

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA
de 24 de octubre de 1995 *

En el asunto C-266/93,

que tiene por objeto una petición dirigida al Tribunal de Justicia, con arreglo al artículo 177 del Tratado CEE, por el Bundesgerichtshof, destinada a obtener, en el litigio pendiente ante dicho órgano jurisdiccional entre

Bundeskartellamt

y

Volkswagen AG y

VAG Leasing GmbH,

apoyadas por

VAG-Händlerbeirat eV,

parte coadyuvante,

* Lengua de procedimiento: alemán.

una decisión prejudicial sobre la interpretación del apartado 1 del artículo 85 del Tratado CEE y del Reglamento (CEE) n° 123/85 de la Comisión, de 12 de diciembre de 1984, relativo a la aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado CEE a determinadas categorías de acuerdos de distribución y de servicio de venta y de posventa de vehículos automóviles (DO 1985, L 15, p. 16; EE 08/02, p. 150),

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA,

integrado por los Sres.: G.C. Rodríguez Iglesias, Presidente; C.N. Kakouris, D.A.O. Edward, G. Hirsch, Presidentes de Sala; G.F. Mancini, F.A. Schockweiler (Ponente), J.C. Moitinho de Almeida, P.J.G. Kapteyn, P. Jann, H. Ragnemalm y L. Sevón, Jueces;

Abogado General: Sr. G. Tesauero;

Secretario: Sr. H.A. Rühl, administrador principal;

consideradas las observaciones escritas presentadas:

- En nombre del Bundeskartellamt, por el Sr. Stefan Held, Vicepresidente;
- en nombre de Volkswagen AG y VAG Leasing GmbH, por el Sr. Rainer Bechtold, Abogado de Stuttgart;
- en nombre del Gobierno alemán, por los Sres. Ernst Röder, Ministerialrat del Bundesministerium für Wirtschaft, y Claus-Dieter Quassowski, Regierungsdirektor del mismo ministerio, en calidad de Agentes;

— en nombre del Gobierno del Reino Unido, por la Sra. S. Lucinda Hudson, Assistant Treasury Solicitor, en calidad de Agente, y el Sr. Peter Goldsmith, QC;

— en nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, por el Sr. Bernd Langeheine, miembro del Servicio Jurídico, en calidad de Agente;

habiendo considerado el informe para la vista;

oídas las observaciones orales del Bundeskartellamt; de Volkswagen AG y VAG Leasing GmbH; del Gobierno alemán, representado por el Sr. Stefan Held, Vicepresidente del Bundeskartellamt, en calidad de Agente; del Gobierno del Reino Unido, y de la Comisión, representada por el Sr. Götz zur Hausen, Consejero Jurídico, en calidad de Agente, expuestas en la vista de 17 de mayo de 1994;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 22 de noviembre de 1994;

visto el auto de reapertura de la fase oral de 25 de enero de 1995;

oídas las observaciones orales del Bundeskartellamt; de Volkswagen AG y VAG Leasing GmbH; del Gobierno alemán; del Gobierno del Reino Unido, representado por la Sra. Lindsey Nicoll, del Treasury Solicitor's Department, en calidad de Agente, asistida por el Sr. Peter Goldsmith, y de la Comisión, representada por el Sr. Bernd Langeheine, expuestas en la vista del 31 de mayo de 1995;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 8 de junio de 1995;

