II

(Atti per i quali la pubblicazione non è una condizione di applicabilità)

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 23 dicembre 1977

relativa ad una procedura ai sensi dell'articolo 85 del trattato CEE (IV/29.146 — BMW Belgium N.V. e concessionari belgi BMW)

(I testi in lingua olandese e francese sono i soli facenti fede)

(78/155/CEE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato istitutivo della Comunità economica europea, in particolare l'articolo 85,

visto il regolamento n. 17 del Consiglio, del 6 febbraio 1962 (1), in particolare gli articoli 3 e 15,

vista la domanda presentata a norma dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera b), del regolamento n. 17 dalla ditta Automobilimporte C. Heuer di Dillingen il 24 novembre 1975 e dalla ditta MGH Motorgesellschaft m.b.H. di Herford il 9 dicembre 1975,

vista la decisione della Commissione del 3 novembre 1976 di iniziare una procedura contro la BMW Belgium N.V. di Kontich e contro 47 concessionari belgi della BMW,

sentiti la BMW Belgium N.V. ed i 47 concessionari della BMW, a norma dell'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento n. 17 nonché del regolamento n. 99/63/CEE (2),

visto il parere del comitato consultivo in materia di intese e di posizioni dominanti emesso il 19 ottobre 1977 a norma dell'articolo 10 del regolamento n. 17,

(1) GU n. 13 del 21. 2. 1962, pag. 204/62.
(2) GU n. 127 del 20. 8. 1963, pag. 2268/63.

I. I fatti

Considerando che i fatti sono i seguenti :

1. La Commissione è stata informata il 20 ottobre 1975 dalla ricorrente MGH ed il 19 novembre dal ricorrente Heuer del fatto che dei rivenditori belgi collegati al circuito di distribuzione della BMW non erano più disposti a fornire loro determinati tipi di automobili BMW nuove per l'esportazione verso la Repubblica federale di Germania. La BMW Belgium N.V. filiale completamente controllata dalla Bayerische Motoren Werke AG di Monaco — attraverso la BMW Holding AG di Zurigo (Svizzera) — e sua importatrice generale per il Belgio, ha in realtà adottato vari provvedimenti per impedire le esportazioni. Ha in particolare indotto i suoi 90 concessionari belgi, suoi rivenditori autorizzati, a stipulare con essa un accordo, sul modello di una circolare del 29 settembre 1975 da essa indirizzata a tutti i concessionari secondo la quale essi si impegnavano ad astenersi da qualsiasi esportazione. Quarantasette di questi concessionari belgi della BMW hanno aderito a tale richiesta e firmato la circolare.

Se risulta che la BMW Belgium ha il 13 gennaio 1975 comunicato alla Commissione il modello degli accordi conclusi coi suoi rivenditori autorizzati e richiesto una esenzione a norma dell'articolo 85, paragrafo 3, del trattato CEE, questo modello d'accordo non prevede tuttavia alcun divieto di esportare. Esso vieta soltanto ai concessionari BMW di vendere veicoli BMW a rivenditori non autorizzati dalla BMW. La maggior parte delle clausole di questo contratto-tipo corrispondono a quelle del contratto che costituisce la

base del sistema selettivo di vendita creato dalla Bayerische Motoren Werke AG, Monaco, nella Repubblica federale di Germania e a Berlino occidentale e che la Commissione ha autorizzato con la sua decisione del 13 dicembre 1974 (1), in particolare, perché non comportava per i rivenditori BMW autorizzati alcun divieto di esportare. Il modello di accordi di vendita per il Belgio comunicato dalla BMW Belgium non è stato finora autorizzato dalla Commissione con decisione individuale.

Più dettagliatamente la situazione si presenta come segue :

2. Nel 1975 il livello dei prezzi all'utilizzatore per le automobili, e perciò anche quello dei veicoli BMW nuovi, in Belgio era inferiore a quello negli altri paesi del mercato comune. A ciò aveva anche contribuito il controllo dei prezzi introdotto dallo Stato belga per lottare contro l'inflazione, che aveva provvisoriamente bloccato i prezzi all'utilizzatore delle automobili. Tale differenza di prezzi aveva dato luogo a riesportazioni di veicoli BMW nuovi dal Belgio verso altri paesi della Comunità e verso paesi terzi. Dei veicoli BMW nuovi sono stati acquistati da utilizzatori finali residenti in paesi del mercato comune diversi dal Belgio, sia direttamente presso dei concessionari belgi legati al circuito di distribuzione BMW sia valendosi dei servizi di imprese che, senza essere state riconosciute a tale fine dai fabbricanti di automobili, svolgono tali pratiche di esportazione. In altri casi dei venditori di automobili non collegati alla rete di distribuzione della BMW acquistavano delle autovetture BMW presso dei concessionari BMW belgi riconosciuti per rivenderle agli utilizzatori finali. Talvolta degli agenti belgi della BMW vendevano in Germania delle autovetture BMW a dei distributori riconosciuti dalla BMW.

3. La vendita di veicoli BMW provenienti dal Belgio a utilizzatori finali residenti in altri paesi della Comunità disturbava i concessionari BMW regionali nella cui zona contrattuale risiedevano tali utilizzatori finali, tanto più che i concessionari in base ai loro contratti, sono tenuti a prestare i servizi sotto garanzia anche per le automobili BMW non vendute da loro. La BMW Monaco dunque si è trovata di fronte al fatto che veicoli BMW venivano venduti all'utilizzatore finale attraverso canali di vendita diversi da quelli normalmente previsti. In seguito a informazioni trasmessele sin dall'inizio del 1975 da concessionari BMW tedeschi in merito a veicoli BMW reimportati in Germania, nonché a controlli da essa effettuati sulle immatricolazioni di autovetture BMW in Germania e sui numeri di telaio dei veicoli BMW forniti attraverso la BMW Belgium la BMW Monaco informò la BMW Belgium della situazione con lettere del 17 gennaio, del 21 e 22 maggio, del 10, 20 e 23 giugno, del 22 luglio nonché del 14 e 17 ottobre 1975 e nel corso di colloqui avvenuti il 25 aprile e il 3 ottobre 1975.

La BMW Monaco nelle sue lettere alla BMW Belgium faceva riferimento soltanto a dei casi concreti nei quali venditori non autorizzati dalla BMW hanno acquistato veicoli BMW in Belgio o a dei casi per i quali esisteva un sospetto fondato che ciò fosse avvenuto. La BMW Monaco indicava chiaramente nelle lettere del 17 gennaio, 23 giugno, 22 luglio e 17 ottobre 1975 che, in base al sistema di vendita applicato anche in Belgio, erano vietate soltanto le vendite a rivenditori non autorizzati, non quelle agli utilizzatori finali in altri paesi della Comunità. Infatti, la lettera del 22 luglio 1975 dice testualmente :

« ... in conformità alle disposizioni del contratto per agenti facciamo notare ancora una volta che una riesportazione di per sé non rappresenta una violazione e che perciò in tali casi non andrebbe addotta quale motivazione. La preghiamo invece di riferirsi al sospetto di una vendita a un rivenditore non conforme alle norme contrattuali ».

