

SENTENZA DELLA CORTE
24 ottobre 1995 *

Nel procedimento C-266/93,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, a norma dell'art. 177 del Trattato CEE, dal Bundesgerichtshof nella causa dinanzi ad esso pendente tra

Bundeskartellamt

e

Volkswagen AG,

VAG Leasing GmbH,

sostenute da

VAG-Händlerbeirat eV,

interveniente,

* Lingua processuale: il tedesco.

domanda vertente sull'interpretazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato CEE e del regolamento (CEE) della Commissione 12 dicembre 1984, n. 123/85, relativo all'applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3, del Trattato CEE a categorie di accordi per la distribuzione di autoveicoli e il servizio di assistenza alla clientela (GU 1985, L 15, pag. 16),

LA CORTE,

composta dai signori G. C. Rodríguez Iglesias, presidente, C. N. Kakouris, D. A. O. Edward, G. Hirsch, presidenti di sezione, G. F. Mancini, F. A. Schockweiler (relatore), J. C. Moitinho de Almeida, P. J. G. Kapteyn, P. Jann, H. Ragnemalm e L. Sevón, giudici,

avvocato generale: G. Tesaurò

cancelliere: A. Rühl, amministratore principale

viste le osservazioni scritte presentate:

— per il Bundeskartellamt, dal signor Stefan Held, vicepresidente,

— per la Volkswagen AG e la VAG Leasing GmbH, dall'avv. Rainer Bechtold, del foro di Stoccarda,

— per il governo tedesco, dal signor Ernst Röder, Ministerialrat presso il Ministero federale dell'Economia, e dal signor Claus-Dieter Quassowski, Regierungsdirektor presso il medesimo ministero, in qualità di agenti,

— per il governo del Regno Unito, dalla signora S. Lucinda Hudson, Assistant Treasury Solicitor, in qualità di agente, e dal signor Peter Goldsmith, QC,

— per la Commissione delle Comunità europee, dal signor Bernd Langeheine, membro del servizio giuridico, in qualità di agente,

vista la relazione d'udienza,

sentite le osservazioni orali del Bundeskartellamt, della Volkswagen AG e della VAG Leasing GmbH, del governo tedesco, rappresentato dal signor Stefan Held, vicepresidente del Bundeskartellamt, in qualità di agente, del governo del Regno Unito e della Commissione, rappresentata dal signor Götz zur Hausen, consigliere giuridico, in qualità di agente, all'udienza del 17 maggio 1994,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 22 novembre 1994,

vista l'ordinanza 25 gennaio 1995 di riapertura della fase orale,

sentite le osservazioni orali del Bundeskartellamt, della Volkswagen AG e della VAG Leasing GmbH, del governo tedesco, del governo del Regno Unito, rappresentato dalla signora Lindsey Nicoll, del Treasury Solicitor's Department, in qualità di agente, assistita dal signor Peter Goldsmith, e della Commissione, rappresentata dal signor Bernd Langeheine, all'udienza del 31 maggio 1995,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza dell'8 giugno 1995,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

- 1 Con ordinanza 19 gennaio 1993, pervenuta in cancelleria il 3 maggio successivo, il Bundesgerichtshof ha sottoposto alla Corte, a norma dell'art. 177 del Trattato CEE, alcune questioni pregiudiziali sull'interpretazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato CEE e del regolamento (CEE) della Commissione 12 dicembre 1984, n. 123/85, relativo all'applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3, del Trattato CEE a categorie di accordi per la distribuzione di autoveicoli e il servizio di assistenza alla clientela (GU 1985, L 15, pag. 16; in prosieguo: il «regolamento n. 123/85»).
- 2 Tali questioni sono state sollevate nell'ambito di una controversia che ha opposto il Bundeskartellamt (Ufficio federale per le intese) alla Volkswagen AG (in prosieguo: la «VAG») e alla VAG Leasing GmbH (in prosieguo: la «VAG Leasing»), consociata della VAG specializzata nelle operazioni di leasing, in merito all'ingiunzione rivolta a queste ultime dal Bundeskartellamt di porre fine ai comportamenti che esso riteneva inconciliabili con il diritto tedesco della concorrenza.
- 3 Con una quota di mercato pari al 28,2% per il 1989, la VAG è il più importante produttore di autoveicoli in Germania. Essa distribuisce gli autoveicoli delle marche Volkswagen e Audi nel territorio del detto Stato tramite una rete di oltre 1 600 concessionari.
- 4 Il rapporto tra la VAG e i suoi concessionari è disciplinato da un contratto di distribuzione con il quale essa affida loro, nell'ambito di una zona determinata, la rivendita al pubblico di autoveicoli nuovi e pezzi di ricambio delle marche Volkswagen e Audi, nonché il servizio di assistenza alla clientela. I concessionari sono altresì tenuti ad offrire talune prestazioni di servizi, tra cui le operazioni di leasing che fanno capo, nell'ambito del gruppo VAG, alla VAG Leasing.