dicta la siguiente

Sentencia

- 1 Mediante resolución de 19 de enero de 1993, recibida en el Tribunal de Justicia el 3 de mayo siguiente, el Bundesgerichtshof planteó, con arreglo al artículo 177 del Tratado CEE, varias cuestiones prejudiciales sobre la interpretación del apartado 1 del artículo 85 del Tratado CEE y la del Reglamento (CEE) n° 123/85 de la Comisión, de 12 de diciembre de 1984, relativo a la aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado CEE a determinadas categorías de acuerdos de distribución y de servicio de venta y de posventa de vehículos automóviles (DO 1985, L 15, p. 16; EE 08/02, p. 150; en lo sucesivo, «Reglamento n° 123/85»).
- 2 Dichas cuestiones se suscitaron en el marco de un litigio entre el Bundeskartellamt (Tribunal federal de Defensa de la Competencia), por una parte, y Volkswagen AG (en lo sucesivo, «VAG») y VAG Leasing GmbH (en lo sucesivo, «VAG Leasing»), filial de VAG especializada en el arrendamiento financiero, por otra parte, a consecuencia de la resolución por la que el referido Tribunal ordenaba a éstas que cesaran en los comportamientos que consideraba contrarios al Derecho de la competencia alemán.
- 3 Con una cuota de mercado del 28,2 % en 1989, VAG es el mayor fabricante de vehículos automóviles de Alemania. En este país, distribuye los vehículos de las marcas Volkswagen y Audi a través de una red de más de 1.600 distribuidores.
- 4 Las relaciones entre VAG y sus distribuidores se rigen por un contrato de distribución exclusiva mediante el cual VAG confía a los segundos, en el marco de una zona determinada, la reventa al público de vehículos nuevos y de piezas de recambio de las marcas Volkswagen y Audi, así como el servicio de asistencia a la clientela. Los distribuidores deben, además, ofrecer determinadas prestaciones de servicio, entre las que se encuentran las operaciones de arrendamiento financiero, que, dentro del grupo VAG, asume VAG Leasing.

- 5 Desde su creación en 1966, VAG Leasing, filial al 100 % de VAG, ha ejercido su actividad con el apoyo de los distribuidores, especialmente mediante los contratos de agencia en exclusiva. Esta práctica se extendió a todos los distribuidores alemanes a partir de 1989. Efectivamente, en esa fecha, VAG y VAG Leasing les enviaron una circular que contenía la regulación de la «actividad de agencia de los distribuidores de VAG por cuenta de VAG Leasing GmbH».
- 6 Esta circular establecía que los distribuidores negociarían contratos de arrendamiento financiero a favor de VAG Leasing. Según la misma, debían comprar a VAG, en su nombre y por su cuenta, los vehículos de que se trata, a continuación, debían transferir la propiedad de tales vehículos a VAG Leasing al precio al que los hubieran comprado ellos mismos. Por cada operación de arrendamiento financiero realizada, obtendrían de VAG Leasing una comisión por una cuantía equivalente a su margen de beneficios en una operación similar de venta. Al expirar el contrato de arrendamiento financiero, se les devolvería el vehículo a los distribuidores. Estos efectuarían la venta del vehículo según las modalidades previstas en los contratos y en las instrucciones generales. De la resolución de remisión y del manual del arrendamiento financiero proporcionado a los distribuidores se deduce que, a tal fin, éstos vuelven a comprar el vehículo a VAG Leasing.
- 7 La circular también imponía a los distribuidores la obligación de practicar una actividad de prospección y de agencia exclusivamente por cuenta de VAG Leasing. No obstante, de la resolución de remisión se deduce que esta cláusula de exclusividad no les impide negociar contratos de arrendamiento financiero para una sociedad de arrendamiento financiero competidora cuando el cliente ha solicitado la intervención de ésta o ha sido esta sociedad quien ha proporcionado el contacto con el cliente.
- 8 Por último, la circular preveía que la introducción de VAG Leasing en el sistema de distribución de VAG implicaba necesariamente la creación de relaciones jurídicas directas entre VAG Leasing y los distribuidores de VAG. También se les pedía que manifestaran su acuerdo de colaborar con VAG Leasing firmando el segundo ejemplar del contrato, que se adjuntaba a la circular, y remitiéndolo al fabricante.