Nella lettera del 23 giugno 1975 la BMW Monaco precisava : la pubblicità in merito alle reimportazioni di automobili BMW nuove di fabbrica nella Repubblica federale di Germania aveva raggiunto un livello pericoloso e minacciava di pregiudicare i rapporti della BMW con i concessionari di talune zone rischiando di compromettere i suoi sforzi per migliorare l'approvvigionamento dei mercati di esportazione e per sviluppare sistematicamente le reti di distribuzione. Essa domandava alla BMW Belgium di inviare ai suoi agenti una circolare che ricordasse loro la politica di vendita della BMW e attirasse la loro attenzione sui seguenti punti :

« 1. La situazione giuridica esistente dopo l'approvazione del contratto per concessionari della BMW da parte della Commissione della CEE comporta per tutti i venditori BMW il divieto di fornitura a rivenditori liberi. Di conseguenza l'agente deve fare prova di una attenzione e di una conoscenza professionale approfondita nella valutazione degli acquirenti.

2. L'inosservanza delle disposizioni contrattuali può portare all'immediata risoluzione del contratto di agente.

3. L'obbligo di inquadramento dell'importatore al riguardo degli agenti di vendita BMW giustifica il fatto che egli li obblighi espressamente a prevedere la vendita di macchine nuove nella prospettiva di potenziali ulteriori introiti offerti dalle prestazioni successive dell'agente (vendita di macchine usate, servizio ai clienti, fornitura di pezzi di ricambio, finanziamento e assicurazione).

(1) GU n. L 29 del 3. 2. 1975, pag. 1.

4. L'obbligo di sviluppare le possibilità del mercato che incombe all'importatore comporta, in caso di difficoltà di forniture, anche l'obbligo di provvedere a che la disponibilità di automobili corrisponda all'effettivo fabbisogno delle zone contrattuali dell'agente ».

La BMW Monaco comunica più avanti nella sua lettera del 23 giugno di aver concordato queste argomentazioni con il suo ufficio legale.

4. A seguito degli interventi della BMW Monaco presso la BMW Belgio, la BMW Belgium ha interpellato vari agenti BMW belgi in merito alle avvenute esportazioni (lettere del 29 maggio, 9 e 19 giugno, 3, 9 e 24 luglio, 28 e 29 agosto, 10 e 19 settembre nonché 1° e 23 ottobre 1975). La BMW Belgium ha inviato anche a tutti gli agenti BMW belgi tre circolari.

La circolare del 4 luglio 1975 era redatta come segue :

« *Vendite all'estero*

Abbiamo il dovere di informarvi che ci sono giunte numerose comunicazioni della fabbrica BMW di Monaco dalle quali risulta che alcuni concessionari hanno venduto automobili BMW nei Paesi Bassi o in Germania.

È per noi incomprensibile che in un periodo nel quale dobbiamo ricorrere alla contingentazione delle automobili si possano intraprendere tali vendite.

Dobbiamo inoltre attirare la vostra attenzione sul fatto che tutti i concessionari BMW si sono impegnati, firmando il contratto di concessione, a non fornire prodotti BMW a rivenditori non autorizzati alla vendita di prodotti contrattuali BMW.

I concessionari, che vendono automobili in Belgio o all'estero per il tramite di tali rivenditori hanno commesso un'infrazione grave agli articoli del contratto di concessionari della BMW.

Dobbiamo comunicarvi che saremo obbligati a reagire con la massima severità e se necessario procederemo alla risoluzione del contratto di concessione BMW, qualora tali infrazioni fossero commesse ».

La summenzionata circolare del 29 settembre 1975, sottoscritta da 47 concessionari di BMW, inviata dalla BMW Belgium secondo le istruzioni di cui alla lettera del 23 giugno 1975 della BMW Monaco (vedi punto 3), ha il seguente tenore :

« *Vendita all'estero di automobili nuove BMW*

Oltre ad aver inviato lettere individuali a taluni concessionari, abbiamo, già in data 4 luglio 1975, attirato l'attenzione di voi tutti sulle disposizioni del contratto di concessione BMW in merito alla vendita a rivenditori non autorizzati per la vendita dei prodotti BMW.

Ci è stato tuttavia comunicato dalla Germania e dai Paesi Bassi che concessionari belgi effettuano vendite in questi paesi. Dobbiamo purtroppo giungere alla conclusione che tali concessionari non possono e non vogliono rendersi conto delle conseguenze del loro comportamento.

In una riunione straordinaria del Consiglio consultivo dei concessionari abbiamo esposto quanto segue :

1. È assodato che un certo numero di concessionari fornisce automobili in Germania e nei Paesi Bassi.

2. Tale fenomeno è dovuto in primo luogo alla differenza di prezzi ed in secondo luogo, evidentemente, al fatto che certi concessionari dispongono di scorte troppo consistenti e mal assortite.

3. È evidente che la BMW Monaco può trarne naturalmente soltanto due conclusioni :

   a) i prezzi in Belgio sono troppo bassi,

   b) i concessionari belgi hanno scorte eccessive,

   ovviamente ne risulterà

   a) che i nostri prezzi verranno adattati, il più presto possibile, ai prezzi dei paesi vicini ;

   b) che la fornitura di nuovi veicoli verso il Belgio verrà limitata a partire dall'ottobre 1975.

4. Vi create voi dei gravi svantaggi in quanto, in un periodo di penuria di automobili BMW, voi fornite veicoli a clienti,

   a) che non ricorreranno mai ai servizi delle vostre officine ;

   b) ai quali non potrete mai fornire ricambi od accessori ;

   c) che non vi offrono possibilità di introiti supplementari mediante la vendita delle loro automobili usate ;

   d) che, non compreranno mai da voi una seconda o terza BMW, come avviene per la maggior parte dei clienti della vostra zona.

5. Voi create inoltre a voi stessi ed ai vostri colleghi gravi difficoltà in vista delle misure che la BMW Monaco potrebbe essere costretta ad adottare per ragioni ben comprensibili, vale a dire una riduzione notevole dei quantitativi originariamente previsti per il Belgio.

Riteniamo dunque che in tale situazione esista una sola possibilità : nessun concessionario BMW deve in futuro vendere automobili all'estero o a ditte che forniscano vetture all'estero.

È una questione di solidarietà e di tutela della rete di distribuzione belga. Questa solidarietà assoluta della rete di distribuzione BMW ed il rispetto scrupoloso di questa politica di vendita elimineranno ogni dubbio e permetteranno di rinnovare la fiducia nella rete BMW belga.

Vi preghiamo di dare il vostro accordo a tali proposte firmando l'allegata copia della presente lettera.

Troverete in allegato una dichiarazione dei membri del consiglio consultivo dei concessionari che ci dichiarano unanimamente il loro accordo e che vi spiegheranno ancora una volta il loro punto di vista personalmente, nel corso delle riunioni regionali.

Per accordo ...»

Infine, il consiglio consultivo dei concessionari BMW belgi rivolgeva a tutti i concessionari belgi, con una circolare del 29 settembre 1975, un avvertimento il cui contenuto era stato concordato con la BMW ed il cui testo è il seguente :

« *Vendita all'estero*

Quale membro del consiglio consultivo dei concessionari siamo tutti d'accordo sui fatti esposti dalla BMW Belgium nella lettera del 29 settembre 1975. Deploriamo in particolare che l'intera rete di concessionari debba sopportare le conseguenze causate dal fatto che un certo numero di concessionari non hanno tenuto conto dei consigli dell'importatore del 4 luglio 1975 ed hanno continuato a fornire automobili all'estero.

