

5. El punto 11 del artículo 3 del Reglamento n° 123/85, relativo a la aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado a determinadas categorías de acuerdos de distribución y de servicio de venta y de posventa de vehículos automóviles, no permite que los miembros de una red de distribución se nieguen, basándose en que el intermediario ejerce su actividad con carácter profesional, a vender los vehículos automóviles de la gama considerada en el acuerdo o productos correspondientes a usuarios finales que utilizan los servi-

cios de un intermediario que justifica, mediante un poder otorgado previamente por escrito, que actúa en nombre y por cuenta de dichos usuarios. Cuando el intermediario no se haya extralimitado en el ejercicio de los poderes que el usuario final le ha otorgado por escrito para comprar y, en su caso, para hacerse cargo de la entrega de un vehículo automóvil determinado, una negativa a vender dada por el distribuidor al apoderado es contraria a las disposiciones del Reglamento n° 123/85.

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA (Sala Segunda)
de 22 de abril de 1993 *

En el asunto T-9/92,

Automobiles Peugeot SA y Peugeot SA, sociedades francesas, con domicilio social en París, representadas por M^e Xavier de Roux, Abogado de París, que designa como domicilio en Luxemburgo el despacho de M^e Guy Loesch, 8, rue Zithe,

partes demandantes,

contra

Comisión de las Comunidades Europeas, representada por el Sr. Giuliano Marengo, Consejero Jurídico, en calidad de Agente, asistido por M^e Francis Herbert, Abogado de Bruselas, que designa como domicilio en Luxemburgo el despacho del Sr. Nicola Anecchino, miembro del Servicio Jurídico, Centre Wagner, Kirchberg,

parte demandada,

* Lengua de procedimiento: francés.

apoyada por

Eco System SA, sociedad francesa, con domicilio social en Rouen (Francia), representada por los M^{es} Robert Collin, Abogado de París, y Nicolas Decker, Abogado de Luxemburgo, que designa como domicilio en Luxemburgo el despacho de este último, 16, avenue Marie-Thérèse,

y por

Bureau européen des unions de consommateurs (BEUC), asociación belga, con sede social en Bruselas, representada por el Sr. Philip Bentley, Barrister of Lincoln's Inn, y por el Sr. Konstantinos Adamantopoulos, Abogado de Atenas, que designa como domicilio en Luxemburgo el despacho de M^e Arsène Kronshagen, 12, boulevard de la Foire,

partes coadyuvantes,

que tiene por objeto que se anule la Decisión 92/154/CEE de la Comisión, de 4 de diciembre de 1991, relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 85 del Tratado CEE (IV/33.157 — Eco System/Peugeot; DO L 66, p. 1),

EL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA
DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (Sala Segunda),

integrado por los Sres.: J.L. Cruz Vilaça, Presidente; D.P.M. Barrington, J. Biancarelli, A. Saggio y C. Briët, Jueces;

Secretario: Sr. H. Jung;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 16 de diciembre de 1992;

dicta la siguiente

Sentencia

Hechos

1 La Decisión controvertida 92/154/CEE de la Comisión, de 4 de diciembre de 1991, relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 85 del Tratado CEE (IV/33.157 — Eco System/Peugeot; DO L 66, p. 1), se adoptó a raíz de una denuncia, presentada por Eco System SA (en lo sucesivo, «Eco System») ante la Comisión, el 19 de abril de 1989, dirigida contra Automobiles Peugeot SA y contra tres de sus revendedores autorizados en Bélgica, basándose en que, desde el mes de marzo de 1989, éstos obstaculizaban las importaciones paralelas de vehículos efectuadas por Eco System en el ejercicio de su actividad como mandatario que actuaba por cuenta y en nombre de usuarios finales franceses dispuestos a comprar vehículos Peugeot o Talbot. En su denuncia, Eco System también había solicitado a la Comisión que adoptara medidas provisionales para poner fin al perjuicio grave e irreparable que podía sufrir a causa de los obstáculos antes mencionados.

2 Eco System tiene por objeto social ofrecer a los usuarios finales un servicio consistente en la compra de vehículos en los países que tengan los mejores precios. No ofrece servicio de garantía, ni de posventa, ni de aceptación del vehículo usado de sus clientes a cuenta de uno nuevo y no posee existencias de automóviles de su propiedad. En la práctica, Eco System obtiene, de forma activa y en el ámbito nacional, en especial mediante una publicidad en todos los medios de comunicación, poderes escritos de los usuarios finales franceses interesados y se limita a exponer en sus escaparates los automóviles ya vendidos, que están a la espera de ser entregados.

3 Como medida de protección de su red de distribución, que ha quedado acreditado que se halla comprendida en el ámbito de aplicación 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»), Automobiles Peugeot SA difundió, el 9 de mayo de 1989, a través de sus sociedades filiales, a todos los agentes que formaban la red de distribución Peugeot en Bélgica, en Francia y en Luxemburgo, una circular, procedente de Peugeot SA, en la que daba instrucciones a los concesionarios y revendedores autorizados para que suspendieran sus entregas a Eco System y que no volvieran a aceptar los pedidos de

vehículos nuevos de la marca Peugeot procedentes de dicha empresa, tanto si esta empresa actuare por cuenta propia como si lo hiciera por cuenta de sus mandantes. La circular precisaba que deberían aplicarse las mismas instrucciones a todo organismo que actuase de modo similar. El proyecto de esta circular fue comunicado el 25 de abril de 1989 a la Dirección General de Competencia (DG IV) de la Comisión, pero sin proceder a una notificación formal.

- 4 El 27 de noviembre de 1989, la Comisión inició contra Automobiles Peugeot SA y Peugeot SA el procedimiento establecido en el artículo 3 del Reglamento n° 17 del Consejo, de 6 de febrero de 1962, Primer Reglamento de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado (DO 1962, 13, p. 204; EE 08/01, p. 22).
- 5 Mediante Decisión de 26 de marzo de 1990, la Comisión, con carácter de medidas provisionales, intimó a Peugeot SA y a Automobiles Peugeot SA, bajo apercibimiento de tener que pagar una multa coercitiva, para que dirigieran a todos sus concesionarios y agentes, en el plazo de dos semanas, una carta que suspendiera la ejecución de la circular de 9 de mayo de 1989 hasta que se adoptara una Decisión definitiva en el procedimiento principal. La Decisión de 26 de marzo, por otra parte, fijaba el contingente de transacciones de vehículos (1.211 vehículos al año, dentro de un límite mensual de 150) que Eco System podría realizar, por cuenta de sus clientes y en base a un poder escrito previo, con la red Peugeot y a las que no podrían oponerse las demandantes.
- 6 Mediante escrito presentado en la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia el 24 de abril de 1990, Automobiles Peugeot SA y Peugeot SA (en lo sucesivo, «Peugeot») interpusieron un recurso de anulación contra esta Decisión (asunto T-23/90). Paralelamente, las demandantes presentaron una demanda de medidas provisionales con el fin de obtener la suspensión de la ejecución de dicha Decisión. Mediante auto de 21 de mayo de 1990, el Presidente del Tribunal de Primera Instancia desestimó esta demanda. Mediante sentencia de 12 de julio de 1991, Peugeot/Comisión (T-23/90, Rec. p. II-653; en lo sucesivo, «Peugeot I»), el Tribunal de Primera Instancia desestimó el recurso de anulación. El 12 de septiembre de 1991, las demandantes interpusieron un recurso de casación contra esta sentencia ante el Tribunal de Justicia (asunto C-229/91 P).
- 7 Mediante la Decisión controvertida de 4 de diciembre de 1991, la Comisión consideró que debido a que el envío de la circular de 9 de mayo de 1989 por Peugeot a sus concesionarios de Francia, Bélgica y Luxemburgo y su aplica-

