

SENTENZA DEL TRIBUNALE (Seconda Sezione)

14 febbraio 2001 *

Nella causa T-115/99,

Système européen promotion (SEP) SARL, con sede in Saint-Vit (Francia),
rappresentata dall'avv. J.-C. Fourgoux, con domicilio eletto in Lussemburgo,

ricorrente,

contro

Commissione delle Comunità europee, rappresentata inizialmente dai sigg.
G. Marengo e L. Guérin, quindi dal sig. Marengo e dalla sig.ra F. Siredey-
Garnier, in qualità di agenti, con domicilio eletto in Lussemburgo,

convenuta,

avente ad oggetto la domanda diretta all'annullamento della decisione della
Commissione 8 marzo 1999 che rigetta una denuncia della ricorrente fondata
sull'art. 85 del Trattato CE (divenuto art. 81 CE) e sul regolamento (CE) della
Commissione 28 giugno 1995, n. 1475, relativo all'applicazione dell'articolo 85,

* Lingua processuale: il francese.

paragrafo 3 del Trattato a categorie di accordi per la distribuzione di autoveicoli e il relativo servizio di assistenza alla clientela (GU L 145, pag. 25),

**IL TRIBUNALE DI PRIMO GRADO
DELLE COMUNITÀ EUROPEE (Seconda Sezione),**

composto dai sigg. J. Pirrung, presidente, A. Potocki e A.W.H. Meij, giudici,
cancelliere: J. Palacio González, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito alla trattazione orale del
20 settembre 2000,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

Fatti e procedimento

- 1 La ricorrente, *Système européen promotion (SEP)*, è una società avente, in particolare, ad oggetto, secondo l'art. 2 del suo statuto, «l'acquisto, la vendita, la locazione, il finanziamento, l'intermediazione secondo l'art. 123/85 CEE di veicoli nuovi e di occasione».

- 2 Il 31 gennaio 1997 la ricorrente e numerosi consumatori, i quali le avevano conferito un mandato di acquisto di veicoli, presentavano alla Commissione una denuncia ai sensi dell'art. 3, n. 2, del regolamento del Consiglio 6 febbraio 1962, n. 17, primo regolamento di applicazione degli artt. 85 e 86 del Trattato (GU 1962, n. 13, pag. 204), contro il costruttore di autoveicoli Renault France (in prosieguo: la «Renault»), contro la sua succursale Renault Nederland e contro il distributore Renault Autozenter di Schagen (Paesi Bassi).
- 3 I denuncianti hanno fatto valere che la Renault Nederland aveva inviato, il 23 ottobre 1996, una circolare ai concessionari olandesi chiedendo loro di ridurre, su domanda della Renault Francia, gli ordini di veicoli destinati all'esportazione e indicando loro che le autovetture consegnate all'esportazione non sarebbero state prese in considerazione ai fini della quota annua e del premio spettante ai concessionari.
- 4 In seguito a tale circolare la Renault Autozenter avrebbe segnalato alla ricorrente che essa non poteva più ordinare autovetture destinate all'esportazione perché temeva di perturbare il suo rapporto con la Renault Nederland. Il 23 dicembre 1996 la Renault Autozenter avrebbe precisato che le autovetture già ordinate sarebbero state consegnate alle seguenti condizioni:

- nessuno sconto sulla tariffa al netto dell'imposta;
- pagamento dell'autovettura prima della trasmissione dell'ordine alla Renault;
- lunghi termini di consegna in ragione dell'«enorme volume di vendite in Olanda».

- 5 I denuncianti hanno chiesto, nei confronti della Renault, la revoca automatica del beneficio dell'esenzione per categoria ai sensi del regolamento (CE) della Commissione 28 giugno 1995, n. 1475, relativo all'applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3 del Trattato a categorie di accordi per la distribuzione di autoveicoli e il relativo servizio di assistenza alla clientela (GU L 145, pag. 25), l'accertamento di infrazioni all'art. 85, n. 1, del Trattato CE (divenuto art. 81, n. 1, CE), consistenti in una compartimentazione dei mercati e in un'intesa sui prezzi, nonché l'adozione di provvedimenti provvisori.

- 6 Il 7 febbraio 1997 anche il Syndicat des professionnels européens de l'automobile (Sindacato professionale europeo dell'industria automobilistica; in prosieguo: lo «SPEA»), organizzazione che raggruppa segnatamente intermediari mandatari, ma a cui non appartiene la ricorrente, ha presentato una denuncia presso la Commissione. Le due denunce sono state registrate con lo stesso numero (IV/36395). La ricorrente e lo SPEA erano rappresentati dal medesimo avvocato.

- 7 Con lettere 10 e 28 marzo 1997, indirizzate alla Commissione, l'avvocato della ricorrente ha confermato, a nome di quest'ultima, la domanda di provvedimenti provvisori, in quanto i contatti tra la ricorrente e la Renault non avevano condotto alla consegna dei veicoli ordinati.