Abbiamo perciò richiesto che ci vengano comunicati i nomi di questi concessionari per essere in grado, nella qualità di vostro consiglio consultivo, di comunicare a voi tutti quali sono i colleghi responsabili di un'eventuale riduzione delle forniture di vetture a due porte e di modelli 518 per il Belgio.

Il consiglio consultivo dei concessionari considera che il suo compito più importante è quello di fornire alla rete BMW i migliori consigli. In questo caso un buon consiglio può essere soltanto : « Più nessuna vendita fuori dal Belgio ».

5. È compito del consiglio consultivo

— esaminare con il comitato direttivo della BMW Belgium le questioni generali della rete di distribuzione nel suo insieme o di una sua parte,
— esprimere raccomandazioni in merito allo sviluppo delle attività di distribuzione della BMW ed ai rapporti con i clienti BMW ;
— dare alla BMW Belgium modo di preparare decisioni importanti per il mercato belga, avvalendosi della collaborazione di un piccolo numero di distributori rappresentativi per tutta la rete ;
— migliorare i rapporti tra i concessionari BMW.

La lettera del consiglio consultivo del 29 settembre 1975 è firmata dai suoi otto membri, i quali sono proprietari o dirigenti delle seguenti imprese :

— Autohandel O. Cocquyt N.V. a Brugge
— Etn. W. Jorssen a Wilrijk
— Garage Hindrickx a Roeselare
— Pvba J. Siau-Vermeesch a Dendermonde
— Ets. Jo Vallé a Bree
— Ets. J. Depotter a Chièvres
— Ets. J. De Smeth a Overijse
— Ets. J. Wiliquet a Verviers.

6. Successivamente all'invio di questa lettera del consiglio consultivo hanno avuto luogo due riunioni regionali di concessionari BMW il 13 ottobre 1975 e il 31 ottobre 1975.

Nella riunione del 13 ottobre 1975 furono esaminate forniture dal Belgio verso la Germania e verso i Paesi Bassi. Vari concessionari hanno parlato dei loro contatti con rivenditori e privati tedeschi nonché con ditte belghe che acquistano automobili in Belgio per immatricolarle in altri paesi. Si è esaminato inoltre quali siano le disposizioni sull'IVA da applicare in tali casi. Successivamente alcuni concessionari hanno affermato che le forniture all'esterno della propria zona portano loro pregiudizio in quanto i clienti in questione non contribuiscono a migliorare gli introiti e la redditività dell'officina.

Nella riunione del 31 ottobre 1975 i concessionari hanno discusso anche le lettere relative all'ulteriore vendita di nuovi veicoli all'estero. È stato contestato che gli eventuali provvedimenti della BMW dovessero valere non solo per i concessionari che hanno fornito rivenditori non autorizzati, ma anche quelli che hanno rispettato il contratto. È stato poi rammentato che la stessa BMW Belgium avrebbe venduto automobili in Germania.

7. Dopo che la BMW Belgium ha informato la BMW Monaco, con una lettera del 30 settembre 1975 e nel corso di un colloquio del 3 ottobre 1975 a Parigi, del contenuto della circolare del 29 settembre 1975, la BMW Monaco ha risposto con una lettera del 17 ottobre 1975, del seguente tenore :

« *Vendita a rivenditori*

Abbiamo preso conoscenza con soddisfazione del contenuto dei vostri interventi presso gli agenti che intaccano l'efficacia del sistema di distribuzione della BMW con vendite, contrarie alle clausole del contratto, a rivenditori non autorizzati. Vi ringraziamo anche per aver organizzato un incontro con il consiglio consultivo dei concessionari belgi, al fine di assicurare all'organizzazione belga tutto il beneficio del potenziale reddito delle nostre forniture costituito dalle operazioni commerciali ulteriori.

Dobbiamo contemporaneamente tuttavia chiedervi nuovamente, come già fatto nelle nostre lettere del 17 gennaio, 23 giugno e 22 luglio 1975, di tener assolutamente presente i punti seguenti :

— una riesportazione non giustifica un intervento presso le vostre controparti contrattuali ; è invece giustificato in caso di sospetto di una vendita a rivenditori liberi non conforme alle clausole del contratto di concessionario ;

— non è possibile minacciare di sanzioni le vostre controparti contrattuali che nella misura in cui sono necessarie in base a una infrazione del contratto constatata.

Questa linea di condotta deve risultare anche nella corrispondenza della BMW Belgium S.A. con l'organizzazione belga della BMW.

Non ne consegue ovviamente alcuna limitazione dell'obbligo della BMW Belgium N.V. d'intraprendere un regolare controllo delle giacenze di automobili per ogni azienda e per ogni modello e di assicurare un adeguato equilibrio delle forniture nel quadro della normale attività di distribuzione al livello dell'importazione.

In questo contesto deve venire rigorosamente rispettato anche l'obbligo fatto all'agente di notificare la vendita nel quadro del sistema VIS.

Altrettanto vale ovviamente per le disposizioni che la BMW AG adotta in merito alla fornitura del mercato belga, disposizioni volte esclusivamente al mantenimento dell'equilibrio delle giacenze e dei tempi di consegna in mercati limitrofi ».

8. Tra i ricorrenti MGH e Heuer, da un lato, e la BMW Belgium e BMW Monaco, dall'altro sussiste una controversia, nell'attesa che la Commissione autorizzi il sistema di distribuzione BMW in Belgio, sulla questione se la BMW Belgium possa richiamarsi al contratto di vendita BMW che vieta la vendita a rivenditori non autorizzati, se i ricorrenti erano nel giusto quando tentavano di indurre degli agenti BMW belgi a vender loro automobili BMW nuove, se i ricorrenti dovevano essere considerati come intermediari dell'utilizzatore finale e sulle norme che dovevano essere imposte a questo tipo di intermediario.

9. Il 12 giugno 1975 la BMW Monaco ha comunicato alla ricorrente MGH, che ai concessionari BMW in Europa era vietato fornire automobili BMW nuove a persone o imprese non facenti parte del sistema di distribuzione BMW a scopo di rivendita e che MGH induceva perciò l'agente legato al sistema di distribuzione BMW a una rottura del contratto. La BMW Monaco chiedeva alla MGH un impegno scritto a non ordinare più automobili BMW ad agenti BMW. Nella sua lettera del 23 giugno 1975 la MGH ribatteva affermando che non ordinava automobili BMW per la rivendita bensì semplicemente in quanto intermediaria di utilizzatori finali, il che non era in contrasto con il sistema di distribuzione BMW. Successivamente la MGH ha continuato i suoi tentativi di ottenere automobili BMW nuove da concessionari BMW belgi, constatando però che un numero sempre maggiore di concessionari BMW rifiutava, richiamandosi ad una circolare della BMW Belgium di effettuare consegne destinate a utilizzatori finali tedeschi.

Il 9 ottobre 1975 la BMW Belgium comunicava alla ditta MGH che l'ordinazione di 12 automobili BMW non poteva essere eseguita in quanto in Belgio c'era penuria di automobili BMW. Alla MGH veniva richiesto di cessare ogni tentativo di acquistare automobili BMW presso distributori BMW belgi. Nella sua lettera del 24 ottobre 1975 la MGH rispondeva affermando di intervenire soltanto in quanto intermediaria e di agire in tale qualità per conto di utilizzatori finali domiciliati nella Repubblica federale di Germania. Si richiamava inoltre alla decisione della Commissione del 13 dicembre 1974 concernente il sistema di vendita BMW nella Repubblica federale di Germania, secondo la quale gli utilizzatori erano liberi di acquistare autovetture BMW ovunque nel mercato comune servendosi anche di imprese che agissero a loro nome [1].

