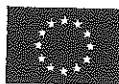


COMMISSIONE EUROPEA



Bruxelles, 8.10.2014
SG-Greffé (2014) D/14579
C(2014) 7440 final

LML Limited
C-3, Panki Industrial Estate,
Panki, Site I, Kanpur - 208 022
Uttar Pradesh
India

LML Italia Srl
Via Nazionale Appia n. 147
Maddaloni (CE)
Italia

Via:

A large rectangular area of the document has been completely redacted with black ink.

Oggetto: Caso AT.39779 –LML Italia Srl e LML Ltd / Piaggio & C. SpA
Decisione della Commissione di rigetto della denuncia
(Si prega di menzionare questo riferimento in tutta la corrispondenza)

Egregio Avvocato

- (1) Mi riferisco alla Sua denuncia del 29 dicembre 2009, presentata per conto dei Suoi clienti LML Italia S.r.l. e LML Limited (di seguito collettivamente designate, "LML"), nei confronti di Piaggio & C. SpA (di seguito, "Piaggio"). Le scrivo per informarLa che la Commissione europea (di seguito, "la Commissione") ha deciso di rigettare la

Commission européenne, DG COMP GREFFE ANTITRUST, B-1049 Bruxelles, Belgique
Europese Commissie, DG COMP GREFFE ANTITRUST, B-1049 Brussel, België

Tel.: (32-2) 299 11 11, Fax: (32-2) 295 01 28, e-mail: COMP-GREFFE-ANTITRUST@ec.europa.eu

Sua denuncia, a norma dell'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento n. 773/2004 della Commissione¹.

1. LA DENUNCIA

- (2) Con lettera datata 29 dicembre 2009, Lei ha invitato la Commissione ad avviare un'indagine su Piaggio in merito ad un presunto abuso di posizione dominante nel mercato degli *scooter* a due ruote aventi un motore di cilindrata compresa fra i 50 e i 150 cc. In particolare, Lei ha asserito che Piaggio avrebbe violato l'articolo 102 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (in prosieguo, "TFUE") esercitando pressioni su taluni rivenditori multimarca, al fine di indurli a porre fine ai loro contratti di distribuzione conclusi con LML Italia (il distributore esclusivo in Italia degli *scooter* prodotti da LML Ltd²), minacciandoli, in caso contrario, di rappresaglie. Lei afferma che i comportamenti anticoncorrenziali di Piaggio sono iniziati nel novembre 2009³ e hanno avuto luogo nell'intera Unione europea o, per lo meno, in Italia, nel Regno Unito, in Spagna, in Austria e in Portogallo, così come in Svizzera. Lei ha anche indicato che, parallelamente alle pressioni esercitate sui rivenditori italiani, Piaggio ha inoltre iniziato un'azione giudiziaria contro LML presso il Tribunale di Napoli fondandosi su allegazioni false e infondate.
- (3) Nella Sua comunicazione addizionale del 23 febbraio 2010, Lei ha inoltre affermato che Piaggio ha incoraggiato i rivenditori a vendere un particolare programma assicurativo, chiamato [REDACTED] organizzato da [REDACTED], [REDACTED]. Questo programma prevede la concessione di servizi assicurativi per i motoveicoli non più coperti dalla garanzia dalla casa costruttrice. Come indicato nella brochure da Lei presentata ("Manuale operativo veicoli"⁴), il programma offre una serie di servizi ai proprietari di veicoli a due ruote (compresi gli *scooter*) con cilindrata uguale o superiore a 125 cc non coperti dalla garanzia della casa costruttrice. Il veicolo non deve aver oltrepassato un'età e un chilometraggio precisati dal programma. Tali servizi comprendono: (a) la certificazione dello stato d'uso del veicolo, (b) una garanzia di 12 o 24 mesi per taluni tipi di riparazioni e (c) un'assistenza stradale per tutta la durata del contratto. Il programma elenca esplicitamente 30 marchi di veicoli, fra i quali LML, che non sono coperti dalla garanzia. La garanzia è trasferibile solo nel caso di vendita di un veicolo tramite un rivenditore Piaggio affiliato al programma [REDACTED] che prima ne verifica lo stato d'uso.