- 8 Con lettera 17 luglio 1997 l'avvocato della ricorrente ha indicato alla Commissione che erano in corso trattative con la Renault al fine di risolvere i problemi di approvvigionamento che incontravano i «mandataires automobiles» (mandatari per il settore automobilistico) nei Paesi Bassi in seguito alla circolare del 23 ottobre 1996. Secondo tale lettera, la circolare controversa era stata annullata ed i veicoli ordinati tra il 26 ottobre 1996 e il 24 febbraio 1997, data di tale annullamento, erano sul punto di essere consegnati nella loro totalità. Sarebbe tuttavia emerso che la Renault non intendeva porre termine alle pratiche anticoncorrenziali incriminate. I problemi di consegna, in particolare con riguardo ai termini, sarebbero integralmente rimasti e tenderebbero a generalizzarsi in altri Stati membri dell'Unione europea e ad estendersi ad altri costruttori francesi, segnatamente Peugeot.

- 9 L'8 gennaio 1998 la Commissione ha indirizzato alla ricorrente una comunicazione ai sensi dell'art. 6 del regolamento della Commissione 25 luglio 1963, n. 99/63/CEE, relativo alle audizioni previste all'articolo 19, paragrafi 1 e 2, del regolamento n. 17 del Consiglio (GU 1963, n. 127, pag. 2268). In tale comunicazione la Commissione indicava segnatamente quanto segue:

«Il modello in questione — Renault Scenic — era all'epoca in fase di lancio nei Paesi Bassi e (...) il suo successo ha conosciuto un'ampiezza inattesa che ha comportato lunghi termini di consegna. Tenendo conto dell'ambiguità di una circolare emessa dalla sua filiale olandese, appare manifesto che il costruttore e la sua rete hanno fatto quanto in loro potere onde pervenire a un soddisfacente compromesso per tutti i consumatori non soddisfatti in tale pratica, i quali hanno tutti ottenuto sinora — stando alle dichiarazioni della Renault — la consegna degli autoveicoli da loro ordinati. Si è quindi posto termine ai fatti da voi denunciati».

- 10 Il 17 febbraio 1998 la ricorrente ha fatto pervenire le proprie osservazioni su tale comunicazione.
- 11 Con decisione 8 marzo 1999 la Commissione ha respinto la denuncia della ricorrente (in prosieguo: la «decisione impugnata»).
- 12 Con atto introduttivo depositato nella cancelleria del Tribunale il 12 maggio 1999 la ricorrente ha proposto il presente ricorso.
- 13 Con decisione del Tribunale 6 luglio 1999 il giudice relatore è stato assegnato alla Seconda Sezione, alla quale, di conseguenza, tale causa è stata assegnata.

- 14 Su relazione del giudice relatore il Tribunale (Seconda Sezione) ha deciso di passare alla fase orale. Le parti sono state sentite nelle loro difese e nelle loro risposte ai quesiti posti dal Tribunale all'udienza del 20 settembre 2000.

Conclusioni delle parti

- 15 La ricorrente conclude che il Tribunale voglia:

- annullare la decisione della Commissione 8 marzo 1999;

- darle atto che essa si riserva il diritto di presentare un ricorso contro la Commissione sulla base dell'art. 215 del Trattato CE (divenuto art. 288 CE);

- condannare la Commissione alle spese.

- 16 La Commissione conclude che il Tribunale voglia:

- dichiarare irricevibile la domanda diretta a che il Tribunale dia atto alla ricorrente che essa si riserva il diritto di presentare un ricorso sulla base dell'art. 215 del Trattato;

— respingere il ricorso in quanto infondato;

— condannare la ricorrente alle spese.

Sulla ricevibilità

- 17 La Commissione considera irricevibile la domanda diretta a che il Tribunale dia atto alla ricorrente che essa si riserva il diritto di presentare un ricorso per risarcimento danni contro la Commissione. La ricorrente invoca l'autonomia del ricorso per risarcimento da quello di annullamento.
- 18 Il Tribunale considera che il contenzioso comunitario non conosce rimedi giuridici che autorizzino il giudice a «dare atto» ad una parte che essa si riserva il diritto di presentare un ricorso. Tale capo delle conclusioni è quindi irricevibile.

Nel merito

- 19 La ricorrente fa valere, in sostanza, due motivi.

