde Bélgica, BMW Belgium envió varias cartas a concesionarios belgas refiriéndose a dichas exportaciones. BMW München, remitiéndose a una de estas cartas, envió a BMW Belgium una comunicación de fecha 22 de julio de 1975 en la que especificaba que:

«De acuerdo con las disposiciones del contrato de concesión, nuevamente llamamos su atención sobre el hecho de que una reexportación no constituye en sí misma una infracción y que, en estos casos, tampoco debe ser invocada como motivo. Le recomendamos que, en su lugar, mencione la presunción de una venta a un revendedor contraria a las disposiciones del contrato.»

9 El 29 de septiembre de 1975 se enviaron a todos los concesionarios belgas de BMW las dos circulares, conforme a las cuales la Comisión estimó que se había infringido el apartado 1 del artículo 85. La primera de estas circulares, procedente de la propia BMW Belgium, afirmaba entre otras cosas:

«Aparte de las cartas individuales enviadas a determinados concesionarios el 4 de julio de 1975, ya recordamos a todos los concesionarios lo estipulado en el contrato de concesión con BMW sobre la venta a revendedores no autorizados para la venta de productos BMW.

Sin embargo debemos hacer constar que continuamos recibiendo informes de nuestras fábricas de Múnich y del importador de los Países Bajos sobre las ventas de automóviles BMW en estos países efectuadas por concesionarios belgas y, lamentablemente, debemos deducir que estos últimos no pueden o no quieren ver las consecuencias de sus acciones.

[...]

3. Se comprenderá fácilmente que las fábricas BMW de Múnich sólo pueden deducir lo siguiente:

a) Los precios en Bélgica son demasiado bajos.

b) Los concesionarios belgas mantienen un exceso de existencias.

Las consecuencias son:

a) Nuestros precios se adaptarán a la mayor brevedad a los precios de los países vecinos.

b) Se disminuirán las entregas de vehículos nuevos para Bélgica a partir del mes de octubre de 1975.

4. Usted mismo se perjudica considerablemente cuando, en un período en el que no existen suficientes automóviles, vende a clientes que:

a) Nunca utilizarán en su taller.

b) A los que nunca les podrá vender piezas de repuesto o accesorios.

c) No le darán la posibilidad de obtener un beneficio adicional mediante la reventa de sus automóviles de ocasión.

d) Nunca comprarán un segundo o un tercer automóvil BMW como generalmente hacen los clientes de su propia región.

5. Por añadidura, usted mismo provoca grandes dificultades para usted y para sus colegas, por cuanto BMW München se verá lógicamente obligada a adoptar determinadas medidas, es decir, una reducción considerable en la cantidad de automóviles prevista originalmente para Bélgica.

Por consiguiente, ante esta situación, creemos que sólo existe una solución: en el futuro, ningún concesionario BMW de Bélgica deberá vender automóviles en el extranjero o a empresas que suministren automóviles al extranjero.

[...]

Le rogamos que dé su acuerdo a estas propuestas firmando la copia de la carta adjunta para conformidad.

En anexo se adjunta una declaración de los miembros del comité consultivo de concesionarios, quienes coinciden unánimemente con nuestra postura y que

explicaran personalmente su punto de vista en el transcurso de reuniones regionales.

Doy mi conformidad [...]»

10 La segunda circular, también de fecha 29 de septiembre de 1975, que contenía la declaración de los ocho miembros que integran el comité consultivo de concesionarios BMW belgas, mencionaba, bajo el título «Ventas al extranjero» su acuerdo «con los hechos expuestos por BMW Belgium en la carta de 29 de septiembre de 1975» y continuaba afirmando que:

«Es realmente lamentable que toda la red de concesionarios deba sufrir las consecuencias perjudiciales ocasionadas por el hecho de que determinados concesionarios no hayan seguido los consejos del importador de 4 de julio de 1975 y hayan continuado suministrando automóviles al extranjero.

Hemos pedido que se nos indiquen los nombres de dichos concesionarios para que nosotros, su comité consultivo de concesionarios, podamos comunicar a todos los concesionarios quiénes son los colegas responsables de una posible reducción de la cantidad de automóviles de dos puertas y 518 para Bélgica.