ción por parte de estos últimos, tuvieron por efecto la interrupción de las entregas de vehículos de la marca Peugeot a Eco System, constituyen un acuerdo o al menos una práctica concertada, prohibidos por el apartado 1 del artículo 85 del Tratado CEE (artículo 1 de la Decisión). Para motivar esta apreciación, la Decisión señala, especialmente, que este acuerdo «tiene por objeto y por efecto restringir la competencia dentro del mercado común, en los términos del apartado 1 del artículo 85, ya que con su aplicación por la totalidad de las empresas de la red de Peugeot en los países mencionados se persigue como objetivo, y de hecho se logra como resultado, impedir de manera general la exportación a Francia de vehículos nuevos de la marca Peugeot adquiridos en Bélgica y en Luxemburgo por usuarios franceses a través de Eco System. Esta restricción debe considerarse grave debido a la importante posición que ocupa la marca Peugeot en el mercado comunitario. Dado que por definición se refiere a los intercambios transfronterizos, este acuerdo puede afectar al comercio entre los Estados miembros». La Decisión señala igualmente que, por un lado, «el acuerdo denunciado», tal como se desprende de la citada circular, «no puede acogerse a la exención por categorías prevista en el Reglamento (CEE) n° 123/85, puesto que las cláusulas que prohíben la importación o la exportación de vehículos no figuran entre las obligaciones que restringen la competencia admitidas por dicho Reglamento» y, por otro, que dicho acuerdo no puede beneficiarse de una exención individual, debido principalmente a que no se había notificado.

8 En estas circunstancias, la Comisión, mediante la Decisión controvertida, intimó a Peugeot para que pusiera fin a la infracción dirigiendo a sus concesionarios, en el plazo de dos meses a partir de la notificación de la Decisión, una nueva circular que anulara la de 9 de mayo de 1989, y que se abstuviera en el futuro de cualquier comportamiento que perpetuara los efectos censurados de esta última circular (artículo 2). Por otra parte, la Comisión, conforme al artículo 10 del Reglamento n° 123/85, denegó la exención prevista por dicho Reglamento al contrato-tipo de distribución de los automóviles Peugeot en Bélgica y en Luxemburgo, con efectos a partir de la fecha de expiración del plazo de dos meses mencionado anteriormente, salvo que los interesados se atuvieran a las intimaciones contenidas en su Decisión (artículo 3).

9 A raíz de la Decisión de 4 de diciembre de 1991, las demandantes desistieron del recurso de casación que habían interpuesto contra la sentencia Peugeot I, antes citada. Mediante auto de 6 de abril de 1992, el Presidente del Tribunal de Justicia acordó el archivo del asunto.

Procedimiento

- 10 En estas circunstancias, mediante escrito presentado en la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia el 10 de febrero de 1992, las demandantes, con arreglo al artículo 173 del Tratado CEE, interpusieron el presente recurso de anulación.
- 11 Mediante autos del Presidente de la Sala Segunda del Tribunal de Primera Instancia de 9 de julio de 1992, se admitió la intervención de Eco System y del Bureau européen des unions de consommateurs (BEUC) en apoyo de las pretensiones de la parte demandada.
- 12 Visto el informe del Juez Ponente, el Tribunal de Primera Instancia decidió iniciar la fase oral sin previo recibimiento a prueba. No obstante, con carácter de diligencias de ordenación del procedimiento, instó a la parte coadyuvante Eco System a aportar un ejemplar del contrato-tipo de mandato que utiliza. En la vista celebrada el 16 de diciembre de 1992 se oyeron los informes orales de las partes y sus respuestas a las preguntas formuladas por el Tribunal de Primera Instancia. En la vista, y a petición del Tribunal de Primera Instancia, las partes consintieron en que los documentos unidos, en anexo, a los autos en el asunto Peugeot I, antes citado, se tomaran en consideración en el marco del presente asunto. El Presidente declaró terminada la fase oral una vez concluida la vista.
- 13 Las demandantes solicitan al Tribunal de Primera Instancia que:
- Anule la Decisión de la Comisión de 4 de diciembre de 1991 por ser contraria al apartado 3 del artículo 85 del Tratado, al Reglamento n° 123/85 y a la Comunicación 85/C 17/03 de la Comisión, de 12 de diciembre de 1984, relativa a su Reglamento n° 123/85 (DO 1985, C 17, p. 4; EE 08/02, p. 147; en lo sucesivo, «Comunicación de 12 de diciembre»).
 - Declare que la circular de 9 de mayo de 1989 dirigida por Peugeot a su red en Francia, en Bélgica y en Luxemburgo se atiene a las disposiciones del Reglamento n° 123/85 en relación con las de la Comunicación de 12 de diciembre.

14 La Comisión, por su parte, solicita al Tribunal de Primera Instancia que:

— Desestime el recurso por infundado.

— Condene en costas a las demandantes.

15 La parte coadyuvante Eco System solicita al Tribunal de Primera Instancia que:

— Desestime el recurso por infundado.

— Condene a las demandantes al pago de las costas, incluidas las ocasionadas por la intervención de Eco System.

16 La parte coadyuvante BEUC solicita al Tribunal de Primera Instancia que:

— Desestime el recurso por infundado.

— Condene a las demandantes al pago de las costas, incluidas las ocasionadas por la intervención del BEUC.

Fondo

17 En apoyo de sus pretensiones, los demandantes invocan dos motivos de anulación. En el primer motivo afirman, esencialmente, que la Decisión controvertida infringe el punto 11 del artículo 3 del Reglamento n° 123/85 y la Comunicación de 12 de diciembre, considerados conjuntamente. En el segundo motivo, alegan que la Decisión controvertida viola el principio de la seguridad jurídica.

Sobre el motivo basado en la infracción del punto 11 del artículo 3 del Reglamento n° 123/85 en relación con la Comunicación de 12 de diciembre

— Alegaciones de las partes

- 18 Las demandantes señalan, en primer lugar, que el concesionario vinculado por un contrato de distribución exclusiva y selectiva celebrado en el sector del automóvil, exento, con arreglo al Reglamento n° 123/85, de la aplicación del apartado 1 del artículo 85 del Tratado, disfruta de un monopolio de reventa que le autoriza a negarse a efectuar entregas a cualquier revendedor que no sea miembro autorizado de la red de distribución.
- 19 Según las demandantes, el punto 11 del artículo 3 del Reglamento n° 123/85, al autorizar al distribuidor a vender vehículos de la gama considerada en el acuerdo, u otros productos correspondientes, a usuarios finales que utilicen los servicios de intermediarios no autorizados, siempre que dichos usuarios hayan previamente dado poderes por escrito al intermediario para comprar, en nombre y por cuenta de aquéllos, un vehículo automóvil concreto, constituye una excepción al principio de la distribución selectiva y exclusiva. Esta disposición no constituye, sin embargo, una contrapartida indispensable a la existencia de una red de distribución selectiva, sino que, por el contrario, es un medio para que el constructor pueda proteger su red de distribución, al exigir al intermediario el cumplimiento de determinados requisitos.
- 20 Las demandantes alegan, por otro lado, que, al indicar, en su Comunicación de 12 de diciembre, que «las empresas de la red de distribución podrán estar obligadas a no vender ningún vehículo nuevo de la gama considerada en el acuerdo [...] a un tercero o a través de un tercero cuando este último sea un revendedor autorizado de vehículos nuevos de la gama considerada en el acuerdo o ejerza una actividad equivalente a la reventa», la Comisión limitó el ámbito de aplicación de la excepción, establecida en el punto 11 del artículo 3 del Reglamento n° 123/85, al principio de la distribución exclusiva dentro de la red de distribución establecido por dicho Reglamento. Basándose en esta interpretación restrictiva del punto 11 del artículo 3 del Reglamento n° 123/85, las demandantes dirigieron a sus concesionarios de la red Peugeot la circular de 9 de mayo de 1989, destinada a proteger su sistema de distribución selectiva de la actividad equivalente a la reventa ejercida por Eco System. El concepto de actividad equivalente a la reventa no es un concepto jurídico, sino que más bien se refiere a una actividad que, en el campo económico, tiene los mismos efectos que el acto de reventa.