¹ Regolamento (CE) n. 773/2004 della Commissione, del 7 aprile 2004, relativo ai procedimenti svolti dalla Commissione a norma degli articoli 81 e 82 del trattato CE, GU L 123 del 27.4.2004, pag. 18, modificato dal regolamento (CE) della Commissione n. 1792/2006 della Commissione, C del 23 ottobre 2006, GU L 362 del 20.12.2006, pag. 1, e dal regolamento (CE) della Commissione n. 622/2008/CEEC della Commissione, del 30 giugno 2008, GU L 171 dell'1.7.2008, pag. 3.

² V. <http://www.lmlitalia.com>. LML Italia distribuisce i seguenti modelli di *scooter*: Star 2 (cilindrata: 125 cc e 150 cc), Star 4T (cilindrata: 125 cc, 150 cc, 151 cc e 200 cc) e Star 4T Automatica (cilindrata: 125 cc e 151 cc). Secondo la Sua lettera del 29 dicembre 2009 (documento ID00004), LML Italia ha venduto in quel periodo *scooter* fino ad una cilindrata di 150 cc.

³ V. il documento ID00004, pag. 3.

⁴ V. il documento ID00025.

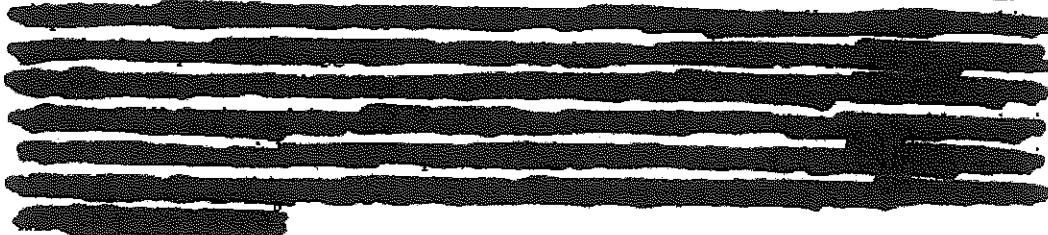
- (4) Lei afferma che questa pratica ha reso più difficile per i rivenditori la distribuzione di *scooter* LML usati.
- (5) Lei ha presentato alla Commissione osservazioni scritte supplementari con lettere del 10 marzo 2010, del 5 luglio 2010 e del 20 aprile 2011.
- (6) Il 23 marzo 2010, con il Suo consenso, la Commissione ha inviato a Piaggio una versione non riservata della denuncia.
- (7) Nei commenti presentati il 15 aprile 2010, Piaggio ha contestato la definizione di mercato indicata nella Sua denuncia. Piaggio ha sostenuto che il mercato rilevante in realtà comprende tutti i mezzi con cilindrata superiore ai 50 cc e ha indicato che LML fabbrica *scooter* di cilindrate rispettivamente di 125, 150 e 200 cc. Nel 2009, in questo mercato, secondo le stime di Piaggio, l'azienda deteneva una quota di mercato del [REDACTED] rispettivamente a livello dell'UE e italiano⁵. Piaggio altresì osserva che il mercato degli *scooter* è caratterizzato dalla presenza di numerosi costruttori.
- (8) Piaggio ha inoltre indicato di aver instaurato, nel novembre 2009, un'azione cautelare d'urgenza, mediante deposito di ricorso dinanzi al Tribunale di Napoli contro LML al fine di tutelare i propri diritti di marchio nonché la propria immagine, chiedendo l'adozione di misure cautelari che inibissero a LML di utilizzare i marchi di Piaggio per promuovere la vendita degli *scooter* di LML. Nel 2010, il Tribunale di Napoli ha concesso le misure cautelari richieste da Piaggio e ha respinto il susseguente appello introdotto da LML. Il 24 luglio 2012, il Tribunale di Napoli ha confermato nel merito la sua precedente sentenza riaffermando che LML aveva contraffatto i marchi di Piaggio con il fine di promuovere i suoi prodotti.
- (9) Piaggio afferma anche che, nel dicembre 2009, LML Limited (India) ha adito la *Court of Arbitrage* di Singapore chiedendo a detta Corte di obbligare Piaggio a risarcire i danni che quest'ultima avrebbe causato. Secondo LML, l'azione giudiziaria di Piaggio dinanzi ai giudici italiani avrebbe violato il *Settlement Agreement* firmato da LML Limited e da Piaggio al termine del loro rapporto basato su di un contratto di licenza. Nel giugno 2011, la *Court of Arbitrage* di Singapore ha respinto la domanda di LML.
- (10) Con lettera a norma dell'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 773/2004 (in prosieguo, la "lettera *ex art. 7(1)*"⁶), datata 16 ottobre 2012, il Direttore generale Italianer Le ha reso noto che l'intenzione preliminare della Commissione era di respingere la Sua denuncia.
- (11) Con lettera del 12 novembre 2012, Lei ha presentato le seguenti osservazioni come risposta alla lettera *ex art 7(1)*.