- 5 Fin dalla sua creazione, nel 1966, la VAG Leasing, controllata al 100% dalla VAG, ha esercitato la sua attività con la collaborazione dei concessionari, in particolare mediante contratti di agenzia esclusiva. Questa prassi è stata estesa a tutti i concessionari tedeschi a partire dal 1989. In quel periodo, infatti, la VAG e la VAG Leasing hanno inviato a questi ultimi una lettera vertente sull'organizzazione dell'«attività di agenzia dei concessionari VAG per conto della VAG Leasing».
- 6 La lettera stabiliva che i concessionari avrebbero concluso contratti di leasing per conto della VAG Leasing. Essi avrebbero acquistato in nome e per conto proprio i relativi autoveicoli dalla VAG, trasferendone poi la proprietà alla VAG Leasing al prezzo da essi pagato. Per ogni operazione di leasing conclusa, i concessionari avrebbero ricevuto dalla VAG Leasing una provvigione pari al margine di utile che avrebbe consentito un'analogo operazione di vendita. Alla scadenza del contratto di leasing, l'autoveicolo sarebbe stato restituito ai concessionari. Essi avrebbero quindi messo in vendita il veicolo in conformità ai termini stabiliti nei contratti e nelle disposizioni generali. Dall'ordinanza di rinvio e dal manuale di leasing fornito ai concessionari, emerge che essi riacquistano, a tal fine, l'autoveicolo dalla VAG Leasing.
- 7 La lettera imponeva altresì ai concessionari di impegnarsi in un'attività esclusiva di conquista della clientela e di agenzia per conto della VAG Leasing. Emerge tuttavia dall'ordinanza di rinvio che tale clausola di esclusiva non impediva ai concessionari di concludere contratti di leasing a favore di una società di leasing concorrente quando l'intervento di tale società era stato richiesto dal cliente o quando il cliente era stato acquisito direttamente dalla stessa.
- 8 Infine, la lettera precisava che l'inserimento della VAG Leasing nel sistema di distribuzione VAG avrebbe necessariamente comportato l'instaurarsi di rapporti giuridici diretti tra la VAG Leasing ed i concessionari VAG. Questi venivano pertanto invitati ad esprimere la propria disponibilità a collaborare con la VAG Leasing restituendo, dopo averla sottoscritta, una copia del contratto allegato alla lettera.

- 9 L'attività nel settore del leasing rappresenta circa il 18% del fatturato nazionale della VAG. Secondo le stime fornite da quest'ultima, alla VAG Leasing fa capo circa l'80% delle operazioni di leasing concernenti veicoli di marca Volkswagen e Audi, il che equivale al 20% circa del mercato tedesco del leasing nel settore degli autoveicoli. Sarebbero circa 400 le società di leasing attive in tale mercato, tra cui alcune società affiliate ad altri costruttori ed imprese collegate a rivenditori di autoveicoli oppure a grandi istituti di credito. In base ad una ricerca pubblicata da una delle principali società di leasing indipendenti, la Auto-Leasing D, la quota di mercato delle società controllate dai costruttori di automobili sarebbe pari al 60%, con la VAG Leasing al primo posto.
- 10 Ritenendo che il legame esclusivo tra i concessionari VAG e la VAG Leasing ostacolasse in modo iniquo l'attività commerciale dei detti concessionari e delle società di leasing indipendenti, il Bundeskartellamt ha vietato, con decisione 25 luglio 1990, alla VAG e alla VAG Leasing di imporre ai concessionari l'obbligo di procurare contratti di leasing esclusivamente alla VAG Leasing. Esso ha inoltre vietato alla VAG di impedire ai suoi concessionari di vendere autoveicoli nuovi a società di leasing indipendenti qualora i concessionari stessi abbiano agito in veste di intermediari nella conclusione dei contratti di leasing.
- 11 Il Bundeskartellamt si è fondato sull'art. 26, n. 2, del Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (legge sulle restrizioni della concorrenza, in prosieguo: il «GWB»), il quale vieta alle imprese che occupano una posizione dominante di ostacolare in modo iniquo, direttamente o indirettamente, l'accesso di un'impresa a rapporti commerciali normalmente accessibili ad imprese simili. Tale disposizione impone il medesimo divieto alle imprese di cui sono tributarie piccole o medie imprese, in quanto fornitrici o acquirenti di un certo tipo di prodotti o di servizi commerciali, nella misura in cui non esistano ragionevoli possibilità di rivolgersi ad altre imprese.