- 9 La actividad de arrendamiento financiero representa el 18 % del volumen de ventas nacional de VAG. Según las informaciones proporcionadas por esta sociedad, VAG Leasing realiza alrededor del 80 % de las operaciones de arrendamiento financiero de vehículos de las marcas Volkswagen y Audi, lo que equivale, aproximadamente, al 20 % del mercado alemán de arrendamiento financiero de automóviles. En este mercado operan alrededor de cuatrocientas sociedades de arrendamiento financiero, entre las que se encuentran filiales de otros fabricantes y empresas vinculadas a revendedores de automóviles o a grandes entidades de crédito. Según un estudio publicado por Auto-leasing D, una de las principales sociedades independientes de arrendamiento financiero, la cuota de mercado de las sociedades controladas por los fabricantes de automóviles asciende al 60 % y VAG Leasing ocupa el primer puesto en dicho mercado.
- 10 Por considerar que la relación exclusiva de los distribuidores de VAG con VAG Leasing obstaculizaba de manera injusta la actividad comercial de dichos distribuidores y de las sociedades de arrendamiento financiero independientes, el Bundeskartellamt prohibió a VAG y a VAG Leasing, mediante resolución de 25 de julio de 1990, imponer a los distribuidores la obligación de negociar los contratos de arrendamiento financiero exclusivamente en beneficio de VAG Leasing. Además, prohibió a VAG impedir a sus distribuidores la venta de vehículos nuevos a sociedades de arrendamiento financiero independientes cuando estos distribuidores hayan servido de intermediarios en la celebración de contratos de arrendamiento financiero.
- 11 El Bundeskartellamt se basó en el apartado 2 del artículo 26 de la Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (Ley de Defensa de la competencia; en lo sucesivo, «GWB»), en virtud del cual se prohíbe a las empresas que ocupen una posición dominante en el mercado obstaculizar injustamente, directa o indirectamente, el acceso de una empresa a relaciones comerciales normalmente accesibles a empresas similares. Esta disposición impone la misma prohibición a las empresas de las que dependen pequeñas o medianas empresas en su condición de suministradoras o compradoras de un determinado tipo de productos o de servicios comerciales, en la medida en que no existen suficientes posibilidades razonables de dirigirse a otras empresas.

- 12 A raíz de un recurso de VAG y de VAG Leasing, el Kammergericht anuló, el 15 de marzo de 1991, la resolución del Bundeskartellamt debido a que no se cumplían los requisitos exigidos por el apartado 2 del artículo 26 de la GWB. En su opinión, VAG y VAG Leasing no se encuentran en una posición dominante en el mercado del automóvil. Además, los distribuidores no pueden ser considerados pequeñas o medianas empresas. Tras dicha anulación, el Bundeskartellamt interpuso un recurso ante el Bundesgerichtshof (Rechtsbeschwerde).
- 13 El Bundesgerichtshof consideró que, en caso de incompatibilidad con el apartado 1 del artículo 85 del Tratado, los acuerdos de exclusividad que vinculan a los distribuidores de VAG a VAG Leasing constituyen necesariamente un obstáculo injusto en el sentido del apartado 2 del artículo 26 de la GWB. Por este motivo se pregunta, en primer lugar, por el alcance de esta disposición del Tratado. En el supuesto de que los acuerdos controvertidos resultaran ser incompatibles con el apartado 1 del artículo 85 del Tratado, el Bundesgerichtshof se pregunta, a continuación, si dichos acuerdos no están exentos en virtud del Reglamento n° 123/85. Por último y para el supuesto de que los acuerdos controvertidos fueran compatibles con el apartado 1 del artículo 85, o bien, a pesar de ser contrarios a esta disposición, estuvieran exentos por aplicación del Reglamento n° 123/85, se pregunta si alguna de estas normas de Derecho comunitario impide la aplicación de disposiciones del Derecho alemán de la competencia más rigurosas.
- 14 Basándose en estas consideraciones, el Bundesgerichtshof acordó suspender el procedimiento y solicitó al Tribunal de Justicia que se pronunciara con carácter prejudicial sobre las siguientes cuestiones:

- «1) El fabricante alemán de vehículos automóviles, líder del sector, prohíbe a sus distribuidores nacionales de su sistema de distribución selectivo, servir de intermediarios para obtener contratos de arrendamiento financiero (leasing) con empresas que se dediquen a esta actividad —excepto con la sociedad de

leasing de su propiedad— o venderles automóviles nuevos si estos automóviles están destinados a ser objeto de los contratos de arrendamiento financiero celebrados por mediación de los distribuidores. ¿Debe suponerse o cabe la presunción de que semejante prohibición, y su cumplimiento por parte de los distribuidores nacionales, puede afectar al comercio entre los Estados miembros, en el sentido del apartado 1 del artículo 85 del Tratado CEE?

- 2) ¿Le es aplicable al comportamiento descrito en la primera pregunta el apartado 1 del artículo 85 del Tratado CEE si puede afectar al comercio entre los Estados miembros?
- 3) Si se responde afirmativamente a la segunda pregunta, ¿exime el Reglamento (CEE) n° 123/85 al comportamiento descrito en la primera pregunta de la aplicación del apartado 1 del artículo 85 del Tratado CEE?
- 4) ¿Se oponen los citados preceptos comunitarios a una decisión de los órganos nacionales encargados de la Defensa de la Competencia que prohíba un comportamiento como el descrito en la primera pregunta?»

- 15 El Tribunal de Justicia parte del supuesto de que, como sucede en el asunto C-70/93, las cuestiones prejudiciales se refieren a ventas a sociedades de arrendamiento financiero de vehículos automóviles en las que al final no se prevé una transmisión de propiedad a favor de los arrendatarios.

Sobre las dos primeras cuestiones, relativas a la aplicación del apartado 1 del artículo 85 del Tratado

- 16 Mediante sus dos primeras cuestiones, el órgano jurisdiccional nacional pregunta fundamentalmente si el apartado 1 del artículo 85 del Tratado debe interpretarse en

el sentido de que prohíbe la obligación, impuesta por el primer fabricante de automóviles de un Estado miembro a todos sus distribuidores establecidos en ese mismo Estado, de desarrollar una actividad de agencia en materia de arrendamiento financiero exclusivamente por cuenta de su propia sociedad de arrendamiento financiero.

- 17 Es jurisprudencia reiterada, iniciada en las sentencias de 30 de junio de 1966, *Société Technique Minière (LTM)* (56/65, Rec. p. 337) y de 13 de julio de 1966, *Consten y Grundig/Comisión* (asuntos acumulados 56/64 y 58/64, Rec. p. 429), que los acuerdos entre operadores situados en fases distintas del proceso económico, también denominados acuerdos verticales, pueden constituir acuerdos en el sentido del apartado 1 del artículo 85 del Tratado y estar incluidos en el ámbito de la prohibición establecida por esta disposición.
- 18 Sin embargo, VAG y VAG Leasing afirman que, como intermediarios de VAG Leasing, los distribuidores de VAG alemanes forman con ellas una unidad económica, de forma que, a falta de pluralidad de empresas, los contratos de agencia exclusiva no están comprendidas dentro del ámbito de aplicación del apartado 1 del artículo 85.
- 19 Esta alegación debe ser desestimada. Los representantes sólo pueden perder su condición de operadores económicos independientes cuando no soportan ninguno de los riesgos resultantes de los contratos negociados por el comitente y operan como auxiliares integrados en la empresa del comitente (véase la sentencia de 16 de diciembre de 1975, *Suiker Unie y otros/Comisión*, asuntos acumulados 40/73 a 48/73, 50/73, 54/73 a 56/73, 111/73, 113/73 y 114/73, Rec. p. 1663, apartado 539). Pues bien, por una parte los distribuidores de VAG alemanes asumen, al menos en parte, los riesgos financieros ligados a las operaciones efectuadas por cuenta de VAG Leasing, en la medida en que vuelven a comprar a esta última los vehículos al expirar los contratos de arrendamiento financiero. Por otra parte, desempeñan, con carácter principal y con considerable autonomía, una actividad de venta y de servicios posventa en su nombre y por su propia cuenta.