⁵ V. la risposta di Piaggio del 15 aprile 2010, documento ID00141, pag. 8, e la lettera del 6 dicembre 2011, documento ID00272, pag. 2.

⁶ V. la nota a piè di pagina 1.

(a) Per quel che riguarda l'asserita posizione dominante nel mercato rilevante: Lei ha modificato la Sua posizione iniziale, espressa nella denuncia, per quel che concerne la definizione del mercato e ha accettato che il mercato rilevante del prodotto sia quello degli *scooter* con cilindrata superiore ai 50 cc, nel quale sia Piaggio che LML operano. Ciò nonostante, Lei argomenta che, nel caso in cui la quota di mercato dell'impresa accusata di aver abusato della sua posizione dominante è stimata tra il 20% e il 40%, la Commissione è obbligata anche a prendere in considerazione una serie di "indicatori strutturali" della dominanza, quali: la struttura e le risorse dell'impresa in causa; il suo accesso ai capitali; un forte marchio; una rete di punti di vendita altamente sviluppata; la possibilità di influenzare i prezzi; il grado di maturità del mercato rilevante; e la domanda spontanea per i suoi prodotti. Lei inoltre aggiunge che il mercato rilevante potrebbe essere definito a livello del dettaglio.

(b) Per quel che riguarda l'asserito comportamento abusivo: in primo luogo, Lei osserva che la presenza di Piaggio nella maggior parte dei punti di vendita dei rivenditori multimarca costituirebbe un'indicazione dell'importanza dell'abuso. A questo proposito, Lei osserva che, in Italia, esistono 2.519 rivenditori di *scooter*, 1.592 dei quali sono rivenditori multimarca che vendono anche i modelli di Piaggio, mentre 748 sono distributori esclusivi dei marchi Piaggio. Ciò, a Suo giudizio, dimostra la capacità di Piaggio di escludere LML dal 90% del mercato italiano degli *scooter*. In secondo luogo, Lei considera che il solo fatto che gli *scooter* di LML siano esclusi dall'assicurazione *Extension Enjoy Piaggio* sia la prova dell'abuso. In terzo luogo, a Suo giudizio, il fatto che Piaggio abbia introdotto azioni giudiziarie contro LML nell'autunno del 2009, in coincidenza con le asserite pressioni sui rivenditori, costituirebbe ugualmente un abuso.

- (12) Con lettera del 29 gennaio 2014⁷, la Commissione Le ha trasmesso la versione non confidenziale delle lettere inviate da 15 rivenditori italiani di *scooter* come risposta a richieste d'informazioni rivolte loro dalla Commissione il 31 marzo 2010.
- 

- (13) Lei non ha presentato alcun commento riguardo alla lettera della Commissione o alle allegate risposte dei rivenditori.
- (14) Piaggio ha presentato alcuni commenti aggiuntivi e altre informazioni con lettera del 23 dicembre 2013, laddove (i) si afferma che, per quanto concerne le condizioni del mercato rilevante, non sono avvenuti cambi sostanziali tali da indurre l'adozione di una definizione di detto mercato diversa da quella espressa nella lettera *ex art. 7(1)* e

⁷ V. il documento ID00365.



(ii) si forniscono le stime aggiornate delle proprie quote di mercato e di quelle dei suoi concorrenti, nel periodo tra il 2008 e l'ottobre 2013, per quel che riguarda gli *scooter* con cilindrata superiore ai 50 cc.