El comité consultivo de concesionarios considera que su tarea más importante consiste en dar buenos consejos a la red de concesionarios BMW. En esta circunstancia, este consejo únicamente puede ser el siguiente: ¡ninguna otra venta fuera de Bélgica!»

De los noventa concesionarios belgas de BMW, cuarenta y ocho (de los cuales uno falleció entretanto) firmaron dando su conformidad en la copia de la carta adjunta a la circular de BMW Belgium de 29 de septiembre de 1975.

11 Al informar BMW Belgium de sus gestiones a BMW München, esta última reaccionó mediante una carta de fecha 17 de octubre de 1975 en la que, después felicitar a BMW Belgium por su intervención contra las ventas a revendedores no autorizados, continuaba en los siguientes términos:

«No obstante, debemos asimismo pedirle, como ya hicimos en nuestras cartas de 17 de enero, 23 de junio y 22 de julio de 1975, que respete absolutamente los puntos siguientes:

– No está permitida ninguna acción contra sus socios contractuales cuando se trate simplemente de una reexportación; pero el mero hecho de que pueda suponerse que se trata de ventas efectuadas a revendedores libres contrarias al contrato de concesión, justifica un escrito de advertencia.

– Usted sólo puede amenazar con represalias a sus socios contractuales, si éstas fueran necesarias debido a un incumplimiento comprobado del contrato.»

12 BMW Belgium esperó cuatro meses antes de dar curso a estas instrucciones, enviando, el 20 de febrero de 1976, al conjunto de concesionarios una nueva circular en la que, entre otras cosas, se afirmaba:

«Mediante nuestra carta de 29 de septiembre de 1975, señalamos la nueva situación del mercado belga como consecuencia de la venta de automóviles BMW nuevos a revendedores extranjeros durante el año 1975.

[...]

En contra de nuestra intención, se nos ha informado de que esta circular, así como su anexo, habían sido considerados por terceras personas como directrices del importador a su red de distribuidores.

Si éste ha sido el caso, deseamos por la presente poner fin a toda confusión en este punto.

Nunca ha sido, ni es ahora nuestra intención, ni la del comité consultivo de concesionarios, darle a usted directrices precisas o imponerle prohibiciones de reexportación. En todo caso, le ruego que tenga a bien considerar inexistente nuestra circular de 29 de septiembre de 1975 en lo que pudiera ser interpretada como una prohibición de reexportación.

La finalidad de nuestra carta de 29 de septiembre de 1975 consistía en recordarle que, de conformidad con el contrato por usted firmado, está prohibida la venta de automóviles BMW a revendedores no autorizados, tanto dentro del país como en el extranjero.

En ningún caso hemos pretendido ni pretendemos impedir que el concesionario de BMW comercie con un intermediario de un cliente particular, pero nos oponemos a que los concesionarios comercien con revendedores

[...]»

13 Mientras tanto, el 20 de octubre y el 19 de noviembre de 1975, las empresas «Automobile-Import C. Heuer» y «MGH Motorgesellschaft mbH», domiciliadas en la República Federal de Alemania, informaron a la Comisión de que los revendedores autorizados de la red de distribución de BMW Belgium ya no estaban dispuestos a suministrarles determinados modelos de vehículos BMW nuevos para ser reexportados a la República Federal de Alemania. Estas informaciones fueron proporcionadas en el contexto y a efectos de la posible aplicación de la letra b) del apartado 2 del artículo 3 del Reglamento nº 17 del Consejo (DO 1962, 13, p. 204; EE 08/01, p. 22).

14 El 3 de noviembre de 1976, la Comisión decidió incoar contra BMW Belgium y los concesionarios belgas de BMW firmantes de la carta adjunta a su circular de 29 de septiembre de 1975 el procedimiento que condujo a la adopción de la Decisión impugnada.

15 Según esta Decisión, las mencionadas circulares de 29 de septiembre de 1975 pusieron de manifiesto la intención de BMW Belgium y de los miembros del comité consultivo de suprimir toda exportación de vehículos BMW nuevos fuera de Bélgica. La Decisión, en su artículo 1, llega a la conclusión de que BMW Belgium, los miembros del comité consultivo mencionado y los concesionarios belgas de BMW que firmaron la carta adjunta a la circular de 29 de septiembre de 1975 cometieron, según dichas circulares, «deliberadamente», por lo que respecta a BMW Belgium y a los miembros del comité consultivo, y «por negligencia», por lo que respecta a los citados concesionarios belgas de BMW, una infracción de las disposiciones del apartado 1 del artículo 85 del Tratado, al participar en una prohibición general de exportar y a mantenerla en vigor entre el 29 de septiembre de 1975 y el 20 de febrero de 1976. La Decisión impugnada determina que, al adherirse a tal prohibición, los demandantes participaron en acuerdos que podían afectar al comercio entre los Estados miembros y que tenían por objeto impedir, restringir o falsear sensiblemente el juego de la competencia dentro del mercado común, en el sentido del citado apartado 1 del artículo 85.