- 20 Puesto que los contratos de agencia exclusiva que vinculan a todos los distribuidores de VAG alemanes con VAG Leasing son acuerdos en el sentido del apartado 1 del artículo 85 del Tratado, procede examinar si tienen por objeto o por efecto restringir de manera sensible la competencia dentro del mercado común y si pueden afectar el comercio entre los Estados miembros.
- 21 Por lo que se refiere al alcance contrario a la competencia de los contratos de agencia exclusiva controvertidos, procede señalar, en primer lugar, que éstos se incorporan a los contratos de distribución de VAG, respecto a los que consta que son contrarios al apartado 1 del artículo 85, pero que están exentos en virtud del Reglamento n° 123/85. En efecto, los distribuidores se han visto obligados a ser agentes de VAG Leasing precisamente por su condición de distribuidores de VAG. Por una parte, los contratos de concesión ya les obligaban a proponer a la clientela los servicios de VAG Leasing. Por otra parte, la circular que contenía la regulación de la actividad de agencia en materia de arrendamiento financiero une expresamente esta actividad a la obligación, impuesta a los distribuidores por el contrato de concesión, de representar y promover, por todos los medios posibles, los intereses de VAG, los de los organismos encargados de la comercialización de VW y Audi y los de su marca (véase el punto 6 de la cláusula 2 del contrato de concesión).
- 22 A continuación, procede señalar que los contratos de agencia exclusiva vinculan a todos los distribuidores de VAG alemanes y que éstos tienen, en su zona territorial, la concesión exclusiva de la venta de vehículos nuevos de las marcas Volkswagen y Audi.
- 23 En estas circunstancias, la prohibición impuesta a los distribuidores de ejercer una actividad de prospección y de servir de intermediarios por cuenta de sociedades de arrendamiento financiero competidoras de VAG Leasing supone una restricción del acceso de estas sociedades a las operaciones de arrendamiento financiero de vehículos de las marcas Volkswagen y Audi. Efectivamente, estas sociedades no pueden utilizar la vía de contacto privilegiado con los clientes potenciales que constituye la red de distribuidores de VAG.

- 24 Además, la cláusula de exclusividad contenida en el contrato de agencia es restrictiva de la competencia por otro motivo: impide a los distribuidores de VAG desarrollar una actividad de arrendamiento financiero en su nombre y por su propia cuenta. A este respecto, restringe la libertad de emprender una actividad de operadores económicos distintos de VAG y pretende intensificar su integración en la estrategia de distribución del fabricante.
- 25 Habida cuenta de la posición de líder que ocupan VAG, en el mercado nacional de venta de vehículos nuevos, y VAG Leasing, en el mercado nacional de arrendamiento financiero de automóviles, los contratos de agencia exclusiva controvertidos parecen tener por objeto o, al menos, por efecto, restringir de modo sensible la competencia.
- 26 Finalmente, por lo que se refiere a la afectación del comercio intracomunitario, baste señalar que los contratos de agencia exclusiva vinculan a todos los distribuidores de VAG alemanes. Como ya ha declarado el Tribunal de Justicia en varias ocasiones, las prácticas restrictivas de la competencia que se extienden al conjunto del territorio de un Estado miembro tienen por efecto, por su propia naturaleza, consolidar compartimentaciones de carácter nacional, obstaculizando de esta forma la interpenetración económica pretendida por el Tratado (véase la sentencia de 11 de julio de 1985, Remia y otros/Comisión, 42/84, Rec. p. 2545, apartado 22). De hecho, los distribuidores de VAG alemanes no pueden ni servir de intermediarios en favor de sociedades de arrendamiento financiero establecidas en otros Estados miembros, ni celebrar por su propia cuenta contratos de arrendamiento financiero con consumidores domiciliados en otros Estados miembros.
- 27 Por consiguiente, procede responder a las dos primeras cuestiones que el apartado 1 del artículo 85 del Tratado CEE debe interpretarse en el sentido de que prohíbe la obligación, impuesta por el primer fabricante de automóviles de un Estado miembro a todos sus distribuidores establecidos en ese mismo Estado, de desarrollar una actividad de agencia en materia de arrendamiento financiero exclusivamente por cuenta de su propia sociedad de arrendamiento financiero.