Sul primo motivo, fondato sulla violazione, da parte della Commissione, dei suoi obblighi concernenti l'esame della denuncia

Argomenti delle parti

- 20 Il primo motivo si articola, in sostanza, in tre parti. Con la prima parte del motivo la ricorrente critica la Commissione per aver oltrepassato i limiti del suo potere discrezionale relativo all'ordine di priorità nel trattamento delle denunce, quali risultano dalla sentenza della Corte 4 marzo 1999, causa C-119/97 P, Ufex e a./Commissione (Racc. pag. I-1341). La Commissione avrebbe segnatamente posto in non cale il fatto che non può limitarsi a constatare che il comportamento incriminato è cessato per archiviare una denuncia, mentre deve anche verificare se persistano gli effetti dell'infrazione. Nel caso di specie la Commissione non avrebbe constatato la gravità dell'infrazione e la persistenza dei suoi effetti. Inoltre essa avrebbe tenuto conto di considerazioni politiche, il che sarebbe incompatibile con le regole enunciate nella citata sentenza Ufex e a./Commissione.
- 21 La ricorrente ritiene che la Commissione non possa invocare decisioni contro altri costruttori, concernenti fatti simili, senza considerare le circostanze di fatto proprie a ciascun caso di specie e la gravità delle asserite infrazioni. Essa ritiene che la decisione della Commissione 4 dicembre 1991, 92/154/CEE, relativa ad un procedimento a norma dell'articolo 85 del Trattato CEE (IV/33.157 — Eco System/Peugeot) (GU 1992, L 66, pag. 1), ed i corollari giurisdizionali di tale decisione (sentenza del Tribunale 22 aprile 1993, causa T-9/92, Peugeot/Commissione, Racc. pag. II-493, e sentenza della Corte 16 giugno 1994, causa C-322/93 P, Peugeot/Commissione, Racc. pag. I-2727) non bastano a concludere nel senso della mancanza di un sufficiente interesse comunitario. L'esistenza di un interesse siffatto sarebbe dimostrata dall'intervento della Commissione in un caso analogo con la decisione 28 gennaio 1998, 98/273/CE, relativa ad un procedimento a norma dell'art. 85 del Trattato CE (IV/35.733 — VW) (GU L 124, pag. 60; in prosieguo: la «pratica VW»). La ricorrente lamenta il trattamento discriminatorio subito dalla sua denuncia rispetto a quelle all'origine della pratica VW.

- 22 La ricorrente è del parere che la possibilità di adire il giudice nazionale non può giustificare il rigetto della sua denuncia, dato che la revoca di un'esenzione per categoria rientra nella competenza esclusiva della Commissione. Inoltre la Commissione disporrebbe di strumenti migliori di indagine rispetto ai giudici nazionali e sarebbe per la ricorrente impossibile procurarsi le prove richieste da questi ultimi. Essa cita come esempio una sentenza del Tribunal d'instance di Besançon 16 marzo 1999 che l'ha condannata a risarcire un cliente per il prolungamento del termine di consegna di un veicolo, per il motivo che essa non aveva potuto dimostrare che il costruttore aveva agito deliberatamente e che la pratica anticoncorrenziale era stata attuata proprio per l'autovettura in questione.
- 23 La ricorrente ritiene poi che la Commissione abbia commesso un errore di valutazione degli elementi di fatto che le sono stati sottoposti, segnatamente nell'allegato della sua lettera 17 luglio 1997.
- 24 Infine la carenza della Commissione permetterebbe ai costruttori di frenare gli scambi intracomunitari. Il 21 gennaio 1999 la Renault Nederland avrebbe quindi informato la ricorrente, con il pretesto di un aumento degli ordinativi, che l'abbuono dell'11% che essa le aveva accordato in precedenza sarebbe stato ridotto al 2%.
- 25 Con la seconda parte del motivo la ricorrente fa valere che il rigetto della denuncia è insufficientemente motivato.
- 26 La terza parte del motivo si basa sul fatto che i provvedimenti istruttori adottati dalla Commissione nel caso di specie erano insufficienti. La ricorrente critica in particolare la Commissione in quanto si sarebbe astenuta dal verificare se i termini di consegna per gli autoveicoli ordinati attraverso intermediari mandatari fossero discriminatori rispetto a quelli relativi agli autoveicoli acquistati da clienti olandesi.

- 27 La Commissione è del parere che ha rispettato gli obblighi derivanti dalla giurisprudenza concernenti l'esame della denuncia e chiarito in maniera precisa gli elementi accolti per giungere alla conclusione dell'insussistenza dell'interesse comunitario. Essa considera che non è fondato l'addebito secondo cui avrebbe ommesso di prendere in considerazione i futuri effetti della pratica denunciata.
- 28 Quanto alla seconda parte del motivo, la Commissione ritiene che un'insufficienza di motivazione della decisione impugnata non possa essere dedotta dal fatto che essa non ha accertato se i termini di consegna praticati dalla Renault nei confronti dei Paesi Bassi fossero discriminatori a detrimento dei clienti stranieri degli intermediari mandatari.
- 29 Circa la terza parte del motivo, la Commissione sottolinea di aver proceduto ad istruire la denuncia. Essa ritiene però che la conferma delle asserzioni della ricorrente, secondo cui la penuria fatta valere per giustificare i termini di consegna è stata gestita volontariamente dalla Renault in modo da arrecare pregiudizio agli intermediari mandatari, avrebbe potuto essere ottenuta solo grazie a corpose indagini che la Commissione non era disposta ad intraprendere, tenuto conto dei suoi mezzi e degli elementi già comunicati dal costruttore, dato che il caso era stato risolto con la consegna degli autoveicoli ai richiedenti e che dello stesso potevano essere investiti i giudici nazionali, perfettamente in grado di risolvere la controversia. La Commissione aggiunge che le sue indagini le hanno permesso di concludere che i ritardi di consegna eventualmente subiti dai clienti degli intermediari mandatari possono avere origine dalla relativa penuria di autoveicoli cui ha cercato di ovviare la Renault.