2. NECESSITÀ PER LA COMMISSIONE DI DEFINIRE PRIORITÀ NELL'APPLICAZIONE DELLE NORME

- (15) La Commissione non è in grado di perseguire ogni presunta infrazione alla normativa dell'UE in materia di concorrenza che le è segnalata. La Commissione dispone di risorse limitate e deve pertanto stabilire priorità, conformemente ai principi di cui ai punti da 41 a 45 della comunicazione sulla procedura applicabile alle denunce⁹.
- (16) Nel decidere sui casi da perseguire la Commissione tiene conto di vari fattori. Non esiste una serie di criteri fissi, ma la Commissione può valutare, sulla base delle informazioni disponibili, la probabilità che nuove indagini portino ad accertare l'esistenza di un'infrazione. Nel caso in cui appaia improbabile che il proseguimento dell'inchiesta possa condurre alla constatazione di un'infrazione, la Commissione sarà dissuasa dall'effettuare nuove indagini nel caso¹⁰, senza che sussista la necessità di adottare una decisione finale riguardo all'esistenza o alla non esistenza dell'asserita infrazione¹¹. Inoltre, qualora risultasse che un'inchiesta maggiormente approfondita comporterebbe un'attività complessa e prolungantesi nel tempo e che, nel contempo, la

⁹ GU C 101 del 27.4.2004, pag. 65. V. anche la relazione della Commissione sulla politica di concorrenza del 2005, pagg. 25-27. Secondo una consolidata giurisprudenza dell'UE, la Commissione non è tenuta ad aprire un'indagine su tutte le denunce che le pervengano. La Corte ha anche riconosciuto che la Commissione dispone di un potere discrezionale per quel che concerne l'effettuazione di un'istruttoria. In particolare, essa ha stabilito che è legittimo che la Commissione, al fine di fissare le priorità da attribuire alle varie questioni sottoposte al suo esame, faccia riferimento all'interesse comunitario. V., *inter alia*, la sentenza del 18 settembre 1992, *Automec/Commissione*, causa T-24/90, EU:T:1992:97, punti 76, 77 e 85); la sentenza *Ufex/Commissione*, causa C-119/97 P, EU:C:1999:116, punto 88); la sentenza *EFIM/Commissione*, causa C-56/12 P, EU:C:2013:575, punti 72 e 83; la sentenza del 26 gennaio 2005, *Laurent Piau/Commissione*, causa T-193/02, EU:T:2005:22, punto 44.

¹⁰ La Corte ha stabilito che, al fine di valutare l'interesse dell'UE a procedere all'esame di una questione, la Commissione deve tener conto delle circostanze del caso di specie, in particolare della: (i) rilevanza dell'asserita infrazione per il funzionamento del mercato interno, (ii) possibilità di accertarne l'esistenza; (iii) portata delle misure istruttorie necessarie al fine di adempiere al proprio compito di vigilanza. V., in proposito, la sentenza *Automec/Commissione*, EU:T:1992:97, punto 86. Tuttavia, dato che la valutazione dell'interesse dell'UE rappresentato da una denuncia varia in rapporto alle circostanze di ciascun caso di specie, non occorre né limitare il numero dei criteri di valutazione ai quali la Commissione può riferirsi né, reciprocamente, imporre il ricorso esclusivo a determinati criteri. V., in proposito, la sentenza *Ufex/Commissione*, EU:C:1999:116, punto 79, e la sentenza *International Express Carriers Conference (IECC)/Commissione*, causa C-449/98 P, EU:C:2001:275, punto 46. Inoltre, qualora ciò si riveli appropriato, la Commissione può dare la prevalenza a un singolo criterio al fine di stabilire l'esistenza di un interesse dell'UE. V. la sentenza *International Express Carriers Conference (IECC)/Commissione*, causa C-450/98 P, EU:C:2013:276, punti 45-47 e 57-59); e la sentenza *EFIM/Commissione*, EU:C:2013:575, punto 85.

¹¹ Si veda la sentenza *Ufex/Commissione*, EU:C:1999:116, punto 87; la sentenza *EFIM/Commissione*, EU:C:2013:575, punti 57 e 82; la sentenza *BVGD/Commissione*, cause riunite T-104/07 e T-339/08, EU:T:2013:366, punti 168 e 211.

probabilità di accertare un'infrazione fosse limitata, questo deporrebbe a sfavore di una nuova azione da parte della Commissione¹².

3. VALUTAZIONE DELLA SUA DENUNCIA

- (17) Dopo una valutazione preliminare della Sua denuncia, la Commissione non intende compiere un'indagine approfondita su quanto in essa asserito per le ragioni esposte in appresso.