La MGH richiedeva alla BMW Belgium di dichiarare che avrebbe cessato di ostacolarla nella sua attività. Il 7 novembre 1975 la BMW Belgium scriveva ai consulenti legali della MGH che non poteva rilasciare la dichiarazione richiesta in quanto non esistevano prove che la MGH agisse quale intermediaria ; dalla pratica aveva, al contrario, ricavato l'impressione che la MGH intervenisse quale rivenditore pregiudicando il sistema di distribuzione BMW in Belgio.

Con lettera del 24 novembre 1975 la MGH proponeva alla BMW Belgium di dare il suo consenso a che in futuro la MGH esercitasse attività d'intermediaria per l'importazione di automobili nuove in base ad una procura scritta dell'acquirente interessato nella Repubblica federale di Germania. Il 2 dicembre 1975 la BMW Belgium dichiarava che la MGH non aveva fornito ancora alcuna prova convincente della sua attività di intermediario. Il fatto che la MGH si presentasse quale intermediario non mutava per nulla quella che era in effetti la sua attività. Se la MGH non avesse rinunciato alle sue attività di rinvendita essa — BMW Belgium — avrebbe adottato gli opportuni provvedimenti.

10. Il 27 gennaio 1976 in procedimento contro la BMW Belgium, la MGH ha chiesto al tribunale di commercio di Anversa a norma del combinato

[1] GU n. L 29 del 3. 2. 1975, pag. 8.

disposto dell'articolo 54 della legge belga sulle pratiche commerciali e dell'articolo 85 paragrafo 1 del trattato CEE, di disporre con provvedimento interlocutorio la revoca della circolare del 29 settembre 1975.

11. Il 20 febbraio 1976 la BMW Belgium inviava a tutti i distributori belgi della BMW la seguente circolare :

« *Vendita di automobili BMW nuove a rivenditori non autorizzati*

Con lettera del 29 settembre 1975 abbiamo attirato la vostra attenzione sulla nuova situazione creata sul mercato belga della vendita di vetture BMW nuove a rivenditori con sede all'estero nel corso dell'anno 1975. Avevamo allora formulato in merito vari consigli e attirato la vostra attenzione su quanto ritenevano e continuiamo a ritenere essere vostro interesse personale.

Ci è stato riferito che tale circolare, nonché il suo allegato, contrariamente a quanto era nostra intenzione sarebbero stati considerati da terzi come direttive dell'importatore alla sua rete di distributori.

Ove ciò fosse avvenuto noi intendiamo con la presente mettere fine ad ogni confusione in merito.

Non è mai stata e continua a non essere intenzione nostra o del consiglio consultivo dei concessionari impartire direttive precise o formulare divieti di riesportazione. Vi chiediamo comunque di voler considerare la nostra circolare del 29 settembre 1975 nulla e non avvenuta, per quanto riguarda una sua eventuale interpretazione come un divieto di riesportare.

Scopo della nostra lettera del 29 settembre 1975 era di rammentarvi che in virtù del contratto di concessione da voi firmato, è vietata la vendita di automobili BMW a rivenditori non autorizzati sia all'interno del paese sia all'estero.

In nessun caso abbiamo voluto o vogliamo impedire che il concessionario BMW tratti con un intermediario del cliente privato, ma ci opponiamo a che i concessionari trattino con i venditori. In accordo con il consiglio consultivo dei concessionari vorremmo attirare la vostra attenzione ancora una volta sul fatto che il vostro interesse finanziario personale non si limita alla vendita di automobili BMW nuove. Un cliente che si rivolge a voi anche per la manutenzione della sua BMW è un acquirente di pezzi di ricambio ed accessori ed un utilizzatore di prestazioni di servizi, che costituiscono per voi un'ulteriore ragguardevole fonte di profitto. Tale considerazione vale anche per l'eventuale riascquisto di automobili usate. Infine, un cliente soddisfatto comprerà da voi anche la sua prossima BMW.

Speriamo che tali precisazioni siano sufficienti ad eliminare ogni eventuale nostro dubbio in merito ai diritti ed ai doveri dei concessionari BMW autorizzati in Belgio ».

12. Successivamente alla circolare del 20 febbraio 1975 la BMW Belgium dichiarava di fronte al tribunale di commercio di Anversa che non avrebbe più rifiutato di vendere e che avrebbe acconsentito la vendita attraverso la sua rete di distribuzione belga di autovetture nuove a MGH purché la MGH cessasse di agire quale rivenditore di tali automobili acquistate presso la BMW Belgium ed agisse soltanto quale intermediario per l'importazione, e che se necessario, giustificasse ogni vendita con un'adeguata procura. La MGH si è dichiarata di fronte al tribunale soddisfatta di tale dichiarazione. Il presidente del tribunale di commercio adottò una decisione constatante l'accordo intervenuto fra le parti, mettendo fine al litigio. BMW Belgium fu condannata al pagamento delle spese.

13. Nel frattempo la MGH aveva intentato un'azione dinanzi al tribunale di Bielefeld contro la BMW Belgium (causa 10 162/76), chiedendo il risarcimento danni con la motivazione che la BMW Belgium, contravvenendo all'articolo 85, paragrafo 1, del trattato CEE, aveva illecitamente impedito alla MGH di ricavare dei profitti dalla sua attività di intermediario nella vendita di automobili BMW in Germania.

14. Dallo scambio di corrispondenza tra il ricorrente Heuer (lettera del 20 ottobre, 24 novembre e 15 dicembre 1975) e la BMW Belgium (lettere del 7 novembre, 8 dicembre 1975 e 23 gennaio 1976) risulta che la BMW Belgium ha rifiutato di fornire a dei distributori belgi della BMW automobili destinate alla ditta Heuer invocando la presunzione che Heuer agisse quale rivenditore. Il 23 gennaio 1976 la BMW Belgium s'impegnava nei confronti della ditta Heuer a non sollevare in futuro alcuna obiezione contro la sua attività di intermediario all'importazione in quanto questo ultimo aveva fornito la prova di aver agito negli ultimi tempi soltanto in tale qualità. La ditta Heuer era riuscita tuttavia a ritirare automobili BMW presso dei distributori belgi della BMW ed a svolgere la sua attività di intermediario soltanto fino al 6 agosto 1975. Tentativi ulteriori da essa effettuati anche durante il periodo fino al 20 febbraio 1976 non avevano però dato alcun risultato.

15. Secondo i dati della BMW Belgium N.V., nella sola Repubblica federale di Germania, nel periodo dal maggio al novembre 1975 sono state riesportate 103 automobili BMW nuove e nel periodo dal dicembre 1975 all'ottobre 1976, 14 automobili. Nel secondo periodo non sono state riesportate mai più di 3 automobili al mese. Nel novembre 1975 le competenti autorità belghe avevano stabilito un aumento del prezzo all'utilizzatore col risultato che i prezzi belgi si erano avvicinati ai prezzi registrati negli altri Stati membri del mercato comune e che l'incentivo a

riesportare si era attenuato. Nel periodo dal 1° novembre 1975 alla fine del 1976 in Belgio, da un lato, e negli altri paesi del mercato comune, dall'altro, vari mutamenti nel listino prezzi lordi consigliati per la vendita all'utilizzatore finale avevano praticamente annullato le differenze dei prezzi richiesti all'utilizzatore finale nei vari paesi.