Giudizio del Tribunale

- 30 Gli obblighi della Commissione, quando essa è investita di una denuncia, sono stati definiti da una costante giurisprudenza (v., segnatamente, sentenza Ufex e a./ Commissione, citata al punto 20 supra, punti 86 e ss.).

- 31 Risulta in particolare da tale giurisprudenza che la Commissione, quando decide di accordare gradi di priorità differenti alle denunce di cui è investita, può non soltanto stabilire l'ordine in cui le denunce saranno esaminate, ma anche respingere una denuncia per mancanza di interesse comunitario sufficiente alla prosecuzione dell'esame della pratica (v. sentenza del Tribunale 24 gennaio 1995, causa T-5/93, Tremblay e a./Commissione, Racc. pag. II-185, punto 60).
- 32 Il potere discrezionale di cui dispone la Commissione non è però senza limiti. Da un lato, la Commissione è vincolata da un obbligo di motivazione quando decide di non proseguire l'esame di una denuncia, e tale motivazione dev'essere sufficientemente precisa e dettagliata in modo da consentire al Tribunale di svolgere un effettivo controllo sull'esercizio, da parte della Commissione, del potere discrezionale di definire determinate priorità.
- 33 Dall'altro, la Commissione non può basarsi unicamente sul fatto che siano cessate pratiche assertivamente contrarie al Trattato per decidere di archiviare per assenza di interesse comunitario la denuncia che segnala tali pratiche, senza aver verificato che non persistano effetti anticoncorrenziali e che, all'occorrenza, la gravità delle asserite violazioni della concorrenza o la persistenza dei loro effetti non siano tali da attribuire a tale denuncia un interesse comunitario (v. sentenza Ufex e a./Commissione, citata al punto 20 supra, punti 89-95).
- 34 Il controllo svolto dal giudice comunitario sull'esercizio da parte della Commissione del suo potere discrezionale non deve condurre a sostituire la propria valutazione dell'interesse comunitario a quella della Commissione, bensì a verificare se la decisione controversa non si basi su fatti materialmente inesatti e non sia viziata da errori di diritto, da manifesti errori di valutazione o da sviamento di potere (v. sentenze del Tribunale 18 settembre 1992, causa T-24/90, Automec/Commissione, Racc. pag. II-2223, punto 80, e 13 dicembre 1999, causa riunite T-9/96 e T-211/96, Européenne automobile/Commissione, Racc. pag. II-3639, punto 29).

- 35 Dalla decisione impugnata non emerge che la Commissione non abbia tenuto conto dei principi derivanti dalla giurisprudenza circa l'estensione dei suoi obblighi. Risulta infatti da tale decisione come la Commissione abbia attentamente esaminato gli elementi addotti dalla ricorrente. Le considerazioni che tale decisione contiene quanto alla valutazione dell'interesse comunitario a proseguire l'istruzione della denuncia non permettono nemmeno di constatare che la Commissione abbia posto in non cale i principi derivanti dalla giurisprudenza.
- 36 Segnatamente, non è fondata la censura secondo cui la Commissione si sarebbe limitata a constatare che il comportamento incriminato era venuto meno, al fine di giustificare l'archiviazione della denuncia, senza verificare se persistessero gli effetti dell'infrazione. Infatti la constatazione secondo cui si sarebbe posto termine all'asserita infrazione, figurante al punto 7 della decisione impugnata, non costituisce né il solo motivo di rigetto della denuncia né quello più importante.
- 37 La Commissione rileva anzitutto che la situazione giuridica nei confronti degli intermediari di autoveicoli mandatarî è stata accelerata dalle sue decisioni, dalla giurisprudenza e dal nuovo regolamento di esenzione per categoria (regolamento n. 1475/95). Essa fa valere che ciò permette ai giudici nazionali di far ricorso alle regole comunitarie di concorrenza nelle cause relative all'attività degli intermediari nella distribuzione degli autoveicoli ed invoca la sua politica di decentralizzazione nell'applicare il diritto comunitario della concorrenza.
- 38 In secondo luogo, essa rileva il carattere sproporzionato dei provvedimenti istruttori che sarebbero necessari ad accertare, all'occorrenza, le infrazioni asserite dalla ricorrente e solo in tale contesto indica che tali infrazioni si collocano nel passato. Infine la Commissione sostiene che la Renault ha fornito una spiegazione plausibile per uno dei comportamenti criticati dalla denuncia, cioè l'eccessiva durata dei termini di consegna.