16 Dicha Decisión, además de señalar que, por no haber sido notificados dichos acuerdos conforme al apartado 1 del artículo 4 del Reglamento nº 17 del Consejo, el apartado 5 del artículo 15 del mismo Reglamento no era aplicable en aquel caso, imponía en su artículo 2 multas de diferentes importes por la infracción apreciada.

1. *Sobre la infracción del apartado 1 del artículo 85 del Tratado*

17 a) En primer lugar, BMW Belgium plantea la cuestión de si el procedimiento relativo a la Decisión impugnada, iniciado como consecuencia de las denuncias presentadas por Heuer y por MGH, constituye una base jurídica válida de la Decisión impugnada. A estos efectos, alega que MGH y Heuer, al no haber actuado como intermediarios de compradores finales, no podían tener derecho a que se les suministraran automóviles BMW nuevos. Por lo que habría que preguntarse si estas empresas realmente tenían un «interés legítimo», en el sentido de la letra b) del apartado 2 del artículo 3 del Reglamento nº 17, en que la Comisión iniciara el procedimiento controvertido.

18 Con arreglo al apartado 1 del artículo 3 de dicho Reglamento, el procedimiento relativo a las Decisiones que obligan a las empresas o a las asociaciones de empresas a poner fin a una infracción del artículo 85 y 86 del Tratado se inicia «si la Comisión comprobare, de oficio o a instancia de parte» la existencia de tal infracción. Por ello, es irrelevante si Heuer y MGH tenían en este caso un «interés legítimo» para solicitar que se incoara un procedimiento, puesto que la Comisión está facultada para hacerlo de oficio.

19 b) Además, los demandantes discuten la legalidad de la decisión impugnada alegando que un examen exhaustivo tanto del texto de las circulares de 29 de septiembre de 1975 como del contexto general en que se enviaron estas circulares, así como del comportamiento de las partes, demuestra que la finalidad de dichas circulares era únicamente recordar a los concesionarios belgas de BMW la prohibición de revender a revendedores no autorizados, establecida en el artículo 1 del contrato de concesión, y que precisamente en este sentido fueron entendidas por los concesionarios firmantes de la carta adjunta a la circular de BMW Belgium.

20 Si bien es cierto que la circular BMW Belgium de 29 de septiembre de 1975 comienza recordando las cláusulas del contrato de concesión relativas a la venta a revendedores no autorizados, también lo es que esta advertencia no hace distinción alguna entre el caso de los revendedores no autorizados que, actuando por cuenta propia, no pueden tener derecho a suministros por parte de los concesionarios belgas de BMW y el caso de los revendedores que, actuando como intermediarios de compradores finales, tienen derecho a dichos suministros, con arreglo al sistema de distribución selectiva notificada a la Comisión. Además, la totalidad del texto de esta circular, así como la de la misma fecha del comité consultivo, se refiere globalmente operaciones de exportación.

21 Por consiguiente, al indicar la reacción previsible de BMW München respecto a las reventas de automóviles BMW nuevos procedentes de Bélgica en la República Federal de Alemania y en los Países Bajos, el apartado 3 de la circular de BMW Belgium se refiere a circunstancias totalmente independientes de la condición del comprador de los productos exportados. Asimismo, el apartado 4 de esta circular, al enumerar los inconvenientes que resultan de las reexportaciones fuera de Bélgica, se refiere a dificultades —como la falta de relaciones continuadas con el comprador, la imposibilidad de venderle piezas de repuesto, accesorios, etc.— que son inherentes a toda venta en el extranjero, cualquiera que sea la condición del comprador, revendedor autorizado o no autorizado y, en este último supuesto, intermediario o no del comprador final.