- 21 Las demandantes consideran que, para admitir su intervención en el sector del automóvil, un apoderado profesional debe ser totalmente neutro en relación con la demanda. Ahora bien, desde el momento en que, por su propia acción comercial, el mandatario interfiere en aquélla, ejerce una actividad equivalente a la reventa. El hecho de que Eco System haya alegado que la circular de Peugeot provocó el hundimiento de su volumen de negocios demuestra que la actividad de Eco System no es neutra en relación con la demanda. En tal caso, la parte de su actividad realizada con vehículos Peugeot debería corresponder *grosso modo* a la demanda de dicha marca en el mercado francés, es decir, el 22 %.
- 22 A juicio de las demandantes, un apoderado incumple este deber de neutralidad en el mercado y, por consiguiente, sobrepasa el marco de su actividad profesional cuando efectúa, en especial, promociones comerciales o acciones publicitarias que no se refieren a su actividad sino a los vehículos de una marca que él ofrece de modo permanente en el mercado. Ahora bien, Eco System también expuso algunos vehículos de la marca Peugeot en la cadena de establecimientos «Carrefour» y utilizó un folleto publicitario editado por dicha cadena de establecimientos. La confusión creada por esta publicidad en la percepción del público sobre la verdadera actividad de Eco System en el mercado —que, por otra parte, ha sido reconocida por la Comisión— ha llevado necesariamente a las demandantes a considerar que Eco System realizaba una actividad equivalente a la reventa. De hecho, al ofrecer una fuente alternativa de suministro de vehículos de la marca Peugeot en condiciones equivalentes a las de un concesionario, Eco System aparece a los ojos del gran público como un distribuidor o un concesionario de la red Peugeot, más que como un prestatario de servicios.
- 23 Las demandantes alegan, en particular, que en cada operación Eco System asume riesgos anormales para un simple apoderado, pero característicos de la actividad de revendedor, a saber:
- un riesgo de disposición del vehículo o riesgo de no venderlo, en la medida en que Eco System, que ha anticipado el precio del vehículo, debe venderlo en caso de desistimiento de un cliente;
 - un riesgo de depósito, que le obliga a indemnizar a su cliente en caso de pérdida o deterioro del vehículo;

- un riesgo de crédito, puesto que Eco System, o su intermediario financiero, anticipa el precio del vehículo y puede tener que soportarlo en caso de insolvencia de un cliente;
- un riesgo «económico», puesto que las variaciones de los tipos de cambio corren a cuenta de Eco System.

24 Las demandantes subrayan, a este respecto, que el hecho de que el mandatario posea un poder previo y que no sobrepase las facultades que éste último le confiere no basta para excluir que su actividad sea equivalente a la reventa, dado que los riesgos económicos que corre son de la misma naturaleza que los que asume un verdadero revendedor. Si se admitiera lo contrario el concepto de actividad equivalente a la reventa quedaría vacío de contenido y, al mismo tiempo, Peugeot quedaría sin medios para proteger su red de distribución. A este respecto, las demandantes invocan la sentencia del Tribunal de Justicia y las conclusiones presentadas por el Abogado General Sir Gordon Slynn, en el asunto Binon (sentencia de 3 de julio de 1985, 243/83, Rec. pp. 2015 y ss., especialmente p. 2017), de las que se desprende que, si bien un operador puede actuar como mandatario cuando posee un poder en debida forma, no puede sin embargo conservar esta calificación cuando actúa en nombre de varios centenares de mandantes, lo cual le convierte en un operador independiente desde el punto de vista del Derecho sobre la competencia.

25 La Comisión, por su parte, señala, con carácter preliminar, que la Comunicación de 12 de diciembre no forma parte del «bloque de legalidad comunitario», con arreglo al que debe apreciarse un recurso de anulación, y que, por consiguiente, debería desestimarse el recurso, en la medida en que se basa en la infracción de dicha Comunicación.

26 Para rebatir la interpretación del Derecho comunitario hecha por las demandantes, la Comisión subraya que el Tribunal de Justicia, en su sentencia de 18 de diciembre de 1986, VAG France (10/86, Rec. p. 4071), ha precisado, en relación con el Reglamento n° 123/85, que el principio que rige los acuerdos restrictivos de competencia que puedan afectar al comercio entre Estados miembros es el de la prohibición, salvo si las disposiciones del apartado 1 del artículo 85 del Tratado CEE han sido declaradas inaplicables por la Comisión con arreglo al apartado 3 del mismo artículo. De ello se deduce, según la Comisión, que los requisitos a los que se halla supeditada la exención deben ser objeto de una interpretación extensiva, mientras

que las medidas de protección de la red efectivamente autorizadas por el Reglamento n° 123/85, en cuanto cláusulas restrictivas de la competencia exentas, deben ser objeto de una interpretación estricta. Esta postura se corresponde con los principios generales relativos a la interpretación de los Reglamentos de exención por categoría.

27 Según la demandada, uno de los requisitos indispensables para que los contratos de distribución selectiva y exclusiva queden exentos es que las cláusulas restrictivas de la competencia que contengan se limiten de modo que no impidan que el usuario final pueda participar razonablemente en las ventajas que resultan de tales acuerdos y, en particular, comprar en un Estado miembro que no sea el suyo, a fin de aprovecharse de las diferencias de precio a veces importantes entre mercados nacionales, incluso vecinos. Ahora bien, para que un usuario final tenga efectivamente la posibilidad de comprar un vehículo a cualquier miembro autorizado de la red de distribución, en cualquier Estado miembro, es indispensable que dicho usuario final pueda acudir a un intermediario, que tenga o no la calidad de profesional, al que previamente se le haya dado un poder para comprar y, en su caso, hacerse cargo de la entrega de un vehículo automóvil concreto.

28 Según la Comisión, ésta es la finalidad del punto 11 del artículo 3 del Reglamento n° 123/85, que tiene por objeto permitir que el usuario final pueda comprar a través de un intermediario al que previamente se le hayan dado poderes por escrito, tanto si es profesional como si no. En estas circunstancias, la disposición de que se trata debe interpretarse en el sentido de que permite a la red de distribución protegerse, por un lado, de la actividad de importadores paralelos que actúen en calidad de revendedores no autorizados y, por otro, de los intermediarios a los que un usuario final no les haya dado previamente un poder, o a quienes les haya dado un poder sin que se haya especificado el vehículo que constituya el objeto del mismo. Esta disposición no permite, sin embargo, adoptar una medida de protección consistente en no aceptar pedidos de vehículos concretos efectuados por un intermediario debidamente apoderado, o la entrega de tales vehículos, cuando este último actúa en nombre y por cuenta de sus mandantes y no se haya extralimitado en el ejercicio de sus facultades. Por lo tanto, el concepto de «actividad equivalente a la reventa», mencionado en la Comunicación de 12 de diciembre, no puede referirse a la acción comercial del intermediario profesional, sino exclusivamente a falsos poderes o a comportamientos fraudulentos de los intermediarios apoderados, salvo que sea contraria a los principios de base del Reglamento n° 123/85.