- 39 In proposito la sentenza *Ufex e a./Commissione*, citata al punto 20 supra, non può venire interpretata nel senso che alla Commissione sarebbe precluso di prendere in considerazione il fatto che si è posto termine all'infrazione. La Corte si è limitata a disattendere un'interpretazione del ruolo conferito alla Commissione nel settore della concorrenza secondo cui l'istruzione di una denuncia relativa ad infrazioni venute meno non corrispondeva alla funzione attribuita alla Commissione dal Trattato.
- 40 Va aggiunto che la situazione all'origine della sentenza *Ufex e a./Commissione*, citata al punto 20 supra, era assai diversa da quella alla base della presente causa. In quella causa si era denunciata una violazione dell'art. 86 del Trattato CE (divenuto art. 82 CE) che, secondo i denunciati, era durata dal 1986 al 1991 ed aveva provocato squilibri strutturali sul mercato in questione, che era un mercato di dimensioni comunitarie (v. sentenza del Tribunale 25 maggio 2000, causa T-77/95 RV, *Ufex e a./Commissione*, Racc. pag. I-2167, punto 26).
- 41 Nel caso di specie il comportamento che ha dato luogo, in un primo tempo, alla denuncia, cioè la circolare della Renault Nederland e la condotta che i concessionari olandesi della Renault hanno conseguentemente tenuto, si è verificato tra l'ottobre 1996 ed il febbraio 1997. La ricorrente non ha fornito alcun indizio di una modifica della struttura del mercato a causa di tale asserita infrazione. Certo non può escludersi che clienti potenziali degli intermediari mandatari si siano rivolti alla rete ufficiale in ragione dei fatti oggetto della denuncia. Ciò non ha tuttavia impedito alla ricorrente di continuare la sua attività. Trattasi inoltre di un effetto temporaneo sul mercato, tale da venir meno qualora siano tolti gli ostacoli alle importazioni parallele.
- 42 In mancanza di indizi concreti di una modifica permanente della struttura del mercato, la Commissione non ha quindi commesso alcun errore di diritto con riguardo alla valutazione dell'interesse comunitario non esaminando espressamente il punto se persistessero effetti anticoncorrenziali dell'asserita infrazione.

- 43 L'addebito basato, in un contesto siffatto, sulla constatazione che la Commissione avrebbe tenuto conto di «considerazioni politiche» non è corroborato da concreti elementi idonei a provare che la Commissione ha fondato la sua decisione su considerazioni estranee ad una valutazione corretta dell'interesse comunitario. È al riguardo legittimo per l'istituzione far valere che la sua missione è quella di attuare una politica della concorrenza, il che non significa che essa abbia quella di risolvere contenziosi dei singoli. Pertanto tale addebito è infondato.
- 44 È inoltre legittimo che la Commissione tenga conto, nella valutazione dell'interesse comunitario ad istruire una denuncia, della necessità di chiarire la situazione giuridica relativa al comportamento riportato nella denuncia e di definire i diritti e gli obblighi, riguardo al diritto comunitario della concorrenza, dei differenti operatori economici interessati da tale comportamento (v. sentenza Européenne automobile/Commissione, citata al punto 34 supra, punto 46).
- 45 Nel caso di specie la decisione impugnata si riferisce giustamente alle decisioni della Commissione ed alla giurisprudenza della Corte che hanno precisato gli obblighi dei membri della rete di distribuzione con riguardo agli intermediari mandatarî ed alla loro definizione (v. la decisione Eco System e le sentenze ad essa relative nonché la decisione nella pratica VW, citata al punto 21 supra). Parimenti il regolamento n. 1475/95 ha definito e precisato i diritti e gli obblighi rispettivi degli intermediari mandatarî, dei costruttori di autoveicoli e dei distributori.
- 46 Va aggiunto che l'addebito relativo ad una discriminazione dei denunciati nella presente causa rispetto a quelli di cui alla pratica VW non è fondato. Infatti, quando essa si trova di fronte ad una situazione nella quale numerosi elementi permettono di sospettare manovre contrarie al diritto della concorrenza da parte di svariate grandi imprese appartenenti allo stesso settore economico, la Commissione ha il diritto di concentrare i suoi sforzi su una delle imprese interessate, indicando nel contempo agli operatori economici che possono essere stati danneggiati dal comportamento eventualmente illecito delle altre imprese che hanno il diritto di rivolgersi ai giudici nazionali. Se così non fosse, la

Commissione sarebbe obbligata ad impegnare i propri mezzi su differenti inchieste di vasta portata, con il conseguente rischio che nessuna di esse possa essere portata a buon fine. Il beneficio per l'ordinamento giuridico comunitario derivante dal valore esemplare di una decisione nei confronti di una delle imprese che hanno commesso l'infrazione verrebbe allora meno, in particolare per gli operatori economici danneggiati dal comportamento delle altre società (v. sentenza Européenne automobile/Commissione, citata al punto 34 supra, punto 49).