12 Su ricorso della VAG e della VAG Leasing, il Kammergericht ha annullato, il 15 marzo 1991, la decisione del Bundeskartellamt, adducendo che non sussistevano i presupposti per l'applicazione dell'art. 26, n. 2, del GWB. Esso ha infatti ritenuto che la VAG e la VAG Leasing non occupavano una posizione dominante sul mercato degli autoveicoli. Inoltre, i concessionari VAG non andrebbero considerati alla stregua di piccole o medie imprese. Il Bundeskartellamt introduceva quindi un ricorso in diritto («Rechtsbeschwerde») dinanzi al Bundesgerichtshof.

13 Quest'ultimo ha considerato che gli accordi esclusivi che vincolano i concessionari VAG alla VAG Leasing, se in contrasto con l'art. 85, n. 1, del Trattato, costituirebbero necessariamente un ostacolo iniquo ai sensi dell'art. 26, n. 2, del GWB. Esso si interroga quindi in primo luogo sul campo di applicazione della detta norma del Trattato. Nel caso in cui gli accordi in argomento fossero dichiarati incompatibili con l'art. 85, n. 1, del Trattato, il Bundesgerichtshof si chiede poi se non siano esentati dal regolamento n. 123/85. Infine, nell'ipotesi in cui i detti accordi fossero compatibili con l'art. 85, n. 1, o, pur essendo in contrasto con tale disposizione, fossero esentati in forza del regolamento n. 123/85, esso si chiede se una delle dette norme del diritto comunitario osti all'applicazione di disposizioni più rigorose del diritto tedesco della concorrenza.

14 Alla luce di queste considerazioni, il Bundesgerichtshof ha deciso di sospendere il procedimento ed ha sottoposto alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Posto che il principale produttore nazionale di autoveicoli vieta ai concessionari nazionali della sua rete di distribuzione selettiva di procurare contratti di leasing ad imprese di leasing — eccezion fatta per quella della stessa società produttrice — oppure di vendere loro autoveicoli nuovi, se detti veicoli sono

destinati all'esecuzione di contratti di leasing procurati dai concessionari, se si debba dare per certo che detto divieto ed il suo rispetto da parte dei concessionari nazionali siano idonei ad ostacolare gli scambi tra Stati membri ai sensi dell'art. 85, n. 1.

- 2) Se il comportamento descritto al n. 1 rientri nella sfera di applicazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato CEE qualora sia idoneo ad ostacolare gli scambi tra Stati membri.
- 3) Qualora al quesito n. 2 si dia soluzione positiva, se il comportamento descritto al n. 1 sia sottratto, in forza del regolamento (CEE) n. 123/85, all'applicazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato CEE.
- 4) Se dette norme del diritto comunitario siano inconciliabili con un provvedimento dell'autorità nazionale di vigilanza sulle intese che vieti pratiche del tipo descritto al n. 1».

- 15 La Corte parte dal presupposto che, come nella causa C-70/93, le questioni pregiudiziali riguardino vendite, a società di leasing, di autoveicoli che non saranno successivamente oggetto di un trasferimento di proprietà a favore degli utilizzatori.

Sulle prime due questioni, relative all'applicazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato

- 16 Con le prime due questioni, il giudice a quo chiede in sostanza se l'art. 85, n. 1, del Trattato debba essere interpretato nel senso che vieta al principale costruttore

automobilistico di uno Stato membro di imporre a tutti i suoi concessionari stabiliti nel medesimo Stato l'obbligo di sviluppare un'attività di agenzia in materia di leasing esclusivamente per conto della sua società di leasing.