29 A este respecto, la Comisión observa que es inherente al carácter profesional de la actividad ejercida por Eco System que esta sociedad no sólo pueda hacer publicidad de su actividad de intermediario, sino que pueda elegir las marcas y tipos de vehículos para los que desea ofrecer sus servicios y, por lo tanto, aparecer a los ojos del público como una fuente alternativa de suministro de vehículos, especialmente de vehículos Peugeot. En respuesta a las alegaciones de las demandantes, la Comisión aduce, por un lado, que un análisis estadístico demuestra que Eco System no concentra su actividad en la marca Peugeot y, por otro lado, que en ningún momento Eco System creó equívocos, mediante su acción publicitaria, sobre la naturaleza real de su actividad profesional. Es más, Eco System insistió, de forma sistemática, en sus folletos publicitarios, sobre la naturaleza específica del vínculo contractual entre el mandante y el mandatario. Por lo que se refiere a la colaboración temporal de Eco System con Carrefour, la Comisión señala que el único hecho demostrado es que sólo un vehículo Peugeot, a la espera de ser entregado y con el acuerdo expreso del mandante, estuvo expuesto durante diez días en un establecimiento de Carrefour. En cuanto a la copia del folleto publicitario de Eco System editado y difundido por Carrefour, bajo su propio nombre, la Comisión, aunque reconoce que la cubierta de la citada copia pudo dar lugar a un cierto equívoco, considera sin embargo que la reacción global y definitiva de Peugeot a este respecto «violó el principio de proporcionalidad».

30 Por lo que se refiere a los riesgos que asume Eco System, las demandadas subrayan que las demandantes no aportan ninguna prueba que puedan apoyar su afirmación de que Eco System corre los riesgos de disposición de vehículos, de depósito o de crédito distintos de los que soportaría cualquier apoderado. Según la Comisión, Eco System no asume ningún riesgo jurídico o económico característico de la actividad de compra y de reventa, es decir, que implique una doble transmisión de la propiedad y los riesgos derivados de esta última. A este respecto, la Comisión subraya que la intervención de Eco System, en cuanto apoderado, se limita a establecer un vínculo jurídico directo entre el mandante y el concesionario, que comprende especialmente la facturación directa por parte de este último al primero, la matriculación y asegurar el vehículo a nombre del mandante, la transmisión de la propiedad y de los riesgos desde que se efectúa el pago al vendedor y, finalmente, la retribución del apoderado mediante una comisión. A juicio de la Comisión, el crédito concedido, durante un cierto período, por Eco System a su mandante no da lugar a que ésta asuma, además del riesgo de crédito propio de toda actividad de

prestación de servicios, el riesgo de no vender, característico de la actividad de revendedor. Por otra parte, la Comisión niega que Eco System corra ningún tipo de riesgo económico como consecuencia de posibles variaciones del cambio o del precio.

- 31 Finalmente, la demandada considera que, en el presente caso, la referencia a la sentencia Binon, antes citada, carece de pertinencia. Estima que no es posible comparar, por un lado, la apreciación, hecha con arreglo al apartado 1 del artículo 85, de la actividad de intermediario por cuenta de proveedores de productos o de servicios —lo cual era así en el asunto Binon— y, por otra parte, la apreciación, con arreglo al apartado 3 del artículo 85 y al Reglamento n° 123/85, de la actividad de intermediario de Eco System, en el marco de transacciones únicas cada vez, por cuenta de compradores individuales.
- 32 La parte coadyuvante Eco System señala que la Comisión estableció el punto 11 del artículo 3 del Reglamento n° 123/85 con el fin de facilitar la adquisición de vehículos por parte de los particulares al menor precio de toda la Comunidad. Habida cuenta, por un lado, del tiempo y de los medios necesarios para buscar, en los doce Estados miembros, el concesionario Peugeot que aplica el mejor precio por un vehículo determinado y, por otro, las múltiples gestiones propias de una importación paralela, sólo la intervención de un mandatario profesional, como Eco System, puede cumplir la función reguladora del mercado prevista en el punto 11 del artículo 3 del Reglamento n° 123/85 e impedir que dicha disposición sea papel mojado. Invoca, en este sentido, las sentencias del Tribunal de Justicia de 13 de julio de 1966, Consten y Grundig/Comisión (asuntos acumulados 56/64 y 58/64, Rec. p. 429), y de 7 de junio de 1983, Musique diffusion française y otros/Comisión (asuntos acumulados 100/80 a 103/80, Rec. p. 1825), las cuales, según la parte coadyuvante, prohíben los contratos de distribución exclusiva que constituyen un obstáculo a las importaciones paralelas, y recuerda, a este respecto, que los concesionarios autorizados de Peugeot nunca hayan pretendido sacar provecho de las diferencias de precio de los vehículos entre los Estados miembros abasteciéndose entre ellos. En estas circunstancias, Eco System considera que el concepto de actividad equivalente a la reventa no puede interpretarse de un modo que vacíe de su contenido al punto 11 del artículo 3 del Reglamento n° 123/85. Este concepto sólo se refiere, en cualquier caso, los comportamientos fraudulentos que encubren la verdadera cualidad de revendedor de un operador que se presenta como apoderado, y no comprende de ningún modo una actividad como la suya, regulada esencialmente por los artículos 1984 y siguientes del Código civil francés, relativos al contrato de mandato.

- 33 La parte coadyuvante BEUC subraya, por su parte, que el beneficio que obtiene el consumidor de las redes de distribución exentas en virtud del apartado 3 del artículo 85 sería ficticio si, como sostienen las demandantes, el ámbito de aplicación del punto 11 del artículo 3 del Reglamento n° 123/85 dependiera de una apreciación económica y comercial de la actividad de intermediario. El objetivo de esta disposición es permitir que el proveedor se asegure de que el consumidor final, cuando compra un vehículo, establece un vínculo contractual directo con un distribuidor miembro de la red de distribución exclusiva o selectiva. Ello tiene por objeto, especialmente, reservar al consumidor un derecho contractual contra un miembro de la red en caso de vicios en el vehículo.

— Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 34 En el presente caso, el Tribunal de Primera Instancia estima que, para poder ejercer su control sobre la legalidad de la decisión de que se trata, dentro de los límites del motivo formulado por las demandantes, debe comprobar si la Comisión podía legítimamente considerar que la circular de 9 de mayo de 1989, dirigida por Peugeot a sus concesionarios en Francia, Bélgica y Luxemburgo, y su aplicación por parte de estos últimos, exceden del marco de la exención establecida por el Reglamento n° 123/85 y constituyen un acuerdo o, por lo menos, una práctica concertada prohibidos por el apartado 1 del artículo 85 del Tratado CEE.
- 35 El Tribunal de Primera Instancia recuerda, con carácter preliminar, que, como el Tribunal de Justicia declaró en su sentencia VAG France, antes citada, apartado 12, «el Reglamento n° 123/85, como Reglamento de aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado, se limita a dar a los agentes económicos del sector de los vehículos automóviles ciertas posibilidades que les permitan, a pesar de determinados tipos de cláusulas de exclusividad y de no competencia en sus acuerdos de distribución y de servicio de venta y de posventa, que éstos queden eximidos de la prohibición del apartado 1 del artículo 85». En efecto, como recuerda el segundo considerando de la exposición de motivos del Reglamento n° 123/85, «aunque los acuerdos enunciados en los artículos 1, 2 y 3 del presente Reglamento tienen generalmente como objeto o surten el efecto de impedir, restringir o falsear el juego de la competencia en el interior del mercado común y pueden afectar, en términos generales, al comercio entre los Estados miembros, la prohibición impuesta en el apartado 1 del artículo 85 del Tratado CEE puede, no obstante, en virtud del apartado 3 del artículo 85, ser declarada inaplicable a estos acuerdos, aunque sólo con condiciones limitativas».