- 47 In secondo luogo, quanto alla possibilità di adire il giudice nazionale, non può accogliersi la tesi della ricorrente secondo cui l'oggetto della sua denuncia rientra nella competenza esclusiva della Commissione dato che essa concerneva in particolare la revoca del beneficio dell'esenzione per categoria. Infatti il regolamento di esenzione per categoria n. 1475/95 prevede, all'art. 6, n. 1, punto 7, che l'esenzione per categoria è di diritto inapplicabile in caso di restrizioni all'attività degli intermediari mandatari. Diversamente dall'art. 10 del regolamento (CEE) della Commissione 12 dicembre 1984, n. 123/85, relativo all'applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3, del Trattato a categorie di accordi per la distribuzione di autoveicoli e il servizio di assistenza alla clientela (GU 1985, L 15, pag. 16), secondo cui comportamenti siffatti potevano dar luogo al ritiro dell'esenzione per categoria, la disposizione in parola è applicabile da parte dei giudici nazionali.
- 48 La ricorrente non ha neppure provato alcun errore manifesto della Commissione in rapporto alla capacità dei giudici nazionali di salvaguardare le sue prerogative derivanti dal diritto comunitario della concorrenza nei confronti della Renault. Al riguardo la sentenza del tribunale di Besançon non può essere invocata dalla ricorrente avverso la decisione impugnata, in quanto successiva a quest'ultima (v. sentenza del Tribunale 25 giugno 1998, cause riunite T-371/94 e T-394/94, British Airways e a./Commissione, Racc. pag. II-2405, punto 81).
- 49 Circa la censura secondo cui la Commissione avrebbe commesso un errore di valutazione concernente gli elementi di prova presentati dalla ricorrente in allegato alla sua lettera del 17 luglio 1997, un esame di tali documenti non

permette di constatare che la Commissione abbia posto in non cale la gravità dell'infrazione e l'interesse comunitario al proseguimento dell'istruzione.

- 50 Così la lettera dell'11 aprile 1997 inviata da un concessionario tedesco della Renault a un'impresa membro dello SPEA, lettera che informava quest'ultima del fatto che veicoli Scenic ed Espace avrebbero potuto essere consegnati soltanto a partire dall'ottobre di tale anno, indica, come motivo di tale termine, la penuria di veicoli. Essa non dimostra quindi che vi siano state altre ragioni all'origine di tale termine.
- 51 In secondo luogo, l'addebito secondo cui la Commissione avrebbe tenuto conto di dichiarazioni inesatte formulate dalla Renault in una lettera 24 luglio 1997, secondo le quali un afflusso di domande sarebbe iniziato nell'ottobre 1996, mentre i contingentamenti risultanti da tale afflusso sarebbero stati comunicati alla rete tedesca soltanto nell'aprile 1997, è infirmato dal tenore della stessa lettera. Infatti quest'ultima non indica che l'afflusso delle domande sia iniziato nell'ottobre 1996, ma che le previsioni di vendita del modello Scenic erano state fissate in questo meso e corrette nel gennaio 1997.
- 52 La circolare della Renault Germania 8 luglio 1997, allegata alla lettera della ricorrente del 17 luglio 1997, che vieta ai concessionari la rivendita «a rivenditori, a meno che questi ultimi siano controparti della rete di distribuzione Renault», non dimostra nemmeno che la Commissione abbia negletto gli elementi di prova disponibili nella fattispecie. Quanto alla tesi della ricorrente secondo cui il fatto di non operare alcuna distinzione tra i rivenditori estranei alla rete distributiva, da un lato, e gli intermediari dei consumatori, dall'altro, sarebbe stata addebitata a un costruttore nel caso VW (punto 159 della decisione della Commissione, citata al punto 21 supra), va rilevato che, in quest'ultimo caso, sussistevano numerosi elementi di prova supplementari che permettevano di concludere nel senso dell'esistenza di ostacoli alle importazioni da parte dei consumatori e dei loro intermediari. Siffatti elementi supplementari non sono stati prodotti nel caso di specie.

