

5. L'art. 3, punto 11, del regolamento (CEE) n. 123/85, relativo all'applicazione dell'art. 85, n. 3, del Trattato a categorie di accordi per la distribuzione di autoveicoli ed il servizio di assistenza alla clientela, non può consentire ai membri di una rete di distribuzione di autoveicoli di rifiutarsi, per il motivo che l'intermediario esercita la sua attività a titolo professionale, di vendere autoveicoli della gamma contrattuale o prodotti corrispondenti ad utenti

finali che si avvalgono dei servizi di un intermediario il quale provi, per mezzo di un mandato scritto previo, di agire in nome e per conto dei detti utenti. Se l'intermediario non eccede l'ambito del mandato conferitogli dall'utente finale per acquistare ed eventualmente per prendere in consegna un determinato autoveicolo, il rifiuto di vendita opposto dal distributore al mandatario contrasta con il regolamento (CEE) n. 123/85.

SENTENZA DEL TRIBUNALE (Seconda Sezione)
22 aprile 1993 *

Nella causa T-9/92,

Automobiles Peugeot SA e Peugeot SA, società di diritto francese, con sede in Parigi, con l'avv. Xavier de Roux, del foro di Parigi, con domicilio eletto in Lussemburgo presso l'avv. Guy Loesch, 8, rue Zithe,

ricorrenti,

contro

Commissione delle Comunità europee, rappresentata dal sig. Giuliano Marengo, consigliere giuridico, in qualità di agente, assistito dall'avv. Francis Herbert, del foro di Bruxelles, con domicilio eletto in Lussemburgo presso il sig. Nicola Annecchino, membro del servizio giuridico, Centre Wagner, Kirchberg,

convenuta,

* Lingua processuale: il francese.

sostenuta da

Eco System SA, società di diritto francese, con sede in Rouen (Francia), con gli avv. ti Robert Collin, del foro di Parigi, e Nicolas Decker, del foro di Lussemburgo, con domicilio eletto in Lussemburgo presso quest'ultimo, 16, avenue Marie Thérèse,

e da

Bureau européen des unions de consommateurs (BEUC), associazione di diritto belga, con sede in Bruxelles, con gli avv. ti Philip Bentley, barrister of Lincoln's Inn, e Konstantinos Adamantopoulos, del foro di Atene, con domicilio eletto in Lussemburgo presso l'avv. Arsène Kronshagen, 12, bd de la Foire,

intervenienti,

avente ad oggetto il ricorso diretto all'annullamento della decisione della Commissione 4 dicembre 1991, 92/154/CEE, relativa ad un procedimento a norma dell'art. 85 del Trattato CEE (IV/33.157 — Eco System/Peugeot, GU L 66, pag. 1),

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

composto dai signori J. L. Cruz Vilaça, presidente, D. P. M. Barrington, J. Biancarelli, A. Saggio e C. Briët, giudici,

cancelliere: H. Jung

vista la fase scritta del procedimento e in seguito alla trattazione orale del 16 dicembre 1992,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

Fatti all'origine del ricorso

1 La controversa decisione della Commissione 4 dicembre 1991, 92/154/CEE, relativa ad un procedimento a norma dell'art. 85 del Trattato CEE (IV/33.157 — Eco System/Peugeot, GU L 66, pag. 1), è stata emanata a seguito di una denuncia, presentata alla Commissione dalla società Eco System SA (in prosieguo: la «Eco System») il 19 aprile 1989, e rivolta contro la società Automobiles Peugeot SA e contro tre dei suoi rivenditori autorizzati in Belgio, poiché dal marzo 1989 essi ostacolavano le importazioni parallele di autoveicoli effettuate dalla Eco System nell'esercizio della sua attività di mandatario agente in nome e per conto di utenti finali francesi disposti ad acquistare autoveicoli Peugeot o Talbot. Nella denuncia la Eco System aveva anche chiesto alla Commissione di adottare misure provvisorie intese a porre fine al danno grave ed irreparabile causatole dagli ostacoli sopramenzionati.

2 Lo scopo sociale della Eco System è quello di offrire ad utenti finali un servizio consistente nell'acquisto di autoveicoli nei paesi in cui sono praticati i prezzi più vantaggiosi. Essa non fornisce servizi di garanzia, di assistenza alla clientela o di riacquisto delle autovetture usate dai suoi clienti e non possiede scorte di autovetture di sua proprietà. Praticamente, essa raccoglie, attivamente e a livello nazionale, in particolare attraverso una pubblicità in tutti i mass-media, i mandati scritti degli utenti finali francesi interessati e si limita ad esporre nelle sue vetrine autovetture già vendute che sono in attesa di consegna.

3 Come misura di protezione della sua rete distributiva, che, com'è pacifico, rientra nel campo di applicazione del regolamento (CEE) della Commissione 12 dicembre 1984, n. 123/85, relativo all'applicazione dell'art. 85, n. 3, del Trattato CEE a categorie di accordi per la distribuzione di autoveicoli e il servizio di assistenza alla clientela (GU 1985, L 15, pag. 16, in prosieguo: il «regolamento (CEE) n. 123/85»), la Automobiles Peugeot SA, per il tramite delle sue consociate, inviava il 9 maggio 1989 a tutti gli agenti facenti parte della rete distributiva Peugeot in Belgio, in Francia e in Lussemburgo una circolare, proveniente dalla Peugeot SA, in cui si invitavano i concessionari ed i rivenditori autorizzati in questi tre paesi a sospendere le loro forniture alla Eco System ed a non accettare più ordinativi di autoveicoli nuovi

di marca Peugeot provenienti dalla detta società, sia che essa agisse per conto proprio sia che lo facesse per conto dei suoi mandanti. La circolare precisava che le medesime istruzioni si sarebbero applicate a qualsiasi altro organismo che avesse agito in condizioni analoghe. Il 25 aprile 1989 la bozza di questa circolare era stata comunicata alla Direzione generale «Concorrenza» (DG IV) della Commissione, senza però costituire oggetto di una notifica formale.