- 36 Debe recordarse, en este contexto, que, en virtud del punto 11 del artículo 3 del Reglamento n° 123/85, la exención concedida con arreglo al apartado 3 del artículo 85 se aplica igualmente cuando el distribuidor se comprometa a «no vender los vehículos automóviles de la gama considerada en el acuerdo u otros productos correspondientes a usuarios finales que utilicen los servicios de un intermediario, más que en caso de que dichos usuarios hayan previamente dado poderes por escrito al intermediario para comprar y, en caso de ser éste el que recoja el vehículo, para hacerse cargo de la entrega de un vehículo automóvil concreto».
- 37 A este respecto, el Tribunal de Primera Instancia subraya que, habida cuenta del principio general de prohibición de las prácticas colusorias contrarias a la competencia consagrado en el apartado 1 del artículo 85 del Tratado, las disposiciones que establecen excepciones incluidas en un Reglamento de exención por categoría no pueden ser objeto de una interpretación extensiva y no pueden ser interpretadas de tal modo que los efectos del Reglamento se extiendan más allá de lo que exige la protección de los intereses que tienen por objeto garantizar (véase la sentencia del Tribunal de Justicia de 22 de marzo de 1984, Paterson y otros, 90/83, Rec. p. 1567, apartado 16).
- 38 A la luz de estos principios procede precisar, para la solución del presente litigio, la interpretación del concepto de intermediario al que se han dado poderes por escrito, en el sentido del punto 11 del artículo 3 del Reglamento n° 123/85.
- 39 A este respecto, procede señalar, en primer lugar, que, según una jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia (véase especialmente la sentencia de 18 de enero de 1984, Ekro, 327/82, Rec. p. 107, apartado 11), los términos de una disposición del Derecho comunitario que no contenga, a efectos de su interpretación, ninguna remisión expresa al Derecho de los Estados miembros deben normalmente ser interpretados de forma autónoma y uniforme, teniendo en cuenta el contexto de la disposición y la finalidad perseguida por la normativa de que se trate. No obstante, ello no impide que el Juez se remita al Derecho de los Estados miembros para interpretar el contenido y el alcance de tal disposición de Derecho comunitario (véase la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 18 de diciembre de 1992, Khouri/Comisión, T-85/91, Rec. p. II-2637, apartado 32).

- 40 En el presente caso, y como por otra parte declaró el Tribunal de Primera Instancia en su sentencia Peugeot I, antes citada, apartado 33, del sistema de esta disposición se deduce que su finalidad es garantizar la posibilidad de intervención de un intermediario, siempre que exista un vínculo contractual directo entre el distribuidor y el usuario final. Es preciso añadir que, para proteger la red de distribución de la competencia ilícita que podría proceder de cualquier revendedor no autorizado, la existencia de semejante vínculo debe probarse mediante poderes para comprar un vehículo determinado, otorgados previamente por escrito por el usuario final del vehículo al intermediario que actúe en su nombre y por su cuenta.
- 41 Debe señalarse, a este respecto, que la presentación de dichos poderes dados previamente por escrito para comprar el vehículo y, en su caso, hacerse cargo de la entrega, constituye la única condición impuesta al intermediario, conforme a la citada disposición. De ello se deduce que el propio tenor literal del punto 11 del artículo 3 del Reglamento n° 123/85 impide que se excluya a un intermediario debidamente apoderado, basándose únicamente en que este último ejerce su actividad con carácter profesional.
- 42 El Tribunal de Primera Instancia señala, en segundo lugar, que, teniendo en cuenta las dificultades de orden práctico que, tanto la búsqueda en todo el territorio comunitario de un vehículo determinado al mejor precio, como su entrega pueden significar para el usuario final, la exclusión de los intermediarios que actúan con carácter profesional privaría, en efecto, al punto 11 del artículo 3 de su efecto útil y tendría como resultado obstaculizar las importaciones paralelas y, por consiguiente, compartimentar los mercados nacionales. En estas circunstancias, tal exclusión, como el Tribunal de Justicia declaró en sus sentencias Consten y Grundig/Comisión y Musique diffusion française y otros/Comisión (apartado 86), antes citadas, sería contraria a los objetivos más fundamentales de la Comunidad y, en particular, a la realización de un mercado único.
- 43 Ahora bien, hay que reconocer que el ejercicio, con carácter profesional, de la actividad de intermediario puede implicar, por un lado, la realización de operaciones de promoción dirigidas al público y la posibilidad de concentrar sus esfuerzos en determinadas marcas de vehículos y, por otro lado, la aceptación de los riesgos inherentes a toda empresa de prestación de servicios.

44 Por otra parte, respecto a la alegación de las demandantes, según la cual el apartado 3 del punto I de la Comunicación de 12 de diciembre tiene por objeto interpretar restrictivamente el concepto de intermediario con poderes que figura en el punto 11 del artículo 3 del Reglamento n° 123/85, debe recordarse, con carácter preliminar, que, como declaró el Tribunal de Justicia en su sentencia de 28 de enero de 1992, Soba (C-266/90, Rec. p. I-287), apartadó 19, un acto interpretativo no puede modificar las disposiciones imperativas contenidas en un Reglamento.

45 El Tribunal de Primera Instancia recuerda que, según el tenor literal de la Comunicación de 12 de diciembre, «podrá obligarse a las empresas de la red de distribución a no vender ningún vehículo nuevo de la gama considerada en el acuerdo, o un vehículo correspondiente, a un tercero o a través de un tercero cuando este último se presente como un revendedor autorizado de vehículos nuevos de la gama considerada en el acuerdo o ejerza una actividad equivalente a la reventa. Incumbe al intermediario o al usuario final comunicar previamente, por escrito, al distribuidor de la red, que el intermediario, en el momento de la compra y de la recepción de un vehículo concreto, actúa en nombre y por cuenta del usuario final».