Mentre nel periodo dal 25 agosto al 1° novembre 1975 queste differenze dei prezzi di listino rispetto alla Repubblica federale erano state per 3 tipi BMW correnti, ancora del 12,2 %, del 10,1 % e del 12,9 %, nel periodo dal 20 settembre al 31 dicembre 1976 erano passate al 3,6 %, all'1 % e al 4,6 % rispettivamente.

16. La BMW Belgium aveva raggiunto a decorrere dal 18 luglio 1973, giorno in cui aveva iniziato la sua attività, sino al 30 settembre 1974, un giro di affari di (.....) FB, dei quali (.....) FB provenienti da vendite di automobili nuove. Nell'anno di esercizio dal 1° ottobre 1974 al 30 settembre 1975 questo giro d'affari è passato a (.....) FB e per le automobili nuove a (.....) FB. Nel periodo dal 1° ottobre 1975 al 20 febbraio 1976 sono state fornite (.....) automobili BMW nuove per complessivi (.....) FB.

Negli anni 1975 e 1976 la BMW ha raggiunto per le automobili in Belgio e nei paesi nei quali risultano essere state effettuate le riesportazioni, le percentuali di mercato indicate qui di seguito.

	1975	1976
Belgio	2,3	2,0
Repubblica federale di Germania (Berlino occidentale inclusa)	6,1	5,6
Paesi Bassi	2,0	2,0
Francia	0,8	0,7
Italia	1,5	1,4
Regno Unito	0,6	0,7

Le imprese, da cui provengono i membri del Consiglio consultivo dei concessionari BMW Belgium, che hanno firmato la circolare del 29 settembre 1975 (punto 4), hanno raggiunto nel 1975 i seguenti fatturati in franchi belgi :

	complessivamente	automobili BMW nuove
Cocquyt	(.....)	(.....)
Jorssen	(.....)	(.....)
Hindrickx	(.....)	(.....)
Siau-Vermeesch	(.....)	(.....)
De Smeth	(.....)	(.....)
Vallé	(.....)	(.....)
Depotter	(.....)	(.....)
Wiliquet	(.....)	(.....)

17. La Commissione aveva già iniziato l'istruzione di tale pratica con una richiesta di informazioni del 26 novembre 1975 trasmessa alla BMW Belgium il 28 novembre 1975. Tale richiesta d'informazioni tendeva a stabilire se e in quale misura la BMW Monaco, la BMW Belgium ed il consiglio consultivo dei concessionari BMW belgi avevano ostacolato le riesportazioni dal Belgio verso altri paesi del mercato comune. La lettera del 26 novembre 1975 indicava quale scopo della richiesta di informazioni quello di stabilire in quale misura la BMW Belgium oppure i concessionari BMW avevano contravvenuto alle disposizioni dell'articolo 85 del trattato CEE, oppure se la richiesta di esenzione dal divieto di cui all'articolo 85, paragrafo 1, fatta dalla BMW Belgium, dovesse venire respinta e se dovesse venire iniziata una procedura a norma dell'articolo 15, paragrafo 1, lettera a) e 2, lettera a), del regolamento n. 17 del Consiglio.

II. Applicabilità dell'articolo 85, paragrafo 1, del trattato CEE

Considerando che a norma dell'articolo 85, paragrafo 1, sono incompatibili con il mercato comune e vietati tutti gli accordi tra imprese, che possano pregiudicare il commercio tra gli Stati membri e che abbiano per oggetto e per effetto di impedire, restringere o falsare il gioco della concorrenza all'interno del mercato comune ; che tali condizioni sono realizzate nella fattispecie.

18. I 47 concessionari BMW belgi, che hanno aderito per iscritto alla circolare della BMW Belgium del 29 settembre 1975, sono imprese ai sensi di tale disposizione ; in conseguenza dell'accordo scritto essi hanno concluso con l'impresa BMW Belgium e fra di loro un accordo il cui contenuto ripete quello della circolare BMW Belgium il 29 settembre 1975 (punto 4). Il contenuto di tale accordo risente anche delle condizioni di mercato in quell'epoca (punti 2, 3 e 15) ma anche e soprattutto della circolare del consiglio consultivo dei concessionari BMW del 29 settembre 1975, concordata con la BMW Belgium e inviata contemporaneamente alla circolare della BMW del 29 settembre 1975.

19. La circolare del Consiglio consultivo del 29 settembre 1975 si basa anch'essa su di un accordo tra i membri del consiglio consultivo e tra questi e la BMW Belgium, la quale ne ha approvato il contenuto. Tale accordo era volto anche a vietare a tutti i concessionari BMW ogni esportazione di automobili nuove.

20. Il contenuto essenziale dei due succitati accordi risulta da quanto segue :

mentre la BMW Monaco nella sua lettera del 22 luglio 1975 affermava esplicitamente che, a norma delle disposizioni del contratto di concessione, una riesportazione di per sé non rappresentava un'infrazione a tale contratto (punto 3), la BMW Belgium si richiama nella sua circolare del 29 settembre 1975, come già in quella del 4 luglio 1975 (punto 4), al contratto di concessione, senza far riferimento alla libertà di espor-

tazione che d'altronde sussiste. Benché le esportazioni vendite non siano assolutamente vietate, essa prosegue in maniera del tutto generale parlando dei concessionari che, nonostante l'avvertimento della lettera del 4 luglio, continuano a vendere in Germania e in Olanda e che non possono o non vogliono rendersi conto delle conseguenze del loro modo d'agire. La BMW Belgium cita tra le conseguenze di tale modo d'agire il fatto che la BMW Monaco avrebbe probabilmente ridotto i quantitativi destinati alla rete di distribuzione belga e che i concessionari BMW avrebbero messo i loro colleghi tedeschi ed olandesi in gravi difficoltà ; ogni commerciante può solamente e a rigor di logica dedurre che chi ha redatto la circolare desidera vietare completamente le esportazioni. La circolare culmina con l'esortazione seguente : « riteniamo dunque che in tale situazione esiste una sola possibilità : nessum concessionario BMW in Belgio deve in futuro vendere automobili all'estero » il che può significare soltanto non vendere automobili direttamente all'utilizzatore finale o a un'impresa che funga da suo intermediario. Che la circolare miri alla cessazione generale all'esportazione risulta anche da un ulteriore passo del testo che dà particolare rilievo alla vendita per il tramite di agenti non autorizzati rispetto al divieto generale di esportazione (« nessum concessionario BMW in Belgio deve in futuro vendere automobili ... a ditte, che forniscono vetture all'estero »). Infine anche con l'appello alla « ... solidarietà assoluta della rete o distribuzione BMW ... » la circolare invita i concessionari BMW belgi ad astenersi da tutte le esportazioni che possono turbare le attività dei concessionari BMW in altri paesi della Comunità.