Sobre la tercera cuestión, relativa al Reglamento n° 123/85

- 28 Mediante su tercera cuestión el órgano jurisdiccional nacional pide fundamentalmente que se dilucide si el Reglamento n° 123/85 debe interpretarse en el sentido de que exime de la obligación impuesta por el primer fabricante de automóviles de un Estado miembro a todos sus distribuidores establecidos en ese mismo Estado de desarrollar una actividad de agencia en materia de arrendamiento financiero exclusivamente por cuenta de su propia sociedad de arrendamiento financiero.
- 29 El Reglamento n° 123/85 exime de la aplicación del apartado 1 del artículo 85 del Tratado a los acuerdos mediante los cuales el suministrador encarga al revendedor (autorizado) promover la distribución de los productos contractuales en una zona territorial determinada y se compromete a reservarles, dentro de esta zona, la entrega de los vehículos automóviles y de sus piezas de recambio (artículo 1). También exime de la obligación impuesta a los distribuidores de no vender vehículos automóviles de marcas competidoras (punto 3 del artículo 3) y de no vender los productos contractuales a vendedores que no estén integrados en la red de distribución (punto 10 del artículo 3), a menos que se trate de intermediarios, es decir, de operadores que actúen en nombre y por cuenta de consumidores finales y que, a tal fin, hayan recibido poderes por escrito (punto 11 del artículo 3).
- 30 En cambio, ninguna de las disposiciones del Reglamento regula explícitamente el arrendamiento financiero. Únicamente el artículo 13, que define los conceptos utilizados en el Reglamento, establece, en el punto 12, que «“distribuidor” y “vendedor” incluyen otras formas de comercialización, tales como el “leasing”».
- 31 Poniendo en relación esta disposición con la letra a) del punto 10 del artículo 3 del Reglamento, que permite al fabricante prohibir a sus distribuidores la entrega de productos contractuales a un revendedor no integrado en la red de distribución,

VAG y VAG Leasing asimilan las sociedades de arrendamiento financiero independientes a revendedores no integrados en la red de distribución de VAG. Puesto que, en consecuencia, sería lícito prohibir a los distribuidores que suministraran a sociedades de arrendamiento financiero independientes, con mayor motivo sería posible, en su opinión, prohibirles negociar contratos de arrendamiento financiero para tales sociedades. Por consiguiente, los contratos de agencia exclusiva controvertidos estarían amparados por el Reglamento nº 123/85.

- 32 Esta argumentación no puede ser acogida.
- 33 Con carácter preliminar procede recordar que, habida cuenta del principio general de prohibición de acuerdos de empresas contrarios a la competencia impuesta en el apartado 1 del artículo 85 del Tratado, las disposiciones que establecen excepciones insertadas en un Reglamento de exención por categoría no pueden ser objeto de interpretación extensiva y no pueden interpretarse de forma que extiendan los efectos del Reglamento más allá de lo necesario para la protección de los intereses que pretenden garantizar.
- 34 A continuación, se debe señalar que las sociedades de arrendamiento financiero que no ofrecen opción de compra no pueden ser consideradas revendedores de vehículos nuevos, únicos a los que se refiere el Reglamento nº 123/85, en la medida en que se limitan a comprar vehículos para satisfacer las demandas de sus clientes y no adquieren existencias que ofrecen a una clientela captada con tal fin.
- 35 Por último, como señala acertadamente la Comisión, la definición que figura en el punto 12 del artículo 13 sólo se refiere a las relaciones entre el fabricante y el distribuidor. En efecto, el objetivo de esta disposición consiste en impedir al distribuidor eludir algunas de sus obligaciones contractuales a través del arrendamiento financiero. Así, el punto 12 del artículo 13 tiene como finalidad evitar que el distribuidor eluda su obligación de no vender vehículos de otra marca (punto 3 del