3.1. La probabilità di accertare l'esistenza di un'infrazione

- (18) In primo luogo, la probabilità di stabilire l'esistenza di un'infrazione all'articolo 102 del TFUE in questo caso è limitata.
- (19) Affinché un'infrazione all'articolo 102 del TFUE possa essere costatata, è necessario che un'impresa (a) detenga una posizione dominante in uno o più mercati rilevanti e (b) abbia abusato di tale posizione dominante con il suo comportamento. Queste due condizioni sono cumulative¹³.

3.1.1. La posizione dominante

- (20) L'accertamento di una posizione dominante presuppone la definizione del mercato rilevante nel quale questa posizione può essere detenuta.
- (21) Nella decisione *Piaggio/Aprilia*, relativa a una concentrazione fra imprese¹⁴, la Commissione ha identificato due mercati rilevanti per gli *scooter*: (1) *scooter* con una cilindrata inferiore ai 50 cc; (2) *scooter* con una cilindrata superiore ai 50 cc. Per quel che riguarda i mercati geografici, la Commissione li ha segmentati in corrispondenza delle frontiere nazionali. Lei non ha presentato alcun argomento che possa mettere in dubbio la definizione di mercato che comprende gli *scooter* con cilindrata superiore ai 50 cc. Benché nella Sua lettera del 25 maggio 2010, Lei abbia annunciato la presentazione di uno studio sui possibili effetti del comportamento abusivo sul mercato rilevante, Lei non ha mai trasmesso nessuno studio al riguardo. Inoltre, nella Sua lettera del 12 novembre 2012, Lei ha accettato che il mercato rilevante fosse quello degli *scooter* con cilindrata superiore ai 50 cc. La Commissione ritiene che non sussista alcuna ragione per discostarsi dalla sua pratica relativamente recente, quale indicata dalla decisione *Piaggio/Aprilia*. Per tali motivi, l'esame della Commissione circa la probabilità di individuare una posizione dominante è fatto sul fondamento dell'esistenza di un mercato degli *scooter* con cilindrata superiore ai 50 cc.
- (22) Durante l'inchiesta preliminare concernente la Sua denuncia, la Commissione ha ottenuto statistiche pubblicamente disponibili concernenti le registrazioni degli

¹² V. la sentenza dell'11 luglio 2013, *BVGD/Commissione*, pubblicataaEU:T:2013:366, punto 218.

¹³ V. la sentenza *BVBA/Commissione*, cause riunite T-108/07 e T-354/08, EU:2013:367, punto 167.

¹⁴ V. il caso M.3570 - *Piaggio/Aprilia*, decisione del 22 novembre 2004, versione pubblica italiana disponibile in http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m3570_20041122_20212_it.pdf

*scooter*¹⁵. Da queste statistiche, risulta che, nel 2009, Piaggio possedesse il 24,34%¹⁶ del mercato italiano dei veicoli a due ruote (comprendente ma non limitato agli *scooter*) con un motore con cilindrata ai 50 cc, mentre i suoi principali concorrenti Honda e Kymko possedessero rispettivamente il 17% e il 13%.

- (23) Come sopra menzionato al punto 14, Piaggio, con lettera datata 23 dicembre 2013, ha fornito le proprie stime riguardanti le sue quote di mercato e quelle dei suoi concorrenti nel corso del periodo fra il 2008 e l'ottobre 2013. Nel 2009 (ovverosia al momento dell'asserito abuso), le quote di mercato di Piaggio e quelle dei suoi più vicini concorrenti nel segmento di mercato comprendente gli *scooter* con cilindrata superiore ai 50 cc sono indicate nella sottostante tabella 1.