L'intenzione di interrompere tutte le esportazioni risulta ancora più chiaramente dal testo della circolare del consiglio consultivo concordata con la BMW Belgium inviata lo stesso giorno, che approva unanimamente la circolare della BMW Belgium. Attirando l'attenzione su tutte le conseguenze negative per l'intera rete di distribuzione ed indicando che comunicherebbe i nomi dei concessionari che continuano ad esportare, il consiglio minaccia gravi inconvenienti in caso di continuazione di tali esportazioni. La frase conclusiva della circolare non nasconde nemmeno più lo scopo perseguito : « in questo caso un buon consiglio può essere soltanto : più nessuna vendita fuori del Belgio ».

21. I due citati accordi del 29 settembre 1975 (punti 18 e 19), come lo dimostra chiaramente il loro contenuto (punto 20) hanno per oggetto d'impedire, restringere e falsare sensibilmente il gioco della concorrenza nel mercato comune. Se il sistema di distribuzione di un fabbricante di automobili basato, nell'insieme del mercato comune, sulla selezione di concessionari che concentrano i loro sforzi d'incremento delle vendite in primo luogo nella zona loro assegnata, (zona di contratto o di responsabilità di mercato), prevede che venga imposto ai concessionari un divieto generale d'esportazione — anche se, come in questo caso, si tratti di un solo Stato membro — non è necessario stabilire in che misura i concessionari autorizzati hanno rifiutato di fornire delle autovetture, oltre alle vendite effettuate nella zona assegnata, ad utilizzatori finali fuori della detta zona in seguito al divieto di esportazione ovvero che avrebbero potuto fornire in assenza di tale divieto. Come risulta chiaramente dalla sua decisione del 13 dicembre 1974 [1] e da varie altre comunicazioni [2], la Commissione autorizza a norma dell'articolo 85, paragrafo 3, i sistemi di distribuzione selettiva nell'industria automobilistica considerandoli come limitazioni di concorrenza indispensabili ai sensi di tale disposizione, solo quando non limitano per il resto la libertà dell'utilizzatore di comperare dove vuole nel mercato comune automobili nuove o di farle acquistare da suoi intermediari. Ai fini dell'esenzione, va preso appunto in considerazione la necessità di mantenere una potenziale concorrenza tra tutti gli agenti selezionati del mercato comune ; la concorrenza deve in effetti, costringere questi a tener conto gli uni degli altri per la fissazione dei loro prezzi ed a reagire alle offerte più basse di alcuni di loro.

Il divieto di esportazione in oggetto vuole invece isolare il mercato belga della vendita di automobili BMW nuove dagli altri mercati di vendita di queste automobili nel mercato comune e precisamente a rendere tali reazioni inutili.

La relativa brevità del periodo che va dal 29 settembre 1975 al 20 febbraio 1976 durante il quale è stato formalmente mantenuto il divieto all'esportazione, non basta ad escludere, come sostengono gli interessati, l'ipotesi che questo abbia avuto per oggetto la limitazione e distorsione di concorrenza. L'incompatibilità con il mercato comune di un accordo inizialmente previsto per un periodo illimitato e l'applicabilità del divieto di cui all'articolo 85, paragrafo 1, del trattato CEE, non possono dipendere dalla durata delle perturbazioni del libero gioco della concorrenza che tale accordo ha effettivamente causato. Se così fosse, la Commissione, per intervenire, dovrebbe attendere che si siano prodotte delle perturbazioni della concorrenza durevoli, contrariamente ai fini di un divieto volto ad una tutela preventiva della concorrenza. Va ancora notato che la BMW Belgium ha revocato la circolare del 29 settembre 1975 solamente perché costrettavi dai provvedimenti presi dal ricorrente (punti da 8 a 14) e dall'immediata reazione della Commissione (punto 17).

---

(1) GU n. L 29 del 3. 2. 1975, pag. 1.

(2) Quarta relazione della Commissione sulla politica di concorrenza 1974, pagine da 26 a 28 e da 65 a 70.
Quinta relazione della Commissione sulla politica di concorrenza 1975, pagine 24 e 25 e da 52 a 56.

Né può accettarsi l'altra obiezione degli interessati secondo cui immediatamente dopo l'invio della circolare le condizioni di mercato sono mutate, vale a dire che il livello dei prezzi all'utilizzatore in Belgio si è avvicinato a quello di altri paesi della Comunità. Gli interessati stessi non contestano che prima dell'invio della circolare, nel periodo in cui è stata distribuita, le differenze di prezzi facessero apparire le reimportazioni possibili e, dal punto di vista dell'utilizzatore, economicamente convenienti. La BMW Belgium ed i concessionari che avevano aderito agli accordi del 29 settembre 1975 non potevano prevedere se si sarebbe ripresentata o meno una situazione in cui i prezzi all'utilizzatore finale nei vari paesi della Comunità avrebbero ricominciato a divergere. Il calo delle riesportazioni verso la Repubblica federale di Germania, constatato dalla BMW Belgium dopo il 1° novembre 1975 (punto 15), non prova che gli accordi non avessero per oggetto di restringere sensibilmente il gioco della concorrenza.

I concessionari BMW interessati obiettano infine che sarebbe stato loro impossibile contravvenire all'articolo 85, paragrafo 1, del trattato CEE perché il contratto di concessione che li lega alla BMW Belgium li poneva in una situazione di tale dipendenza economica da quest'ultima, per cui essi non avrebbero potuto rifiutarsi di firmare la circolare. In realtà, il contratto di concorrenza crea una certa dipendenza, più precisamente con il divieto di concorrenza, con la durata del contratto, con la possibilità di effettuare controlli nell'azienda e di fornire prestazioni differenti a taluni concessionari. Il fatto, che sui 90 destinatari della circolare, l'abbiano sottoscritto soltanto 48 concessionari BMW (uno dei quali nel frattempo deceduto) prova tuttavia che 42 concessionari non erano disposti a dare il loro assenso per iscritto ad un'infrazione alle regole di concorrenza del trattato CEE. Era perciò possibile attendere un comportamento identico anche dai 47 concessionari BMW interessati.

22. Siccome l'accordo era chiaramente volto a falsare e a limitare la concorrenza, per constatare l'infrazione non è necessario dimostrare in che misura ciò è in realtà avvenuto. È perciò irrilevante sapere quanti siano gli utilizzatori finali che non hanno potuto acquistare dopo il 29 settembre 1975 nuovi veicoli (BMW) in seguito agli accordi e se i ricorrenti agissero veramente come intermediari di utilizzatori residenti fuori dal Belgio quando hanno tentato di rifornirsi d'altri veicoli nuovi BMW.

23. Che il divieto generale di esportazione contenuto negli accordi e tendente a restringere e a falsare il gioco della concorrenza all'interno del mercato comune, fosse in grado pertanto di pregiudicare in misura sensibile il commercio tra Stati membri risulta anche dalla natura di tale divieto di riesportazione. Esso concerne direttamente il commercio intracomunitario di un determinato prodotto di marca, lascia gli agenti BMW belgi liberi di soddisfare all'interno del Belgio le richieste di utilizzatori provenienti dalla zona contrattuale di un altro concessionario BMW belga, ma vieta lo stesso procedimento nel commercio fra i vari Stati. Ai sensi dell'articolo 85, paragrafo 1, del trattato CEE va fondamentalmente tutelato precisamente quel commercio di automobili BMW che si svolge fra gli Stati membri attraverso canali di distribuzione diversi da quelli previsti dalla BMW Monaco (com'è costante prassi decisionale della Commissione) [1].