- 17 Secondo una giurisprudenza costante, stabilita con le sentenze 30 giugno 1966, causa 56/65, *Société technique minière* (Racc. pag. 261), e 13 luglio 1966, cause riunite 56/64 e 58/64, *Consten e Grundig/Commissione* (Racc. pag. 457), gli accordi fra operatori che agiscono in stadi diversi del ciclo produttivo, denominati accordi verticali, possono costituire accordi ai sensi dell'art. 85, n. 1, del Trattato e ricadere nel divieto sancito da tale disposizione.
- 18 La VAG e la VAG Leasing sostengono tuttavia che, in quanto intermediari della VAG Leasing, i concessionari tedeschi della VAG costituiscono con essa un'unica entità economica talché, non essendovi pluralità di imprese, i contratti di agenzia esclusiva sarebbero sottratti all'applicazione dell'art. 85, n. 1.
- 19 Questa tesi non può essere condivisa. Il rappresentante perde la qualifica di operatore economico indipendente soltanto quando non sopporta i rischi conseguenti ai contratti procurati per conto del committente e opera come ausiliario integrato nell'impresa del committente (v. sentenza 16 dicembre 1975, cause riunite 40/73-48/73, 50/73, 54/73, 55/73, 56/73, 111/73, 113/73, e 114/73, *Coöperatieve Vereniging «Suiker Unie» e a.*, Racc. pag. 1663, punto 539). Orbene, i concessionari tedeschi della VAG assumono, almeno parzialmente, i rischi finanziari connessi alle operazioni effettuate per conto della VAG Leasing, in quanto riacquistano gli autoveicoli da quest'ultima alla scadenza dei contratti di leasing. D'altro canto, essi svolgono a titolo principale, e in modo largamente autonomo, un'attività di vendita e di assistenza alla clientela in nome e per conto proprio.

- 20 Poiché i contratti di agenzia esclusiva che vincolano il complesso dei concessionari tedeschi della VAG alla VAG Leasing costituiscono accordi ai sensi dell'art. 85, n. 1, del Trattato, occorre esaminare se abbiano per oggetto o per effetto di restringere sensibilmente la concorrenza all'interno del mercato comune e se possano pregiudicare gli scambi tra gli Stati membri.
- 21 Per quanto riguarda la portata anticoncorrenziale dei contratti di agenzia esclusiva in argomento, si deve anzitutto rilevare che essi vanno ad inserirsi nei contratti di concessione VAG, i quali sono incontestabilmente in contrasto con l'art. 85, n. 1, ma fruiscono dell'esenzione di cui al regolamento n. 123/85. Infatti, è proprio in quanto concessionari della VAG che i distributori sono stati costretti a diventare agenti della VAG Leasing. Gli stessi contratti di concessione imponevano ai concessionari l'obbligo di offrire alla clientela i servizi della VAG Leasing. Inoltre, la circolare sull'organizzazione dell'attività di agenzia in materia di leasing ricollega espressamente tale attività all'obbligo imposto ai concessionari dal contratto di concessione di rappresentare e promuovere, in tutti i modi possibili, gli interessi della VAG, quelli delle società incaricate della commercializzazione della VW e dell'Audi nonché quelli connessi al proprio marchio (v. art. 2, punto 6, del contratto di concessione).
- 22 Va inoltre sottolineato che i contratti di agenzia esclusiva vincolano tutti i concessionari tedeschi della VAG e che a questi è concessa in esclusiva, nell'ambito del territorio loro assegnato, la rivendita degli autoveicoli nuovi di marca Volkswagen e Audi.
- 23 Alla luce di quanto sopra, il divieto imposto ai concessionari di conquistare clienti e di agire da intermediari a favore di società di leasing concorrenti della VAG Leasing ha per effetto di limitare il loro accesso alle operazioni di leasing concernenti autoveicoli delle marche Volkswagen e Audi. Queste società non possono infatti avvalersi del canale privilegiato di contatto con i potenziali clienti offerto dalla rete dei concessionari VAG.