	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

- (24) L'esperienza della Commissione suggerisce che probabilmente non vi è dominanza se la quota di mercato di un'impresa è inferiore a 40% nel mercato rilevante¹⁷. Sulla base dei dati pubblicamente disponibili e delle stime di Piaggio (vedi la tabella 1), le quote di mercato di detta impresa sono state [REDACTED];
[REDACTED]
[REDACTED] Ciò significa che la quota di mercato della società non è stata sufficientemente elevata da apparire indicativa di una posizione dominante.¹⁸ Sulla base di tali evidenze appare pertanto molto difficile raggiungere una conclusione in merito alla possibilità di individuare la sussistenza di una posizione dominante.
- (25) In aggiunta, nella Sua lettera del 12 novembre 2012, Lei osserva che, dal Suo punto di vista, la Commissione nella propria analisi dovrebbe tener conto degli altri "indicatori

¹⁵ In particolare, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti italiano (documenti ID00250 e 00277-278), dall'Observatorio de Seguridad Vial spagnolo (documento ID00255), dall'Ufficio statistico austriaco (documenti ID00260-00263), dall'Istituto portoghese per la mobilità e il trasporto terrestre (documento ID00267) e dal Dipartimento per i trasporti britannico (documento ID00280).

¹⁶ Stime basate sui dati forniti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti italiano concernenti le registrazioni di veicoli a due ruote con cilindrata superiore ai 50 cc (documento ID00278). Questo dato consente un margine di errore sino al 4,34% (che rappresenta la percentuale del totale delle registrazioni che non sono classificate). La stima riguardante la parte di mercato di Piaggio, pari al 24,34%, include la registrazione di veicoli Aprilia (4,83% delle registrazioni totali).

¹⁷ Comunicazione della Commissione – Orientamenti sulle priorità della Commissione nell'applicazione dell'articolo 82 del trattato CE al comportamento abusivo delle imprese dominanti volto all'esclusione dei concorrenti, GU C 45 del 24.2.2009, pag. 7.

¹⁸ V. la sentenza *AKZO Chemie BV/Commissione*, causa C-62/86 ECLI:EU:C:1991:286, paragrafo 60.

strutturali" che Lei riconosce come indicativi della dominanza di Piaggio, ovvero, la struttura e le risorse dell'impresa in causa; il suo accesso ai capitali; un forte marchio; una rete di punti di vendita altamente sviluppata; la capacità di influenzare i prezzi; un mercato maturo; e la domanda spontanea per i suoi *scooter*. In ogni caso, Lei non ha prodotto alcun elemento aggiuntivo a supporto delle Sue affermazioni. Inoltre, non tutti gli "indicatori strutturali" cui Lei si riferisce sembrano costituire necessariamente un indizio di dominanza.

- (26) In ogni caso, alla luce di quanto sopra esposto, la Commissione considera che vi sia una scarsa probabilità di individuare una posizione dominante in capo a Piaggio. Ciò detto, come illustrato al paragrafo 19, l'applicazione dell'art. 102 TFUE richiede che sia provata sia la posizione dominante sia l'abuso della medesima. Pertanto, anche laddove fosse possibile affermare che Piaggio deteneva una posizione dominante, ciò non sarebbe sufficiente a indurre la Commissione a concludere che l'art. 102 TFUE è stato violato.

3.1.2. Gli asseriti abusi

Le pressioni sui rivenditori per indurli a non vendere prodotti di LML

- (27) In risposta alla Sua prima affermazione, secondo la quale Piaggio avrebbe esercitato pressioni sui rivenditori italiani per indurli a non vendere prodotti di LML, come indicato al punto 12, la Commissione ha preso contatto, nel marzo 2010, con un certo numero di rivenditori italiani. Tuttavia, questi contatti non hanno permesso di acquisire prove che confermassero la Sua affermazione.
- (28) La Commissione inoltre osserva che le prove che Lei adduce a sostegno della Sua affermazione secondo la quale Piaggio ha esercitato pressioni in Austria, Spagna, Portogallo, Svizzera e Regno Unito consistono in e-mail che LML ha ricevuto dai suoi agenti di vendita in ciascuno di detti Stati. Gli agenti in questione considerano che il basso livello di vendite dei prodotti LML debba essere posto in relazione con le pressioni esercitate da Piaggio su taluni rivenditori di *scooter*¹⁹. Tenuto conto della loro provenienza, così come del fatto che queste *e-mail* non contengono alcuna prova di circostanze di pressioni esercitate da Piaggio, la Commissione non considera che questi elementi abbiano un forte valore probatorio. Inoltre, come indicato al punto 12, la Commissione ha ricevuto risposte alle sue richieste d'informazioni da 15 rivenditori italiani di *scooter*, tutte indicanti che questi ultimi non avevano subito, da parte di Piaggio, alcuna pressione tendente a indurli a terminare le vendite di modelli di LML.
- (29) Nella Sua lettera del 12 novembre 2012, Lei ha altresì spiegato che la presenza di Piaggio nella maggior parte dei punti di vendita dei rivenditori multimarca è un'indicazione dell'entità dell'asserito abuso. La Commissione osserva tuttavia, che lungi dall'essere un indizio di abuso, la presenza di rivenditori multimarca indica piuttosto l'esistenza *intra muros* di una forte concorrenza intermarca.