22 Finalmente, la afirmación de la circular de BMW Belgium, según la cual, «ante esta situación, creemos que sólo existe una solución: en el futuro, ningún concesionario de BMW en Bélgica deberá vender automóviles en el extranjero o a empresas que suministren automóviles al extranjero», y la que se incluye en la circular del comité consultivo en la cual únicamente se aconseja no efectuar «ninguna otra venta fuera de Bélgica», expresan inequívocamente la voluntad de suprimir o de hacer que se suprima todo suministro destinado al extranjero, cualquiera sea la condición del comprador, revendedor autorizado o no autorizado, comprador final o intermediario del mismo,

23 El contexto jurídico y material de las circulares de 29 de septiembre de 1975 confirma, por otra parte, que al enviar dichas circulares a los concesionarios belgas de BMW, BMW Belgium y el comité consultivo se excedieron de lo

dispuesto en las cláusulas del contrato de concesión BMW en lo que atañe a la reventa a los revendedores no autorizados. Para ello, basta comparar los términos de estas circulares con las salvedades expresadas por BMW München en sus comunicaciones de 22 de julio de 1975 y 17 de octubre de 1975 dirigidas a BMW Belgium. En la primera de estas comunicaciones, en la que se hace referencia a una carta de 9 de julio de 1975 enviada por BMW Belgium a un concesionario belga relativa a las reexportaciones de vehículos nuevos, BMW München expresamente recuerda el contrato de concesión autorizado por la Comisión, según el cual sólo se prohíben «los suministros a revendedores libres». En la segunda comunicación, posterior a las circulares de 29 de septiembre de 1975 y enviada a BMW Belgium a causa de estas circulares, BMW München vuelve a mencionar las condiciones del contrato de concesión precisando textualmente que no está permitido actuar entre los concesionarios belgas «cuando se trate simplemente de una reexportación».

24 La alegación según la cual BMW Belgium, al ser una filial al 100 % de BMW München, no pudo perseguir un objetivo diferente al señalado por la sociedad matriz no puede constituir en este asunto un factor eficaz para la interpretación de las circulares controvertidas. El vínculo de dependencia económica que existe entre una sociedad matriz y sus filiales no excluye ni un comportamiento diverso ni que existan intereses diversos entre las dos sociedades. Las salvedades formuladas por BMW München en las antedichas comunicaciones, en particular la de 17 de octubre de 1975, también confirman que el punto de vista expresado en estas circulares considerando en particular su redacción, merecía una puntualización por parte de la sociedad matriz.

25 Precisamente, teniendo en cuenta esta advertencia, BMW Belgium debía darse cuenta de la necesidad urgente de modificar su circular de 29 de septiembre de 1975. Ahora bien, hasta el 20 de febrero de 1976, es decir, con cuatro de meses de retraso, BMW Belgium no dirigió a sus concesionarios una nueva circular en la que textualmente determina que debe considerarse como inexistente su circular de 29 de septiembre de 1975 «en lo que pudiera ser interpretada como una prohibición de reexportar».

26 Además, la correspondencia intercambiada entre BMW Belgium y algunos de sus concesionarios durante el período que transcurrió entre el 29 de septiembre de 1975 y el 20 de febrero de 1976 no revela datos que indiquen que los autores de las circulares de 29 de septiembre de 1975 entendieron que éstas contenían

una prohibición de exportar limitada a los revendedores no autorizados. Las cartas individuales enviadas por BMW Belgium durante esta correspondencia a algunos concesionarios belgas mantuvieron la confusión entre comportamientos autorizados y comportamientos prohibidos y, algunas veces, fueron redactadas de tal manera que dejaban entender que no podía admitirse venta alguna al extranjero, incluso a compradores finales o a sus intermediarios.

27 Finalmente, la circunstancia invocada por las demandantes, según la cual, no obstante la existencia de las circulares, los concesionarios belgas continuaron vendiendo vehículos BMW nuevos al extranjero más allá del 29 de septiembre de 1975, no es determinante. Los datos aportados por BMW Belgium en respuesta a una pregunta formulada por el Tribunal de Justicia sólo se refieren a veintiocho de los cincuenta y nueve casos de reexportación conocidos por BMW Belgium entre octubre de 1975 y febrero de 1976.