- 24 Inoltre, la clausola di esclusiva contenuta nel contratto di agenzia è restrittiva della concorrenza sotto un ulteriore profilo: essa impedisce ai concessionari VAG di sviluppare un'attività di leasing in nome e per conto proprio. In tal senso, essa restringe la libertà commerciale di operatori economici distinti dalla VAG e mira ad accrescere la loro integrazione nelle strategie di distribuzione del produttore.
- 25 Considerata la posizione di primo piano della VAG nel mercato nazionale della vendita di autoveicoli nuovi e della VAG Leasing nel mercato nazionale del leasing di autoveicoli, emerge che i contratti di agenzia esclusiva in argomento hanno per oggetto o, quanto meno, per effetto di restringere in modo sensibile la concorrenza.
- 26 Per quanto riguarda, infine, il pregiudizio per gli scambi intracomunitari, è sufficiente rilevare che i contratti di agenzia esclusiva vincolano tutti i concessionari tedeschi della VAG. Come la Corte ha più volte dichiarato, pratiche restrittive della concorrenza che si estendano a tutto il territorio di uno Stato membro hanno, per natura, l'effetto di consolidare la compartimentazione dei mercati a livello nazionale, ostacolando così l'integrazione economica voluta dal Trattato (v. sentenza 11 luglio 1985, causa 42/84, Remia e a./Commissione, Racc. pag. 2545, punto 22). Di fatto, i concessionari tedeschi della VAG non possono né svolgere attività di intermediazione a favore di società di leasing stabilite in altri Stati membri, né concludere per proprio conto contratti di leasing con consumatori stabiliti in altri Stati membri.
- 27 Di conseguenza, le prime due questioni pregiudiziali devono essere risolte dichiarando che l'art. 85, n. 1, del Trattato CEE va interpretato nel senso che vieta al principale costruttore automobilistico di uno Stato membro di imporre a tutti i suoi concessionari stabiliti nel medesimo Stato l'obbligo di sviluppare un'attività di agenzia in materia di leasing esclusivamente per conto della sua società di leasing.

Sulla terza questione, relativa al regolamento n. 123/85

- 28 Con la terza questione, il giudice a quo chiede in sostanza se il regolamento n. 123/85 vada interpretato nel senso che esenta l'obbligo imposto dal principale costruttore automobilistico di uno Stato membro a tutti i suoi concessionari stabiliti nel medesimo Stato di sviluppare un'attività di agenzia in materia di leasing esclusivamente per conto della propria società di leasing.
- 29 Il regolamento n. 123/85 esenta dall'applicazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato gli accordi con i quali il fornitore incarica il rivenditore (autorizzato) di promuovere la distribuzione dei prodotti contrattuali in un territorio determinato e si impegna a riservargli, nell'ambito del medesimo territorio, la fornitura degli autoveicoli e dei pezzi di ricambio (art. 1). L'esenzione si applica altresì all'obbligo imposto ai distributori di non vendere autoveicoli di marche concorrenti (art. 3, punto 3) e di non vendere i prodotti contrattuali a rivenditori che non appartengono alla rete di distribuzione (art. 3, punto 10), a meno che non si tratti di intermediari, vale a dire di operatori che agiscono in nome e per conto dei consumatori finali e che a tal fine ricevono un mandato scritto (art. 3, punto 11).
- 30 Per contro, nessuna disposizione del regolamento contempla espressamente il leasing. Soltanto l'art. 13, che definisce i termini utilizzati nel regolamento, prevede al punto 12 che «"distribuire" e "vendere" includono altre forme di commercializzazione quali il leasing».
- 31 Basandosi sulla lettura combinata di questa disposizione e dell'art. 3, punto 10, lett. a), del regolamento, che consente al produttore di imporre ai suoi concessionari di non fornire i prodotti contrattuali ad un rivenditore che non appartiene alla rete

di distribuzione, la VAG e la VAG Leasing equiparano le società di leasing indipendenti ai rivenditori che non fanno parte della rete commerciale VAG. Poiché sarebbe lecito vietare ai concessionari di rifornire società di leasing indipendenti, a maggior ragione dovrebbe essere consentito di imporre loro il divieto di negoziare contratti di leasing a favore di tali società. Di conseguenza, i contratti di agenzia esclusiva di cui trattasi rientrerebbero nell'ambito di applicazione del regolamento n. 123/85.

32 Questo argomento non può essere accolto.

33 Si deve ricordare in via preliminare che, tenuto conto del principio generale di divieto delle intese anticoncorrenziali di cui all'art. 85, n. 1, del Trattato, le disposizioni a carattere derogatorio contenute in un regolamento di esenzione per categoria non possono essere oggetto di un'interpretazione estensiva e non possono essere interpretate in modo tale da estenderne gli effetti al di là di quanto è necessario per la tutela degli interessi che esse mirano a garantire.