- 53 Per quanto concerne, infine, la riduzione degli sconti accordati alla ricorrente dalla Renault Rotterdam, va rilevato che quest'ultima è stata comunicata alla ricorrente il 21 maggio 1999, dunque successivamente alla decisione impugnata. Di conseguenza la ricorrente non può addebitare alla Commissione di non aver tenuto conto di tale circostanza quando ha valutato l'interesse comunitario ad istruire la denuncia.
- 54 Circa la seconda parte del motivo, fondata sulla violazione dell'obbligo di motivazione, occorre dichiarare che la decisione impugnata espone chiaramente le considerazioni di diritto e di fatto che hanno condotto la Commissione a concludere per la mancanza di un sufficiente interesse comunitario. Tale parte del motivo è quindi infondata.
- 55 Per quel che riguarda la terza parte del motivo, basata sulla circostanza che i provvedimenti istruttori nella fattispecie adottati dalla Commissione erano insufficienti, occorre rilevare che la Commissione è investita di un potere discrezionale di valutazione quanto alla portata dell'istruzione di una denuncia. Essa deve soppesare l'entità del pregiudizio che l'infrazione di cui trattasi può arrecare al funzionamento del mercato comune, la probabilità di poterne accertare l'esistenza e la portata dei provvedimenti istruttori necessari (v. sentenza *Européenne automobile/Commissione*, citata al punto 34 supra, punto 42).
- 56 Nel caso di specie la Commissione ha chiesto spiegazioni alla Renault con riguardo ai fatti esposti nella denuncia. Le spiegazioni fornite, secondo cui i termini di consegna oggetto della denuncia erano dovuti al fatto che la richiesta per il modello Scenic era superiore alle previsioni, erano *prima facie* plausibili. Per dimostrare che tali spiegazioni erano false, la Commissione avrebbe dovuto impiegare importanti risorse. Orbene, il giudizio della Commissione secondo cui provvedimenti istruttori supplementari sarebbero stati sproporzionati, date

l'importanza dell'asserita infrazione e la probabilità di riuscire a provarla, non può considerarsi come un errore manifesto di valutazione.

- 57 Per quel che più particolarmente attiene alla censura di non aver verificato i termini di consegna, segnatamente in rapporto ad una discriminazione tra i clienti francesi, che agivano attraverso intermediari mandatari, va rilevato che, stando alle asserzioni della ricorrente nelle sue osservazioni sulla comunicazione ai sensi dell'art. 6 del regolamento n. 99/63, il termine medio di consegna per i propri clienti era di circa quattro mesi, mentre essa sosteneva che il termine di consegna per i consumatori olandesi era di circa quattro-sei settimane per tutti i modelli Renault. A tale riguardo la sola divergenza da due a tre mesi tra i rispettivi termini di consegna non è sufficiente a provare l'esistenza di un'infrazione, ma può costituire soltanto un indizio in proposito. Pertanto, pur supponendo che sia stato agevole identificare siffatto profilo di un'inchiesta, la valutazione della Commissione secondo cui i provvedimenti istruttori successivi al fine di poter statuire in modo definitivo sull'esistenza di un'infrazione erano importanti e sproporzionati rispetto alla rilevanza dell'asserita infrazione non è manifestamente errata.

- 58 Ne deriva che il primo motivo è infondato.

Sul secondo motivo, fondato su errori di fatto e sulla violazione del diritto di essere sentito

Argomenti delle parti

- 59 Il secondo motivo della ricorrente si articola in tre parti. Con la prima la ricorrente addebita alla Commissione di riferirsi, allo scopo di provare che la

ricorrente ha ammesso l'annullamento della circolare della Renault Nederland 23 ottobre 1996, ad una lettera del 16 ottobre 1997 in quanto tale lettera non è stata redatta a nome della ricorrente, ma a nome dello SPEA, di cui la ricorrente non ha mai fatto parte. Certo, nella sua lettera del 17 luglio 1997, la ricorrente avrebbe informato la Commissione in merito alla revoca della circolare 23 ottobre 1996, ma si sarebbe anche lamentata per il mantenimento degli ostacoli denunciati ed avrebbe informato la Commissione del mancato accordo tra lei stessa e il costruttore o la sua succursale.

- 60 La seconda parte del motivo è diretta contro l'affermazione della Commissione secondo cui i clienti della ricorrente avrebbero ottenuto la consegna dei veicoli da essi ordinati. La ricorrente contesta ancora alla Commissione di invocare a sostegno di tale affermazione la lettera del 16 ottobre 1997. Nella sua stessa lettera del 17 luglio 1997 la ricorrente non avrebbe affermato che i veicoli erano stati consegnati, ma soltanto che la Renault aveva indicato che stavano per esserlo. Taluni consumatori avrebbero tuttavia dovuto attendere sino a nove mesi. Essa aggiunge che la Commissione avrebbe agevolmente potuto interrogare i mandanti che avevano presentato la denuncia per rendersi conto del fatto che non avevano ottenuto la consegna dei veicoli ordinati. Sarebbe poi stato facile chiedere alla ricorrente l'elenco dei mandanti che avevano rinunciato a causa dei ritardi o delle mancate consegne.
- 61 Nel contesto della terza parte del motivo la ricorrente fa valere che il successo del modello Scenic non può spiegare i termini di consegna. Essa sottolinea che tali termini non riguardano unicamente il modello Scenic, ma anche altri modelli corrispondenti a circa il 45% degli ordini da essa effettuati. La ricorrente addebita alla Commissione di fondarsi su spiegazioni tecniche fornite dalla Renault che non le sono state comunicate e che costituiscono elementi di prova non dibattuti. La Commissione avrebbe inoltre spiegato il prolungamento dei termini di consegna dei veicoli del modello Espace tramite un ragionamento analogico con la situazione del modello Scenic. Siffatto ragionamento sarebbe contestabile, poiché il modello Espace non ha conosciuto il medesimo successo del modello Scenic nel corso del periodo contestato.