46 Para responder a la alegación de las demandantes basada en este pasaje de la Comunicación de 12 de diciembre, el Tribunal de Primera Instancia observa, por un lado, que dicho pasaje tiene por objeto interpretar no sólo el punto 11 del artículo 3 del Reglamento n° 123/85, sino también el punto 10 del mismo artículo, en particular el inciso a), con arreglo al cual están exentos de la prohibición establecida en el apartado 1 del artículo 85 del Tratado CEE las cláusulas del contrato de distribución por las que el distribuidor se obliga a reservar a los miembros de la red los productos contractuales u otros correspondientes. Este Tribunal considera, por otro lado, que, en su interpretación de los puntos 10 y 11 del Reglamento n° 123/85, la Comisión ha podido legítimamente tener en cuenta la necesidad de asegurar el efecto útil del punto 10 del artículo 3 de dicho Reglamento, es decir, garantizar una protección efectiva de la red de distribución contra las maquinaciones de terceros no autorizados. La Comisión ha podido también, legalmente, mediante la Comunicación examinada, precisar los requisitos que debe cumplir el intermediario con poderes para atenerse a las disposiciones del punto 11 del artículo 3 del mismo Reglamento. En efecto, estas últimas deben aplicarse de forma que se pueda garantizar que la entrega de los productos contractuales, por parte de un revendedor autorizado, a un intermediario al que se le hayan dado previamente y en su debida forma poderes por escrito no pueda ser considerada como un incumplimiento del revendedor de la obligación de reventa exclusiva dentro de la red de distribución que, en su caso, se le pueda imponer, con base en el punto 10 del artículo 3 del mismo Reglamento. A tal efecto, la Comunicación de

12 de diciembre, sin ignorar las disposiciones reglamentarias de que se trata, y sin restringir su ámbito de aplicación, ha podido precisar que puede obligarse a las empresas de la red de distribución a no aceptar los pedidos de un intermediario que ejerza, de hecho, una actividad equivalente a la reventa y recordar los requisitos, enunciados en el punto 11 del artículo 3 del Reglamento, que debe cumplir todo intermediario que pretenda ampararse en dichas disposiciones.

47 Corresponde ahora al Tribunal de Primera Instancia examinar si, como sostienen las demandantes, Eco System ha sobrepasado el marco del punto 11 del artículo 3 del Reglamento n° 123/85, asumiendo riesgos característicos de la actividad de revendedor, más bien que de la de intermediario, de tal modo que su actividad profesional pudiera ser considerada como equivalente a la reventa y no como una actividad de prestación de servicios.

48 A este respecto, y en primer lugar, el Tribunal de Primera Instancia considera útil recordar que la intervención del intermediario con poderes, prevista por la disposición examinada, supone el establecimiento de un vínculo contractual directo de compraventa entre el comprador del vehículo (usuario final) y la red de distribución. Para poder actuar en tal calidad sin que el revendedor pueda negarse a contratar, el intermediario debe limitarse a garantizar la prestación de un servicio consistente en poner en contacto a un cliente interesado en comprar un vehículo automóvil determinado al mejor precio con un revendedor, miembro de la red, dispuesto a vendérselo, así como en el establecimiento del necesario vínculo contractual directo entre las dos partes y en la realización de las operaciones afines. En estas circunstancias, el intermediario actúa exclusivamente en calidad de representante del usuario final; de ello se deduce que las relaciones jurídicas que nacen del acto o de los actos llevados a cabo por el apoderado se establecen directamente entre el mandante y el tercero interesado, en este caso el revendedor, por lo que el apoderado es ajeno a las mismas. En el caso de autos, consta que el vehículo que constituye el objeto del mandato está matriculado directamente, aunque de modo provisional, desde el primer momento, a nombre del cliente de Eco System, a cuyo nombre se extiende la factura. Eco System, en cuanto apoderado, no es, por lo tanto, parte del contrato de compraventa que celebra con un revendedor de la red automóvil en nombre y por cuenta del usuario final y, por consiguiente, no adquiere jamás la propiedad del vehículo que es objeto de la transacción. Por el contrario, y como se establece en el apartado 3 del artículo II del «contrato de concesión» de Peugeot para Bélgica, que se unió a los autos en el asunto Peugeot I, el revendedor miembro de la red «trata en su nombre personal y por su propia cuenta,

y no puede ser considerado de ningún modo como el apoderado del importador o del constructor».

49 La existencia, en el supuesto de la intervención de un apoderado, de un vínculo directo entre el usuario final y la red de distribución queda confirmado por la obligación impuesta, como requisito para la exención, a las empresas de la red de distribución por los incisos a) y b) del punto 1 del apartado 1 del artículo 5 del Reglamento n° 123/85, de prestar la garantía, así como el servicio gratuito y el consiguiente a los requerimientos, y ello cualquiera que haya sido el lugar de compra del vehículo en el mercado común. Como señala el duodécimo considerando de la exposición de motivos del Reglamento n° 123/85, estas disposiciones —como las del punto 11 del artículo 3 del mismo Reglamento— «tienen como objetivo impedir que quede afectada la libertad de los usuarios de comprar en cualquier punto del mercado común». A este respecto, el Tribunal de Primera Instancia señala que el artículo 7 de las condiciones generales adjuntas al contrato-tipo de mandato de Eco System establece que «la garantía la presta el constructor, constituye una obligación, tanto legal como convencional, se debe y puede ser exigida a la red del constructor, conforme al certificado de garantía que acompaña al vehículo. Dado que los poderes de Eco System se limitan a la importación, queda excluida cualquier garantía técnica e incumbe únicamente al constructor y a su red». Esta cláusula no hace sino traducir la existencia de dicha obligación de garantía a cargo de las empresas que forman parte de la red de distribución, con exclusión de cualquier obligación de la misma naturaleza por parte del intermediario.

50 En las circunstancias que se acaban de describir en los dos apartados anteriores, procede declarar que Eco System, en cuanto intermediario con poderes, no puede asumir ningún riesgo derivado de la doble transmisión de la propiedad, característica de la actividad de compraventa de un producto, o correspondiente a la propiedad, en particular el riesgo de tener que vender el vehículo en caso de desistimiento del usuario final, soportando, en su caso, el perjuicio financiero como consecuencia de no haberlo vendido.

51 Sin embargo, procede declarar, en segundo lugar que, como se deduce de los autos y de las explicaciones orales de las partes, en la medida en que Eco System satisface, en un primer momento, al revendedor autorizado que suministra

el vehículo, el precio principal, el Impuesto sobre el Valor Añadido y los gastos de importación del vehículo designado en el contrato, y que, en un segundo momento, requiere al comprador para que le reembolse, concede normalmente a sus clientes, en cada operación, un crédito correspondiente al anticipo que Eco System efectúa más allá del importe de la provisión de fondos recibida en el momento del otorgamiento de los poderes. El Tribunal de Primera Instancia considera que la concesión de dicho crédito, limitado al plazo de algunos días que transcurre entre el momento de la compra y del pago al revendedor miembro de la red y el momento de la entrega al comprador que reembolsa a Eco System su anticipo, aun cuando no sea inherente a la actividad del apoderado, no altera la calificación jurídica de un mandato de esta naturaleza. Desde este punto de vista, la situación de Eco System no se diferencia de la de cualquier apoderado que esté obligado, por contrato, a efectuar desembolsos y gastos que el mandante debe reembolsar, como por otra parte establecen la mayoría de las legislaciones de los Estados miembros.

- 52 El Tribunal de Primera Instancia observa, por otra parte, que los medios de que dispone el apoderado para hacer frente al riesgo de insolvencia del usuario final, o de que este último se niegue a cumplir el mandato, que asume en las circunstancias que se acaban de describir, se diferencian, en cualquier caso, de los que dispone el revendedor miembro de la red. En efecto, además del ejercicio de su derecho de retención, el apoderado puede utilizar vías jurídicas clásicas, a saber, los procedimientos judiciales de embargo y de venta de un bien perteneciente a un tercero. En el caso de Eco System, este régimen encuentra su expresión en la cláusula «penal» prevista en el artículo 5 de las condiciones generales, que figura al dorso del contrato-tipo de mandato utilizado por Eco System, según la cual, «en el caso de que, una vez firmado y antes de la expiración del poder, el mandante no aceptase el cumplimiento, se le aplicará una pena convencional igual al doble del importe de la provisión, sin perjuicio de que se le demande ante los Tribunales para el cumplimiento de sus obligaciones, recordando que el pedido efectuado por su cuenta no puede ser objeto de anulación o de resolución». Por el contrario, como se prevé normalmente en las condiciones generales de venta de los vehículos automóviles aplicadas por los concesionarios de las redes de las diferentes marcas, el revendedor autorizado tiene además la posibilidad, prohibida al apoderado, en caso de desistimiento de un cliente o de falta de pago, de considerar que la venta es nula y sin efecto alguno y de disponer del vehículo o de adquirir su posesión y de que se venda en su beneficio, sin incoar los citados procedimientos judiciales.