28 Por todas estas razones procede, pues, declarar que la circular de BMW Belgium de 29 de septiembre de 1975 y la circular del comité consultivo de los concesionarios belgas de la misma fecha, consideradas tanto en su tenor literal como en relación con el contexto material y jurídico en la que se sitúan, así como en relación con el comportamiento de las partes, constituyen la manifestación de una voluntad dirigida a hacer cesar toda exportación de vehículos BMW nuevos desde Bélgica.

29 Al enviar estas circulares a todos los concesionarios belgas, BMW Belgium se manifestó como la promotora de un acuerdo con estos concesionarios para suprimir totalmente dichas exportaciones.

30 Los concesionarios belgas, incluidos los miembros del comité consultivo que dieron su conformidad a la circular de BMW Belgium de 29 de septiembre de 1975, al dar su consentimiento, se adhirieron a este acuerdo cuyo contenido está precisamente determinado en dichas circulares.

31 Por su contenido y su alcance, los antedichos acuerdos tenían por objeto impedir, restringir y falsear sensiblemente el juego de la competencia dentro del mercado común para productos de una marca determinada.

32 Al perseguir la compartimentación de mercados en lo que atañe a la exportación de productos de una marca determinada, estos acuerdos además podían afectar al comercio entre Estados miembros en el sentido del apartado 1 del artículo 85 del Tratado.

33 De ello se deduce que BMW Belgium, los miembros del comité consultivo y los concesionarios belgas firmantes de la circular de 29 de septiembre de 1975, en virtud de las circulares de que se trata, participaron en acuerdos incompatibles con el mercado común y prohibidos por el citado apartado 1 del artículo 85 del Tratado.

34 Al mantener en vigor los acuerdos hasta la fecha de la circular de BMW Belgium de 20 de febrero de 1975, los demandantes incurrieron, por consiguiente, en una infracción de las disposiciones del mencionado artículo hasta esa fecha.

35 BMW Belgium y los miembros del comité consultivo autores de las circulares de 29 de septiembre de 1975, dirigieron intencionalmente estas circulares a los concesionarios belgas, instándoles mediante las mismas a participar en un acuerdo por el que se comprometían a no reexportar los productos considerados. Al actuar en consecuencia, BMW Belgium y los miembros del comité consultivo han cometido deliberadamente la infracción de que se trata.

36 En cuanto a la participación de los concesionarios belgas firmantes de la circular de BMW Belgium de 29 de septiembre de 1975 en esta infracción, si bien es cierto que los vínculos de dependencia económica existentes entre ellos y BMW Belgium podían limitar su libertad de iniciativa y de decisión, también es cierto que la existencia de estos vínculos no excluía la posibilidad de negar su consentimiento al acuerdo que se les propuso, tal como lo demuestra la importante cantidad de concesionarios que lo hicieron.

37 A la vista de los términos del contrato de concesión celebrado por BMW Belgium, no puede admitirse que los concesionarios belgas de BMW no interpretaron la circular de BMW Belgium de 29 de septiembre de 1975, considerando su texto y la advertencia contenida en la circular de la misma fecha del comité consultivo, en el sentido de que implicaba el cese de toda venta al extranjero, ni que no fueran conscientes de que al otorgar su acuerdo escrito a la propuesta de BMW Belgium, estaban adhiriéndose a una

prohibición de exportación que excedía de las condiciones de distribución selectiva de BMW München.

38 Por estas razones, los recursos no están fundados en la medida en que se dirigen contra el artículo 1 de la Decisión impugnada.

2. *Sobre las multas*

39 Por la infracción mencionada en el artículo 1, el artículo 2 de al Decisión impugnada impone multas a BMW Belgium y a los cuarenta y siete concesionarios BMW belgas que se adhirieron a esta infracción, conforme a la letra a) del apartado 2 del artículo 15 del Reglamento nº 17 del Consejo.

40 Según se desprende de la Decisión impugnada, al imponer estas multas la Comisión consideró, por una parte, que BMW Belgium y los miembros del comité consultivo de concesionarios belgas, «al adherirse a una prohibición general de exportar, eran conscientes de infringir las disposiciones del apartado 1 del artículo 85 del Tratado» y, por otra parte, que «los concesionarios belgas de BMW firmantes de la carta adjunta a la circular de BMW Belgium de 29 de septiembre de 1975 son [...] culpables de negligencia».