artículo 3 del Reglamento) cediendo en régimen de arrendamiento financiero vehículos de una marca competidora. Asimismo, dicho precepto garantiza la observancia de la obligación del distribuidor de no hacer prospección de clientela fuera del territorio que se le ha asignado (punto 8 del artículo 3 del Reglamento), impidiéndole ceder en arrendamiento financiero productos contractuales fuera de su zona. Por consiguiente, el punto 12 del artículo 13 carece de pertinencia para apreciar si las sociedades de arrendamiento financiero independientes son revendedores ajenos al sistema de distribución en el sentido de la letra a) del punto 10 del artículo 3 del Reglamento.

36 Los contratos de agencia exclusiva tampoco pueden estar exentos al amparo del punto 3 del artículo 3 del Reglamento, en virtud del cual se puede imponer al distribuidor la obligación de no vender vehículos automóviles nuevos que compitan con los productos contractuales. Efectivamente, los acuerdos controvertidos se refieren al arrendamiento financiero de vehículos de las marcas Volkswagen y Audi y no a vehículos de una marca competidora.

37 Por consiguiente, procede responder a la tercera cuestión del órgano jurisdiccional nacional que el Reglamento n° 123/85 debe interpretarse en el sentido de que no exime de la obligación, impuesta por el primer fabricante de automóviles de un Estado miembro a todos sus distribuidores establecidos en ese mismo Estado, de desarrollar una actividad de agencia en materia de arrendamiento financiero exclusivamente por cuenta de su propia sociedad de arrendamiento financiero.

Sobre la cuarta cuestión, relativa a las relaciones entre el Derecho comunitario y el Derecho nacional en materia de la competencia

38 Habida cuenta de que la cuarta cuestión únicamente se ha planteado para el supuesto de que los contratos de agencia exclusiva controvertidos fueran compatibles con el apartado 1 del artículo 85 o para el supuesto de que, aunque fueran contrarios a esta disposición, estuvieran exentos en virtud del Reglamento n° 123/85, no procede analizarla.

Costas

- 39 Los gastos efectuados por los Gobiernos alemán y del Reino Unido, así como la Comisión de las Comunidades Europeas, que han presentado observaciones ante este Tribunal de Justicia, no pueden ser objeto de reembolso. Dado que el procedimiento tiene, para las partes en el litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA,

pronunciándose sobre las cuestiones planteadas por el Bundesgerichtshof mediante resolución de 19 de enero de 1993, declara:

- 1) El apartado 1 del artículo 85 del Tratado CEE debe interpretarse en el sentido de que prohíbe la obligación, impuesta por el primer fabricante de automóviles de un Estado miembro a todos sus distribuidores establecidos en ese mismo Estado, de desarrollar una actividad de agencia en materia de arrendamiento financiero exclusivamente por cuenta de su propia sociedad de arrendamiento financiero.
- 2) El Reglamento (CEE) n° 123/85 de la Comisión, de 12 de diciembre de 1984, relativo a la aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado CEE a determinadas categorías de acuerdos de distribución y de servicio de venta y de posventa de vehículos automóviles, debe interpretarse en el sentido de que no exime de la obligación, impuesta por el primer fabricante de automóviles de un Estado miembro a todos sus distribuidores establecidos en ese mismo Estado, de desarrollar una actividad de agencia en materia de arrendamiento financiero exclusivamente por cuenta de su propia sociedad de arrendamiento financiero.

VOLKSWAGEN Y VAG LEASING

Rodríguez Iglesias

Kakouris

Edward

Hirsch

Mancini

Schockweiler

Moitinho de Almeida

Kapteyn

Jann

Ragnemalm

Sevón

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 24 de octubre de 1995.

El Secretario

El Presidente

R. Grass

G.C. Rodríguez Iglesias