34 Inoltre, le società di leasing che non prevedono opzioni di acquisto non possono essere considerate alla stregua dei rivenditori di veicoli nuovi, presi in considerazione dal regolamento n. 123/85, giacché esse si limitano ad acquistare autoveicoli al fine di soddisfare le richieste dei loro clienti e non costituiscono scorte di prodotti successivamente offerti ad una clientela ricercata in quella funzione.

35 Infine, come ha giustamente sottolineato la Commissione, la definizione che figura al punto 12 dell'art. 13 riguarda esclusivamente i rapporti tra il costruttore ed il concessionario. Questa disposizione mira infatti ad impedire al concessionario di eludere alcuni dei suoi obblighi contrattuali ricorrendo al leasing. L'art. 13, punto 12, ha quindi l'obiettivo di evitare che il concessionario si sottragga all'obbligo di non vendere veicoli di un'altra marca (art. 3, punto 3, del regolamento) cedendo

in leasing veicoli concorrenti. Allo stesso modo, esso garantisce l'osservanza dell'obbligo del concessionario di non ricercare clienti al di fuori del territorio che gli è stato assegnato (art. 3, punto 8, del regolamento) impedendogli di proporre in leasing prodotti contrattuali al di fuori della sua zona. Di conseguenza, l'art. 13, punto 12, è privo di pertinenza per valutare se le società di leasing indipendenti siano rivenditori estranei al sistema di distribuzione ai sensi dell'art. 3, punto 10, lett. a), del regolamento.

36 I contratti di agenzia esclusiva non possono considerarsi esentati neppure in base all'art. 3, punto 3, del regolamento, il quale consente di imporre al distributore di non vendere autoveicoli nuovi concorrenti. Infatti, gli accordi in argomento riguardano il leasing di autoveicoli delle marche Volkswagen e Audi e non di una marca concorrente.

37 La terza questione del giudice a quo va pertanto risolta dichiarando che il regolamento n. 123/85 deve essere interpretato nel senso che non esenta l'obbligo imposto dal principale costruttore di autoveicoli di uno Stato membro a tutti i suoi concessionari stabiliti nel medesimo Stato di sviluppare un'attività di agenzia in materia di leasing esclusivamente per conto della sua società di leasing.

Sulla quarta questione, relativa ai rapporti tra diritto comunitario e diritto nazionale della concorrenza

38 Poiché la quarta questione è stata sollevata unicamente per l'ipotesi in cui i contratti di agenzia esclusiva di cui trattasi siano compatibili con l'art. 85, n. 1, o per l'ipotesi in cui, pur essendo in contrasto con la detta disposizione, siano esentati in forza del regolamento n. 123/85, non occorre pronunciarsi al riguardo.

Sulle spese

- ³⁹ Le spese sostenute dal governo tedesco, dal governo del Regno Unito e dalla Commissione delle Comunità europee, che hanno presentato osservazioni alla Corte, non possono dar luogo a rifusione. Nei confronti delle parti nella causa principale il presente procedimento costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese.

Per questi motivi,

LA CORTE,

pronunciandosi sulle questioni sottoposte dal Bundesgerichtshof con ordinanza 19 gennaio 1993, dichiara:

- 1) L'art. 85, n. 1, del Trattato CEE deve essere interpretato nel senso che vieta l'obbligo imposto dal principale costruttore di autoveicoli di uno Stato membro a tutti i suoi concessionari stabiliti nel medesimo Stato di sviluppare un'attività di agenzia in materia di leasing esclusivamente per conto della sua società di leasing.
- 2) Il regolamento (CEE) della Commissione 12 dicembre 1984, n. 123/85, relativo all'applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3, del Trattato CEE a categorie di accordi per la distribuzione di autoveicoli e il servizio di assistenza alla clientela, deve essere interpretato nel senso che non esenta l'obbligo imposto dal principale costruttore di autoveicoli di uno Stato membro a tutti i suoi concessionari stabiliti nel medesimo Stato di sviluppare un'attività di agenzia in materia di leasing esclusivamente per conto della sua società di leasing.

VOLKSWAGEN E VAG LEASING

Rodríguez Iglesias

Kakouris

Edward

Hirsch

Mancini

Schockweiler

Moitinho de Almeida

Kapteyn

Jann

Ragnemalm

Sevón

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 24 ottobre 1995.

Il cancelliere

Il presidente

R. Grass

G. C. Rodríguez Iglesias