- 53 En tercer lugar, respecto al riesgo de cambio alegado por Peugeot, este Tribunal observa, con carácter preliminar, que las variaciones de los tipos de cambio

son un factor inherente a cualquier transacción intracomunitaria como las del caso de autos y que las demandantes no han demostrado en absoluto que es Eco System, en el marco de su actividad de intermediario debidamente apoderado, quien corre el riesgo correspondiente. Más bien al contrario, de los autos se deduce que es el mandante y no Eco System, en su calidad de apoderado, quien asume el riesgo de cambio. A este respecto, el Tribunal de Primera Instancia señala, en primer lugar, que del examen del contrato-tipo de mandato de Eco System se deduce que esta última, a diferencia de un revendedor autorizado, no se obliga a un precio firme sino que sólo se obliga dentro de los límites de un precio provisional, que no se fijará definitivamente hasta que se hayan tenido en cuenta, en su caso, las variaciones favorables o desfavorables de los tipos de cambio. A este respecto, este Tribunal señala además que el tercer guión del artículo 2 de las condiciones generales de Eco System, prevé que «pueden producirse fluctuaciones monetarias o de precio, que no tendrán efectos sobre la validez del poder». El Tribunal de Primera Instancia observa, por otra parte, que el contrato-tipo de mandato de Eco System establece expresamente que, «en caso de que la sociedad Eco System no pudiera importar el vehículo en los plazos señalados, se restituirá la provisión al mandante, con exclusión de cualesquiera daños y perjuicios». Así, no se excluye que Eco System aplique esta cláusula en caso de variaciones demasiado desfavorables de los tipos de cambio que afectarían, de modo excesivo, antes de la compra del vehículo al revendedor, el precio previsto convenido con el mandante. Por lo demás, este Tribunal señala que de la Decisión controvertida se deduce, sin que las demandantes hayan negado este extremo de dicha Decisión, que Eco System se limitó a establecer, en favor de sus clientes, a fin de cubrir los riesgos de cambio de paridades soportados por aquéllos durante la duración de la ejecución del contrato de mandato, un régimen de primas de variación de cambio que funciona como un fondo de compensación entre dichos mandantes. De todo lo anterior se deduce que las demandantes no han aportado ningún elemento que pueda cuestionar la conclusión de la Decisión controvertida, según la cual «los riesgos económicos [...] de variaciones de cambio o de precio [...] en la organización actual de Eco System han sido suprimidos».

54

En cuarto lugar, y por lo que se refiere al riesgo de depósito que, según las demandantes, llevaría a Eco System a indemnizar al mandante, en caso de pérdida o deterioro del vehículo, durante el período comprendido entre la recepción, por Eco System, del vehículo de manos del revendedor y su entrega al comprador, el Tribunal de Primera Instancia señala que dicho riesgo, suponiendo que se haya comprobado, debe considerarse como normal, como lo confirma por otra parte el examen de las legislaciones de los Estados miembros, en el marco de un contrato de mandato que, como el del presente caso, implica la compra en nombre

del mandante, la importación, el transporte, la custodia durante un período limitado y la entrega del vehículo. En cualquier caso, el riesgo derivado del depósito del vehículo en las circunstancias que se acaban de describir se diferencia de los riesgos derivados de la propiedad, la cual, en el presente caso y como ya ha quedado probado, corresponde al usuario final, desde la celebración del contrato de venta del vehículo.

55 El Tribunal de Primera Instancia observa, finalmente, en este contexto, que la comisión percibida por Eco System como contrapartida de sus servicios consistente, según el contrato-tipo, en un porcentaje determinado del precio facturado por el proveedor del vehículo, constituye una forma de retribución normal en un contrato de mandato como el del presente caso.

56 De todo lo anterior resulta que Eco System, en la medida en que actúa en calidad de intermediario debidamente apoderado, no puede considerarse que asume ningún riesgo jurídico o económico característico de la actividad de compra y venta.

57 A continuación, procede examinar, en el marco del presente motivo, si, en la práctica, Eco System se ha extralimitado en el ejercicio de los poderes que los usuarios finales le han otorgado por escrito, conforme al punto 11 del artículo 3 del Reglamento n° 123/85.

58 El Tribunal de Primera Instancia recuerda que la única circunstancia invocada a este respecto por las demandantes reside en el equívoco producido, en la percepción del público, por un folleto publicitario, editado a su propio nombre por Carrefour, que reproduce el contenido del folleto publicitario publicado por Eco System durante la colaboración temporal entre estas dos empresas.

59 A este respecto, el Tribunal de Primera Instancia considera que, aun admitiendo que esta práctica pueda asimilarse a una actividad de promoción comercial que no está comprendida en la esfera de competencias del mandatario, la Comisión,

en el presente caso, ha considerado acertadamente que dicho equívoco sólo podía estar originado por la portada del citado folleto y que, en cualquier caso, en él se indicaba claramente la naturaleza exacta de la actividad de Eco System. Por lo tanto fue considerar que, la reacción de Peugeot que fue manifiestamente desproporcionada, puesto que habrían bastado medidas puntuales dirigidas a que cesara la distribución de dicho folleto, sin que fuera necesario enviar la circular controvertida.

60 Por lo tanto, de lo anterior debe deducirse que Eco System no se ha extralimitado en el ejercicio del poder que le otorgaron por escrito los usuarios finales y, por consiguiente, no ha infringido el punto 11 del artículo 3 del Reglamento n° 123/85, por lo que se refiere a la definición de las condiciones de intervención del apoderado.

61 Finalmente, en cuanto a la alegación de las demandantes, basada en la sentencia Binon, antes citada, y en las conclusiones del Abogado General Sir Gordon Slynn, según la cual un intermediario con poderes otorgados por un gran número de mandantes se convierte en un operador independiente, el Tribunal de Primera Instancia señala, por un lado, que dicha jurisprudencia no contiene ningún elemento que pueda aplicarse al presente caso, en el que un apoderado interviene en nombre y por cuenta de usuarios finales y no como agente de distribución que tiene a su cargo la organización de la venta al por menor en interés de los productores (editores), y, por otro lado, que un criterio puramente cuantitativo basado en el número de poderes recibidos por un intermediario profesional no puede modificar por sí mismo la naturaleza de su intervención con arreglo al punto 11 del artículo 3 del Reglamento n° 123/85. Esta afirmación es compatible, por otra parte, con el objetivo económico que persigue el punto 11 del artículo 3 del Reglamento n° 123/85, es decir, el de impedir la compartimentación de los mercados nacionales, gracias al mantenimiento de las importaciones paralelas, en el marco de un sistema de acuerdos de distribución de vehículos automóviles, y de contribuir, de este modo, a la realización de un mercado único, tal como se ha señalado anteriormente, en el apartado 42 de esta sentencia.