41 i) BMW Belgium alega en primer lugar que, en la medida en que la circular de 29 de septiembre de 1975 se limitó a recordar la prohibición de vender a revendedores no autorizados establecida en el artículo 1 del contrato de concesión notificado a la Comisión, el artículo 2 de la Decisión impugnada fue adoptado en infracción de la letra a) del apartado 5 del artículo 15 del Reglamento nº 17, por cuanto dicha disposición impone una multa a BMW Belgium por una cláusula notificada.

42 Al haber sido desestimada, por las razones antes indicadas, la interpretación propuesta por BMW en su circular de 29 de septiembre de 1975, debe desestimarse este motivo.

43 BMW Belgium afirmó a continuación que, aun suponiendo que existiera una infracción del apartado 1 del artículo 85 del Tratado, no cometió esta infracción «deliberadamente», puesto que su verdadera intención únicamente

consistió en poner fin a las ventas a revendedores no autorizados. Así lo demuestra el hecho de que tuvo la precaución de someter el texto de su circular de 29 de septiembre de 1975 al dictamen de un asesor jurídico.

44 Según resulta de las consideraciones que anteceden, la circular de BMW Belgium de 29 de septiembre de 1975, teniendo en cuenta tanto su contenido como el contexto jurídico y material en que dicha circular se sitúa y el comportamiento de las partes, expresa claramente la intención de hacer cesar toda exportación de vehículos BMW nuevos fuera de Bélgica, cualquiera sea el carácter de los compradores, revendedores no autorizados, compradores finales o intermediarios de éstos.

Puesto que, por consiguiente, no puede negarse que las cláusulas de la circular de que se trata fueron adoptadas por la demandante, poco importa si ésta era consciente de que, de ese modo, infringía también el apartado 1 del artículo 85 del Tratado, o si no era consciente de ello.

45 BMW Belgium también sostiene que la duración de la infracción comprobada habría podido reducirse considerablemente si la Comisión le hubiera comunicado sus objeciones contra la circular de 29 de septiembre de 1975.

Debe desestimarse esta alegación habida cuenta de que, por una parte, hasta el 20 de octubre de 1975 la Comisión no fue informada por la empresa MGH de la negativa de algunos revendedores belgas autorizados a suministrar vehículos BMW nuevos para su reexportación y, por otra parte, del hecho de que, ya el 17 de octubre de 1975, BMW München había llamado la atención de BMW Belgium sobre los elementos que implicaban la ilegalidad de la circular en cuestión.

46 BMW Belgium alega por último que la cuantía de la multa controvertida es demasiado elevada, considerando el corto período que medió entre el envío de la circular de 29 de septiembre de 1975 y el de la circular de 20 de febrero de 1976 y el hecho de que la infracción no produjo ningún efecto real en el comercio entre Bélgica y los restantes Estados miembros de la Comunidad, salvo dificultar en Bélgica la compra de vehículos BMW nuevos por parte de revendedores no autorizados, es decir, por empresas que, de todas maneras, no podían pretender legítimamente que se les suministraran tales vehículos.

47 En cuanto al primer punto, basta destacar que la Comisión tuvo en cuenta expresamente, en el párrafo séptimo del apartado 26 de su Decisión, la duración de la infracción comprobada para fijar la cuantía de la multa impuesta a BMW y a los ocho miembros del comité consultivo y que en los argumentos invocados por los interesados nada indica que esta cuantía sea desproporcionada en relación con el volumen de negocios.

48 Sobre el segundo punto, procede declarar que la propia demandante reconoció que la cantidad de reexportaciones de vehículos BMW nuevos desde Bélgica hacia otros países era lo suficientemente importante, en particular desde el mes de agosto de 1975, para que BMW Belgium tuviera que intervenir cada vez con mayor frecuencia en la red de distribución belga, hasta tal punto que estimó necesario distribuir y hacer distribuir en esta red las circulares controvertidas de 29 de septiembre de 1975.

49 ii) También los miembros del comité consultivo de concesionarios belgas sostienen que la decisión impugnada les atribuye equivocadamente haber infringido «deliberadamente» las disposiciones del apartado 1 del artículo 85 del Tratado y que les impone una multa mayor que a los demás concesionarios por el único hecho de que, por aquel entonces, eran miembros del comité consultivo. A este respecto, subrayan que, si bien fueron elegidos previa presentación de sus candidaturas, el litigio actualmente sometido a este Tribunal de Justicia se produjo por puro azar en el período en el que eran miembros del citado comité.