24. Gli accordi del 29 settembre 1975 sono perciò vietati a norma dell'articolo 85, paragrafo 1, del trattato CEE e incompatibili con il mercato comune. Le imprese che partecipano agli accordi hanno contravvenuto a tale divieto nel periodo che si conclude il 20 febbraio 1976 ed esistono perciò le premesse per una decisione diretta alla constatazione di tale infrazione a norma dell'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento n. 17.

III. Inapplicabilità degli articoli 4, paragrafo 2, punto 1, e 15, paragrafo 5, del regolamento n. 17

25. È certo che i partecipanti ad un accordo che prevede un generale divieto di esportare non possono invocare le disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 2, punto 1), del regolamento n. 17. La Commissione non è quindi tenuta a esaminare se l'articolo 85, paragrafo 3, del trattato CEE è applicabile ad un accordo concluso tra BMW Belgium e quarantasette dei suoi novanta rivenditori belgi autorizzati, che stabilisce un generale divieto di esportare. In effetti, un tale divieto, la cui portata va oltre a quella di un semplice divieto di vendere a dei rivenditori non riconosciuti, pregiudica direttamente l'esportazione verso altri paesi membri, ai sensi della citata disposizione.

In mancanza di una notifica, nemmeno l'articolo 15, paragrafo 5, del regolamento n. 17 impedisce la Commissione di infliggere una ammenda per l'infrazione di cui all'articolo 15, paragrafo 2, lettera a), del detto regolamento.

---

[1] Decisione della Commissione del 28 settembre 1964 nella pratica Grundig-Consten, GU n. 161 del 20. 10. 1964, pag. 2545.
Vedi anche la sentenza della Corte di giustizia del 13 luglio 1966 nelle cause 56 e 58/64 — Grundig-Consten. Raccolta della giurisprudenza della Corte di giustizia, volume 1966, pagina 430.
Decisione della Commissione del 13 dicembre 1974 nella pratica BMW, GU n. L 29 del 3. 2. 1975, pag. 1.
Quarta relazione della Commissione sulla politica di concorrenza 1974, pagine da 26 a 28 e da 65 a 70.
Quinta relazione della Commissione sulla politica di concorrenza 1975, pagine 24 e 25 e da 52 a 56.

IV. Applicabilità dell'articolo 15, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 17 del Consiglio

Considerando che secondo tale disposizione la Commissione può, mediante decisione, infliggere alle imprese ammende varianti da 1 000 a 1 milione di unità di conto, quando intenzionalmente o per negligenza contravvengono all'articolo 85, paragrafo 1, del trattato CEE.

26. BMW Belgium e le otto imprese i cui proprietari o dirigenti sono membri del consiglio consultivo dei concessionari BMW belgi (punto 5) hanno intenzionalmente concordato di invitare tutti i concessionari BMW belgi ad aderire ad un accordo di non effettuare alcuna riesportazione (punti 19, 20, 21, 23 e 24). Essi hanno inoltre partecipato all'accordo intervenuto tra la BMW Belgium e i 47 concessionari BMW belgi e commesso intenzionalmente anche tale infrazione (punti 18, 20, 21, 23 e 24). Inoltre, data la decisione della Commissione del 13 dicembre 1974 nella pratica BMW e la giurisprudenza della Corte di giustizia delle Comunità europee e della Commissione sulle interdizioni di esportare convenute in accordi di distribuzione [1], BMW Belgium e gli otto membri del consiglio consultivo dei concessionari BMW belgi erano coscienti, stipulando una interdizione generale d'esportare, di violare le disposizioni dell'articolo 85, paragrafo 1, del trattato CEE. Ciò appare soprattutto dal fatto che essi hanno descritto nella circolare, l'interdizione generale d'esportare usando delle formule che non sono necessarie per un sistema di distribuzione selettiva e che vanno oltre un tale sistema.

Considerando che, per determinare l'ammontare dell'ammenda, come previsto dall'articolo 15, paragrafo 2, del regolamento n. 17, occorre prendere in considerazione, oltre la gravità dell'infrazione, la durata di questa (vedi ultimo alinea di questa disposizione).

Nella fattispecie la gravità dell'infrazione è determinata dal fatto che ad un sistema di distribuzione selettiva che restringe già la concorrenza si aggiunge una interdizione generale d'esportare basata su una intesa vietata.

Nella determinazione dell'ammontare dell'ammenda da infliggere alla BMW Belgium è considerata un'aggravante la circostanza che essa, con la sua precedente istigazione a tale infrazione e valendosi dell'influenza economica che non ha mancato di esercitare sui membri del consiglio consultivo, abbia contribuito nella massima misura alle infrazioni di cui ovviamente deve assumersi la massima responsabilità. In seguito all'avvertimento ricevuto dalla BMW Monaco la BMW Belgium era ben conscia del fatto che stava trasgredendo il divieto espresso nell'articolo 85, paragrafo 1, del trattato CEE (vedi punto 3 e, in particolare, la lettera della BMW Monaco del 22 luglio 1975).

È possibile assumere a discarico della BMW Belgium solo la circostanza attenuante che la BMW Belgium si riteneva obbligata ad agire contro le riesportazioni in seguito ai reclami dei concessionari BMW tedeschi ed olandesi. Essa non ha reagito a tali lagnanze nella maniera giusta ; essa non si è limitata a far rispettare il sistema di distribuzione selettiva e non ha d'altronde attirato l'attenzione di queste società sulla necessità di riduzioni ed adeguamenti dei loro prezzi ; al contrario ha fatto ricorso a misure atte ad instaurare una protezione territoriale dei concessionari BMW esteri in base ad un accordo d'intesa vietato.

Per quanto riguarda la determinazione dell'ammenda da infliggere alle otto imprese da cui provengono i membri del consiglio consultivo dei concessionari BMW belgi vanno considerate delle circostanze attenuanti. Come già rammentato, tali imprese sono in una certa qual misura economicamente dipendenti dalla BMW Belgium (punto 21). Ma deve anche essere notato che, quali portavoce dei concessionari BMW belgi, non avrebbero dovuto partecipare ad un'intesa vietata né favorirne la conclusione.

Le ammende da infliggere alla BMW Belgium ed alle otto imprese vanno perciò stabilite tenendo conto del fatto che l'accordo è rimasto in vigore per un periodo di tempo relativamente breve e che le sue incidenze non possono essere quantificate esattamente.

Infine i fatturati delle imprese interessate ed il loro fatturato di vendita in veicoli BMW nuovi (punto 16) costituiscono un elemento decisivo per determinare l'ammontare delle ammende. Questi dati permettono, da un lato, di dedurre la posizione che le imprese interessate occupano sul mercato in considerazione in questo contesto e, quindi, la gravità della loro partecipazione all'infrazione. D'altro lato occorre tener conto del fatturato per determinare in quale misura vengono inflitte alle imprese le ammende fissate.

Data la circostanza del caso le ammende da infliggere alle otto società i cui proprietari o direttori fanno parte del consiglio consultivo devono essere moderate. Deve essere tenuto conto per determinare l'ammontare delle ammende, dal fatto che alcune di queste imprese hanno dei fatturati relativamente limitati.