Giudizio del Tribunale

- 62 Quanto alle prime due parti di tale motivo, va constatato che la decisione impugnata contiene un errore in quanto attribuisce alla ricorrente una lettera indirizzata al presidente della Commissione il 16 ottobre 1997, a nome dello SPEA. Siffatto errore non è però tale da pregiudicare la validità della decisione impugnata. La Commissione si è riferita a tale lettera per constatare che la ricorrente aveva riconosciuto, da un lato, che la circolare della Renault Nederland 23 ottobre 1996 era stata revocata e, dall'altro, che i suoi clienti avevano ottenuto la consegna dei veicoli ordinati. Orbene, la ricorrente ha essa stessa ammesso, nella lettera del 17 luglio 1997, che la circolare della Renault era stata annullata.
- 63 Inoltre, quanto alla consegna dei veicoli ai suoi clienti, la ricorrente aveva segnalato nella lettera del 17 luglio 1997 che tali veicoli stavano «per essere consegnati». Ne consegue che, se malgrado le promesse in tal senso della Renault non hanno avuto luogo le consegne prospettate in tale lettera, sarebbe spettato alla ricorrente segnalarlo alla Commissione al più tardi nella risposta del 17 febbraio 1998 alla comunicazione sulla base dell'art. 6 del regolamento n. 99/63, il che però non è avvenuto. Infine, se per la Commissione era facile, ad avviso della ricorrente, chiedere elementi di prova alla medesima ed ai suoi mandanti, sarebbe stato altrettanto facile per la ricorrente fornire tali elementi, di sua propria iniziativa, alla Commissione. Pertanto le prime due parti del secondo motivo sono prive di fondamento.
- 64 Con riguardo alla censura fondata sulla violazione del diritto di essere sentito, sollevata nel contesto della terza parte del motivo, la ricorrente non contesta di aver ricevuto, in allegato alla comunicazione ai sensi dell'art. 6 del regolamento n. 99/63, le spiegazioni tecniche allegate alla lettera della Renault 24 luglio 1997, ad eccezione di un elenco concernente le consegne ai propri mandanti. Quanto alla lettera medesima, che non le è stata trasmessa dalla Commissione, il suo contenuto è riassunto chiaramente al punto 4 della summenzionata comunicazione, talché la ricorrente ha avuto l'occasione di presentare le sue osservazioni al riguardo, come peraltro ha fatto nella risposta.

65 Infine, per quanto attiene alla spiegazione dei termini di consegna, occorre rilevare la fondatezza della constatazione della Commissione secondo cui la maggior parte degli ordini cui si riferisce la denuncia riguardava il modello Scenic. Certo la ricorrente, nella sua risposta alla comunicazione ai sensi dell'art. 6 del regolamento n. 99/63, menziona sei richieste di altri modelli Renault, inoltrate dopo la presentazione della denuncia e l'annullamento della circolare nel febbraio 1997. I termini di consegna per tali veicoli erano dell'ordine di due mesi e mezzo sino a cinque mesi, con una media leggermente inferiore a quattro mesi. Tuttavia codesti elementi supplementari non sono tali da far apparire manifestamente erronea la constatazione della Commissione secondo cui i fatti segnalati nella denuncia erano cessati e potevano giustificarsi, in parte, con la penuria di veicoli del modello Scenic.

66 Il secondo motivo è pertanto infondato.

67 Ne consegue che la domanda diretta all'annullamento della decisione impugnata è infondata.

Sulle spese

68 Ai sensi dell'art. 87, n. 2, primo comma, del regolamento di procedura, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda. La ricorrente è risultata soccombente, per cui va condannata alle spese in conformità alle conclusioni della Commissione.

Per questi motivi,

IL TRIBUNALE (Seconda Sezione)

dichiara e statuisce:

- 1) **Il ricorso è respinto.**

- 2) **La ricorrente sopporterà le spese.**

Pirrung

Potocki

Meij

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 14 febbraio 2001.

Il cancelliere

H. Jung

Il presidente

A.W.H. Meij