L'assicurazione [redacted]

¹⁹ V. il documento ID00029.

- (30) Per quanto riguarda il programma "██████████ Piaggio", la Commissione in primo luogo osserva che tale programma era fornito da ██████████²⁰. Non sussistono indicazioni che Piaggio stessa fosse coinvolta nella fornitura del programma ██████████ Piaggio" o nell'esclusione dei prodotti di LML dall'ambito d'applicazione di quest'ultimo. La Commissione desidera inoltre porre l'accento sul fatto che, anche nel caso in cui fosse dimostrato che Piaggio era stata coinvolta nella creazione del programma in causa, è improbabile che un tale coinvolgimento possa costituire un comportamento abusivo. Come la Corte ha chiarificato nella sentenza *Hoffman La Roche*²¹, una distinzione deve essere fatta tra un comportamento abusivo e un comportamento rispondente alle condizioni normali di concorrenza fra beni o servizi. Appare normale che un comportamento commerciale di un'impresa che desideri migliorare la qualità dei suoi prodotti organizzi un programma di garanzia esteso, al fine di aumentare l'affidabilità dei suoi prodotti e la loro attrattività per i consumatori. Lei non ha fornito alcuna spiegazione circa la ragione per la quale tale comportamento dovrebbe essere considerato come abusivo. La Commissione infine osserva che non vi è alcuna indicazione che Piaggio abbia cercato di impedire ai suoi rivenditori di vendere programmi concorrenti di garanzie estese, compresi quelli che avrebbero potenzialmente coperto gli *scooter* di LML.

Le azioni giudiziarie defatigatorie

- (31) Per quel che concerne la Sua terza affermazione, riguardante le azioni giudiziarie intraprese da Piaggio contro LML, la Commissione fa riferimento alla giurisprudenza *ITT Promedia*²². Nella sentenza emanata in questo caso, il Tribunale ha stabilito che due criteri cumulativi devono sussistere per poter determinare i casi nei quali un'azione giudiziaria è abusiva, a norma dell'articolo 102 del TFUE²³, ovverosia: (i) occorre che l'azione non possa essere ragionevolmente considerata diretta a far valere i diritti dell'impresa considerata e pertanto sia meramente defatigatoria e (ii) che sia concepita nell'ambito di un piano avente lo scopo di eliminare la concorrenza²⁴. Le prove che Lei ha addotto non appaiono soddisfare questi due criteri. In primo luogo, non vi sono indicazioni che la lite in questione abbia perseguito uno scopo diverso da quello consistente in una legittima ricerca di Piaggio di proteggere quello che esso considera come un suo oggetto tutelato dalle norme sulla proprietà intellettuale. In secondo luogo, Lei non ha presentato elementi sufficienti a suffragare la Sua affermazione secondo la quale l'intenzione di Piaggio era di escludere LML dal mercato.

²⁰ V. ██████████ per esempio, è ██████████

²¹ V. la sentenza *Hoffmann-La Roche & Co. AG/Commissione*, causa C-85/76, EU:C:1979:36.

²² V. la sentenza *ITT Promedia NV/Commissione*, causa T-111/96, EU:T:1998:183; per una recente applicazione della giurisprudenza *Promedia*, si veda la sentenza *Protégé International Ltd/Commissione*, causa T-119/09, EU:T:2012:42, punti 56-59 (disponibile in francese).

²³ Ex articolo 86 del trattato CE.

²⁴ V. la sentenza *ITT Promedia NV/Commissione*, citata nella nota 22, punti 55-58 e 72-73.

- (32) Sulla base delle considerazioni esposte ai punti da 26 a 30, la probabilità di accertare l'esistenza di un'infrazione appare limitata.