62 A la luz de todo lo anterior, procede concluir que el punto 11 del artículo 3 del Reglamento n° 123/85 no permite que los miembros de una red de distribución de automóviles se nieguen, basándose en que el intermediario ejerce su actividad con carácter profesional, a vender los vehículos automóviles de la gama

considerada en el acuerdo o productos correspondientes a usuarios finales que utilizan los servicios de un intermediario que justifica, mediante un poder otorgado previamente por escrito, que actúa en nombre y por cuenta de dichos usuarios. De ello se deduce que, dado que el intermediario no se ha extralimitado en el ejercicio de los poderes que el usuario final le ha otorgado por escrito para comprar y, en su caso, para hacerse cargo de la entrega de un vehículo automóvil determinado, una negativa a vender dada por el distribuidor al apoderado es contraria a las disposiciones del Reglamento n° 123/85.

- 63 Por lo tanto, la Comisión consideró acertadamente que la circular controvertida no podía estar justificada, en ningún caso, por un supuesto incumplimiento de Eco System de lo dispuesto por el punto 11 del artículo 3 del Reglamento n° 123/85. Por consiguiente, la negativa a vender, objeto de la citada circular, rebasa el marco de la exención de que disfruta la red de distribución de Peugeot, conforme a dicho Reglamento.
- 64 De las anteriores consideraciones resulta que debe desestimarse el primer motivo, basado en la infracción del punto 11 del artículo 3 del Reglamento n° 123/85, en relación con la Comunicación de 12 de diciembre.

Sobre el motivo relativo a la violación del principio de la seguridad jurídica

— Alegaciones de las partes

- 65 Las demandantes alegan que la Comisión, para justificar la divergencia entre la Decisión impugnada y la interpretación que ella misma había dado del punto 11 del artículo 3 del Reglamento n° 123/85 en su Comunicación de 12 de diciembre, adoptó el 4 de diciembre de 1991, es decir, en la misma fecha que la Decisión impugnada, una nueva comunicación interpretativa del Reglamento n° 123/85. Esta comunicación, al establecer nuevos criterios para la definición del concepto de intermediario, vació de cualquier sentido el concepto de actividad equivalente a la reventa. Por lo tanto, la Comisión violó la confianza legítima de Peugeot respecto al mantenimiento de su situación reglamentaria.

- 66 Según las demandantes, la Comisión violó también el principio de irretroactividad de los actos comunitarios, en la medida en que la Comisión había aplicado esta nueva interpretación del Reglamento n° 123/85 con efectos retroactivos a un comportamiento de Peugeot (la circular de 9 de mayo de 1989) que debía haber sido apreciado conforme a la interpretación anterior del mismo Reglamento. La inseguridad jurídica es consecuencia, en cualquier caso, según las demandantes, del hecho de que la Comisión no ha dado nunca una definición clara y precisa del concepto de actividad equivalente a la reventa.
- 67 La Comisión responde que las demandantes habían recibido un escrito de 15 de julio de 1987, firmado por un Jefe de Servicio de la DG IV, en el que se exponía claramente la postura de la Comisión tanto respecto a la cuestión general de la actividad de los intermediarios profesionales como en lo que se refiere al caso particular de Eco System.
- 68 En cuanto a su nueva comunicación, la demandada considera que no implica ninguna aplicación retroactiva, puesto que sólo se limita a recordar el principio según el cual el intermediario contemplado en el Reglamento n° 123/85 es el que actúa en nombre y por cuenta del usuario final y que, por lo tanto, no puede asumir riesgos correspondientes a la propiedad.
- 69 La parte coadyuvante Eco System se limita a recordar que la sentencia Peugeot I, antes citada, ya ha desestimado las alegaciones relativas a la violación del principio de la seguridad jurídica invocadas de nuevo por las demandantes.
- 70 La parte coadyuvante BEUC alega, a este respecto, que, como la Comunicación de 12 de diciembre, la segunda comunicación de la Comisión relativa al Reglamento n° 123/85 no es un acto normativo ni constituye una interpretación auténtica y no puede, por ello, modificar dicho Reglamento. El BEUC considera, por otra parte, que no se ha aplicado retroactivamente la segunda comunicación, puesto que esta última no ha modificado el principio según el cual un intermediario al que se han otorgado previamente poderes por escrito está comprendido dentro del ámbito de aplicación del punto 11 del artículo 3 del Reglamento n° 123/85.

— Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 71 Debe señalarse, con carácter preliminar, que la Decisión controvertida no se basa en absoluto ni tampoco podía basarse legalmente en la nueva Comunicación de la Comisión de 4 de diciembre de 1991, relativa al Reglamento n° 123/85, la cual, por otra parte, no se menciona en ella en ningún momento. De ello se deduce que esta nueva Comunicación no puede ser invocada por las demandantes para impugnar la legalidad de la Decisión controvertida.
- 72 Por lo que respecta a la alegación basada en que la Comisión se había apartado, en la Decisión controvertida, de la interpretación que ella misma había dado del punto 11 del artículo 3 del Reglamento n° 123/85 en su Comunicación de 12 de diciembre, violando de este modo el principio de la seguridad jurídica, debe recordarse que, como el Tribunal de Primera Instancia ya ha declarado anteriormente (apartados 44 y 46), el concepto de actividad equivalente a la reventa que figura en dicha Comunicación no puede interpretarse, en ningún caso, de manera que quede restringido el alcance del concepto de intermediario con poderes por escrito, contenido en el punto 11 del artículo 3 del Reglamento n° 123/85.
- 73 El Tribunal de Primera Instancia recuerda, además, que, como ha declarado en su sentencia Peugeot I, antes citada, apartado 48, los servicios de la Comisión ya habían comunicado a las demandantes, en su escrito de 15 de julio de 1987, antes citado, su postura sobre el concepto de actividad equivalente a la reventa en el sentido de la Comunicación de 12 de diciembre. En el apartado 2 del punto 3 de dicho escrito en efecto, se mencionaba claramente que, «en la medida en que un intermediario asume la forma de riesgo característica de una empresa de servicios, y no un riesgo de empresa de la misma naturaleza [...] que el que es característico de la actividad de compra y de reventa, la actividad de dicho intermediario no puede ser calificada de actividad equivalente a la reventa en el sentido de la comunicación [...]».
- 74 A la luz de lo anterior, procede declarar que las demandantes no han aportado ningún elemento nuevo que pueda cuestionar la apreciación efectuada por el Tribunal de Primera Instancia en su sentencia Peugeot I, antes citada, sobre la falta de violación del principio de la seguridad jurídica por parte de la

Comisión. Por consiguiente, el segundo motivo debe considerarse también como infundado.

75 De todo lo anterior resulta que, dado que se ha declarado que los dos motivos invocados por las demandantes en apoyo de sus pretensiones son infundados, debe desestimarse el recurso.

Costas

76 A tenor del apartado 2 del artículo 87 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Primera Instancia, la parte que pierda el proceso será condenada en costas, si así lo hubiera solicitado la otra parte. Por haber sido desestimadas sus pretensiones y al haber solicitado su condena la Comisión así como la partes coadyuvantes, procede condenarlas solidariamente en costas, incluidas las de las partes coadyuvantes.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA (Sala Segunda)

decide:

- 1) Desestimar el recurso.
- 2) Condenar solidariamente a las demandantes al pago de las costas, incluidas las de las partes coadyuvantes.

Cruz Vilaça

Barrington

Biancarelli

Saggio

Briët

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 22 de abril de 1993.

El Secretario

El Presidente

H. Jung

J.L. Cruz Vilaça