27. Gli altri concessionari BMW interessati, che hanno partecipato all'infrazione (punti 18, 20, 21, 23 e 24) sono colpevoli almeno di negligenza, e tale addebito può essere mosso anche ammettendo che non si siano resi conto di partecipare ad un'intesa vietata sottoscrivendo l'accordo. Una attenzione sufficiente, avrebbe loro, in effetti, permesso di rendersi conto che firmando in calce alla circolare essi accettavano una

[1] Vedi nota 1, pag. 41.

interdizione generale d'esportare che andava oltre la distribuzione selettiva e che era vietata dalle regole di concorrenza del trattato CEE. Tenuto conto, tuttavia, della loro minore partecipazione è sufficiente infliggere loro il minimo dell'ammenda, senza che sia, naturalmente, possibile considerare la disparità dei loro fatturati,

HA ADOTTATO LA SEGUENTE DECISIONE :

Articolo 1

Si constata che le imprese indicate al seguente articolo 4 hanno infranto il divieto di cui all'articolo 85, paragrafo 1, del trattato CEE concordando in base alla circolare della BMW Belgium del 29 settembre 1975 ed alla circolare del consiglio consultivo per i concessionari BMW belgi del 29 settembre 1975 un divieto generale di esportazione che hanno mantenuto in vigore nel periodo dal 29 settembre 1975 al 20 febbraio 1976.

Articolo 2

A seguito dell'infrazione di cui all'articolo 1 viene inflitta

1. a BMW Belgium un'ammenda di 150 000 (centocinquantamila) unità di conto e ciòè 7 500 000 (settemilionicinquecentomila) franchi belgi.
2. a ciascuna delle imprese indicate al seguente articolo 4, ai numeri da 2 a 6, un'ammenda di 2 000 (duemila) unità di conto, ciòè 100 000 (centomila) franchi belgi.
3. a ciascuna delle imprese indicate al seguente articolo 4, ai numeri da 7 a 9, un'ammenda di 1 500 (millecinquecento) unità di conto, ciòè 75 000 (settantacinquemila) franchi belgi.
4. a ciascuna delle imprese indicate al seguente articolo 4, ai numeri da 10 a 48 un'ammenda di 1 000 (mille) unità di conto, cioè 50 000 (cinquantamila) franchi belgi.

Articolo 3

La presente decisione costituisce titolo esecutivo a norma dell'articolo 192 del trattato CEE.

Le ammende inflitte con l'articolo 2 sono da pagarsi nel termine di tre mesi a far data dal giorno della notifica della presente decisione, al seguente conto :

Commissione delle Comunità europee
Banque Bruxelles Lambert
310 — 0231000 — 32.

Articolo 4

La presente decisione è destinata alle seguenti imprese :

1. BMW Belgium N.V., Pierstraat 231, 2550 Kontich
2. Autohandel O. Cocquyt N.V., Maria van Bourgondiëlaan 63, 8000 Brugge
3. Etn. W. Jorssen, Boomsesteenweg 427, 2610 Wilrijk
4. Garage Hindrickx, Meensesteenweg 86, 8800 Roeselare
5. Pvba J. Siau-Vermeesch, Lindanustraat 21, 9330 Dendermonde
6. Ets. J. De Smeth, Ch. de Bruxelles 558, 1900 Overijse
7. Ets. Jo Vallé, Peerderbaan 114, 3690 Bree
8. Ets. J. Depotter, Ch. St. Ghislain 117b, 7950 Chièvres
9. Ets. J. Wiliquet Sprl, rue David 61, 4800 Verviers
10. Ets. Rajans S.A. Chaussée de Nivelles 20, 1420 Braine L'Alleud
11. Garage Verhaeren, avenue Odon Warland 226, 1090 Bruxelles
12. S.C. Dewilde Motor, Ch. De Vleurgat 73, 1050 Bruxelles
13. Ets. Autogamas Sprl, Ch. de Mons 711/713, 1070 Bruxelles
14. Ets. Houyoux, rue de Neufchatel 7/11, 1050 Bruxelles
15. Garage Léon Louyet Sprl, Route de Mons, 77-79, 6000 Charleroi
16. Station Albert 1er S.A. Avenue Albert 1er 277, 1320 Genval
17. Sprl Auto Service, rue Anatole France 31, 7100 La Louvière
18. Ets. A Petit & Co. S.A. Boulevard Frankignoul 8, 4020 Liège
19. Ets. Jean Blaise Sprl, rue d'Anderlues 64, 6558 Lobbes
20. Ets. Cuisinier, avenue de Jemappes 137, 7000 Mons
21. Ets. Briot, rue Dewez 18/20/22, 5000 Namur
22. Garage Georges Antoine, rue des Six Bonniers 10/12, 4100 Seraing
23. Garage Hubert Scaillet, Ch. de Dinant 43, 5311 Spontin
24. Ets. Ferracin, rue Ste. Barbe 106, 5600 Tamines
25. Ets. Le Stop, Ch. de Namur 250, 1300 Wavre
26. Autobedrijf De Ruysscher O.L. Vrouwplaats 17/20, 9300 Aalst
27. Garage W. Termont-Vermeire, Veldekensstraat 41, 9991 Adegem
28. N.V. Centrauto, Plantin & Moretuslei 159/161, 2200 Borgerhout
29. Garage R. Geurts & Zn Pvba, Grotestraat 63/67, 3600 Genk
30. Etn. Dekkers, Rooigemlaan 619, 9000 Gent
31. Etn. J. Vandeperre, Steenweg op Brussel 510, 1500 Halle (Brabant)
32. Sebrechts, Turnhoutsebaan 42, 2241 Halle (Kempen)

33. Garage Van Avondt & Zn Pvba, Brusselsesteenweg 242, 3020 Herent-Leuven
34. Ottevaere, Leuvensesteenweg 135, 2970 Hever
35. Ceres-Leterme Pvba, Augustijnenstraat 62, 8900 Ieper
36. Garage St. Christophe Pvba, C. Vercruysselaan 26, 8500 Kortrijk
37. Vangoidsenhoven, Aarschotsesteenweg 42, 3306 Vissenaken-Kumtich
38. Garage Moderne-Ghyselinck J., Grote Kaai 17, 9100 Lokeren
39. Garage R. Kellens-Behiels, Jos Smeetslaan 175, 3630 Maasmechelen
40. Garage S. De Mey, Aalterbaan 197, 9990 Maldegem
41. Etn. J. & M. Sels Pvba, Gen. de Wittelaan 8, Industriepartk, 2800 Mechelen
42. Garage Tanghe Pvba, Steenweg op Haacht 51, 1910 Melsbroek
43. Pvba Gebr. Van den Bulck, Van Heybeeckstraat 13, 2060 Merksem
44. Pvba De Kempische Molen, Borgerhoutsedijk 165, 2400 Mol
45. Garage Aalbrecht, W., Steenweg op Vilvoorde 210, 1890 Opwijk
46. Ets. Erco N.V. — W. Roefs, Bredabaan 1165/1167, 2120 Schoten
47. Garage A. Liesens, Neremweg 151, 3700 Tongeren
48. Garage Centrum-Mottoul, Walderdonk 99, 9070 Wachtebeke.

Fatto a Bruxelles, il 23 dicembre 1977.

Per la Commissione

Raymond VOUEL

Membro della Commissione