3.2. La portata delle indagini necessarie

- (33) La Commissione inoltre reputa che un'indagine approfondita concernente le affermazioni che Lei ha espresso richiederebbe l'impiego di considerevoli risorse e sarebbe probabilmente sproporzionata in considerazione della scarsa probabilità di accertare un'infrazione dell'articolo 102 del TFUE. Un'indagine approfondita richiederebbe, fra l'altro, un'analisi dell'esistenza di eventuali barriere all'entrata o di un potere d'acquisto per stabilire la dominanza, così come l'esistenza di fattori che dimostrino che il comportamento da Lei denunciato è stato in grado di restringere la concorrenza. Inoltre, in considerazione del fatto che Lei afferma che l'abuso si è verificato nell'intero SEE o perlomeno in cinque Stati membri (Austria, Italia, Portogallo, Spagna e Regno Unito) e in uno Stato non facente parte dell'UE (Svizzera), un'indagine approfondita concernente le Sue affermazioni esigerebbe notevoli risorse aggiuntive, che sarebbero sproporzionate in considerazione della scarsa probabilità di accertare un'infrazione dell'articolo 102 del TFUE.

4. CONCLUSIONE

- (34) Per le ragioni sopraesposte, la Commissione, applicando il proprio potere discrezionale di stabilire priorità, è giunta alla conclusione che non vi siano motivi sufficienti per compiere ulteriori indagini sulle presunte infrazioni e respinge pertanto la Sua denuncia ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento n. 773/2004.

5. PROCEDURA

5.1. Possibilità di contestare la decisione

- (35) È possibile ricorrere in giudizio contro la presente decisione dinanzi al Tribunale dell'Unione europea, conformemente all'articolo 263 del TFUE.

5.2. Riservatezza

- (36) La Commissione si riserva il diritto di inviare una copia della presente decisione a Piaggio. La Commissione può inoltre decidere di rendere pubblica la presente decisione - o una sintesi della stessa - sul proprio sito Internet²⁵. Se ritiene che alcune parti della decisione contengano informazioni riservate, La prego di informarne entro due settimane dal ricevimento della stessa Isabela Atanasiu (tel. +32 2 295.03.57 e-mail: isabela.atanasiu@ec.europa.eu) e John Clark (tel. +32 2 299.59.78; e-mail: john.clark@ec.europa.eu). Voglia identificare chiaramente le informazioni in questione e indicare perché ritiene che debbano essere considerate riservate. In assenza di risposta entro il termine stabilito, la Commissione presumerà che Lei ritenga che la presente decisione non contenga informazioni riservate e che possa essere pubblicata sul sito Internet della Commissione o inviata a Piaggio.

²⁵ Cfr. punto 150 della comunicazione della Commissione sulle migliori pratiche relative ai procedimenti previsti dagli articoli 101 e 102 del TFUE, GU C 308 del 20.10.2011, pag. 6.

- (37) Su Sua richiesta e solo se necessario per la tutela di interessi legittimi, è possibile non specificare la Sua identità nella versione pubblicata della decisione.

Per la Commissione

*Joaquim ALMUNIA
Vicepresidente*

Allegati:

Elenco dei documenti sui quali la Commissione ha fondato la propria decisione

1. Informazioni del denunciante del 29 dicembre 2009 e del 23 febbraio 2010 - documenti ID00004, 00025 e 00029.
2. Lettera di Piaggio del 15.4.2010 – documento ID00141.
3. Lettera di Piaggio del 6 dicembre 2011 – documento ID00272.
4. Lettera di Piaggio del 23 dicembre 2013 – documento ID00365.
5. Allegato alla lettera della Commissione del 29 gennaio 2014 – documento ID00379.
6. Messaggi elettronici dell'Observatorio Nacional de Seguridad Vial del 27 ottobre 2011 e del 2 novembre 2011- documenti ID00250 e 00277-00278.
7. Messaggio elettronico dell'Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres del 23 novembre 2011 – documento ID00267.
8. Messaggio elettronico dell'Observatorio Nacional de Seguridad Vial del 27 ottobre 2011 – documento ID00255.
9. Messaggi elettronici del Bundesanstalt Statistik Österreich del 16 novembre 2011 e del 17 novembre 2011 – documenti ID00260-00263.
10. Messaggio elettronico del Vehicle Statistics Department for Transport del 25 ottobre 2011 – documento ID00280.
11. Denuncia e informazioni complementari di LML – non allegato.