50 Los miembros del comité consultivo alegan además que la circular de 29 de septiembre de 1975 que dirigieron al conjunto de los concesionarios belgas fue redactada por BMW Belgium y les fue presentada para que la firmasen durante una reunión convocada con este fin. Por tanto, llegan a la conclusión de que la Decisión impugnada, en lo que atañe igualmente a la multa que les impone, debería ser anulada por insuficiencia y falta de claridad de la motivación, así como por infringir el artículo 15 del Reglamento nº 17 del Consejo.

51 Los ocho miembros del comité consultivo no podían ignorar que su condición de portavoz de los concesionarios belgas les imponía mayores responsabilidades frente a estos concesionarios ni que su intervención en la red de distribución belga daba necesariamente un peso especial a las propuestas de BMW Belgium que ellos apoyaron con su autoridad.

Al firmar, aunque fuera por indicación de BMW Belgium, la segunda circular de 29 de septiembre de 1975 adjunta a la de BMW Belgium de la misma fecha, los ocho miembros del comité consultivo contribuyeron, pues, activamente a reforzar en la red de distribución belga la autoridad de las advertencias contenidas en la circular de BMW Belgium de 29 de septiembre de 1975. Si su verdadera preocupación era impedir las ventas a los distribuidores no autorizados, deberían haberlo manifestado claramente en su circular mediante una precisión explícita, en vez de utilizar en ella unos términos que dejaban entender con mayor evidencia que la prohibición de reexportación debía aplicarse a toda venta de Bélgica.

52 iii) Finalmente, los otros concesionarios belgas de BMW discuten la legalidad de las multas que les fueron impuestas, alegando que nunca tuvieron la intención de adherirse a una prohibición general de reexportar y que la dependencia económica en la que se encuentran frente a BMW Belgium podía viciar sustancialmente su consentimiento a la antedicha circular. Además sostienen que, en su caso, las multas son aún más injustificadas puesto que, en todas las decisiones precedentes en las que se impusieron multas por infracción del apartado 1 del artículo 85 del Tratado, la Comisión nunca sancionó a los revendedores sino, únicamente a los concedentes. Al tratar sin razón aparentemente válida, a los concesionarios belgas de BMW con mayor rigor del que aplicó en el pasado frente a otros concesionarios que se encontraban en situaciones comparables, la Comisión violó el principio de no discriminación en perjuicio de dichos concesionarios.

53 En el caso de autos, de las consideraciones que anteceden resulta que los concesionarios de que se trata cometieron una infracción de las disposiciones del apartado 1 del artículo 85 del Tratado. El hecho de que en anteriores asuntos similares la Comisión no estimara que procedía imponer igualmente una multa a los revendedores no puede privarla de tal facultad, expresamente reconocido por dicho Reglamento, siempre que se reúnan los requisitos exigidos para su ejercicio.

54 Respecto a la cuantía de las multas, aunque se trataba de una infracción cometida deliberadamente, la Comisión apreció debidamente la gravedad de la infracción en atención a la dependencia económica de los concesionarios frente a BMW Belgium.

55 De ello se deduce que tampoco están fundados los recursos en la medida en que se dirigen contra el artículo 2 de la Decisión impugnada.

56 Por todas estas razones, procede desestimar los presentes recursos en su totalidad.

Costas

57 A tenor del apartado 2 del artículo 69 del Reglamento de Procedimiento, la parte que pierda el proceso será condenada en costas.

58 Por haber sido desestimados los motivos formulados por las partes demandantes, procede condenarlas en costas. Cada parte demandante cargará con una parte de las costas de la Comisión correspondiente al porcentaje de la multa que se le impuso en relación con la cuantía total de las multas.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA

decide:

1) Desestimar los recursos.

2) **Condenar en costas a las partes demandantes. Cada parte demandante cargará con una parte de las costas de la Comisión correspondiente al porcentaje de la multa que se le impuso en relación con la cuantía total de las multas.**

Kutscher Mertens de Wilmars Mackenzie Stuart

Pescatore Sørensen O'Keeffe Bosco

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 12 de julio de 1979.

El Secretario
A. Van Houtte

El Presidente
H. Kutscher