- 4 Il 27 novembre 1989 la Commissione iniziava nei confronti della Automobiles Peugeot SA e della Peugeot SA il procedimento di cui all'art. 3 del regolamento del Consiglio 6 febbraio 1962, n. 17, primo regolamento di applicazione degli artt. 85 e 86 del Trattato CEE (GU 1962, 13, pag. 204).
- 5 Con decisione 26 marzo 1990, come misura provvisoria, la Commissione ingiungeva alla Peugeot SA e alla Automobiles Peugeot SA, sotto pena di sanzioni, di inviare entro due settimane a tutti i loro concessionari e agenti una lettera con cui si sospendesse l'esecuzione della circolare 9 maggio 1989 finché non fosse adottata una decisione definitiva nel procedimento principale. Inoltre, essa fissava il contingente delle operazioni (1 211 autoveicoli all'anno, con un massimo di 150 al mese) che la Eco System poteva effettuare per conto dei suoi clienti, sulla base di un previo mandato scritto, con la rete Peugeot e alle quali le ricorrenti non potevano opporsi.
- 6 Con atto introduttivo registrato nella cancelleria del Tribunale il 24 aprile 1990, le società Automobiles Peugeot SA e Peugeot SA (in prosieguito: la «Peugeot») proponevano un ricorso diretto all'annullamento di tale decisione (causa T-23/90). Parallelamente, le ricorrenti presentavano una domanda di provvedimenti urgenti intesa ad ottenere la sospensione dell'esecuzione della stessa decisione. Con ordinanza 21 maggio 1990, il presidente del Tribunale respingeva tale domanda. Con sentenza 12 luglio 1991, Peugeot/Commissione (causa T-23/90, Racc. pag. II-653, in prosieguito: «Peugeot I»), il Tribunale respingeva il ricorso di annullamento. Il 12 settembre 1991 le ricorrenti impugnavano la detta sentenza dinanzi alla Corte di giustizia (causa C-229/91 P).
- 7 Nella controversa decisione 4 dicembre 1991, la Commissione ha dichiarato che l'invio della circolare 9 maggio 1989 dalla Peugeot ai suoi concessionari in Francia, in Belgio e in Lussemburgo, e la sua applicazione da parte di questi ultimi, avendo

avuto l'effetto di far cessare le forniture di autoveicoli di marca Peugeot alla Eco System, costituiscono un accordo o, quanto meno, una pratica concordata vietati dall'art. 85, n. 1, del Trattato CEE (art. 1 della decisione). Come motivazione, nella decisione si rileva, in particolare, che l'accordo di cui trattasi «ha per oggetto e per effetto di restringere il gioco della concorrenza all'interno del mercato comune ai sensi dell'articolo 85, paragrafo 1, in quanto, messo in opera dall'insieme delle imprese della rete di Peugeot nei paesi interessati, mira ad impedire, ed impedisce effettivamente in maniera generale, l'importazione in Francia di autoveicoli nuovi della marca Peugeot acquistati in Belgio e nel Lussemburgo dagli utenti francesi che ricorrono ai servizi di Eco System. Il carattere sensibile di tale restrizione deriva dall'importanza della marca Peugeot sul mercato della Comunità. Interessando per definizione gli scambi transfrontalieri, tale accordo può pregiudicare il commercio fra Stati membri». Nella decisione si sottolinea inoltre che, da una parte, «l'accordo in causa, quale risulta dalla circolare succitata, non beneficia dell'esenzione per categoria prevista dal regolamento (CEE) n. 123/85, in quanto alcune sue disposizioni che vietano l'importazione o l'esportazione di autovetture non figurano fra gli obblighi restrittivi della concorrenza ammessi da tale regolamento» e, dall'altra, che tale accordo non può neanche beneficiare di un'esenzione individuale, per il motivo principale che non è stato notificato.

8 Ciò premesso, la Commissione, con la decisione controversa, ha ingiunto alla Peugeot di porre fine all'infrazione, inviando ai suoi concessionari, entro due mesi dalla notifica della decisione, una nuova circolare che annulli quella del 9 maggio 1989, e di astenersi in futuro da qualsiasi comportamento che produca gli effetti censurati di quest'ultima (art. 2). Inoltre, la Commissione ha revocato, ai sensi dell'art. 10 del regolamento n. 123/85, il beneficio dell'applicazione di tale regolamento per il contratto tipo di distribuzione delle autovetture Peugeot in Belgio e in Lussemburgo, con effetto dalla scadenza del suddetto termine di due mesi, a meno che gli interessati si conformino in tempo utile alle ingiunzioni contenute nella decisione (art. 3).

9 In seguito alla decisione 4 dicembre 1991, le ricorrenti rinunciavano al ricorso proposto contro la succitata sentenza Peugeot I. Con ordinanza 6 aprile 1992, il presidente della Corte disponeva la cancellazione della causa dal ruolo.

Procedimento

- 10 Nelle dette circostanze le ricorrenti hanno proposto, i sensi dell'art. 173 del Trattato CEE, il presente ricorso di annullamento, con atto introduttivo depositato il 10 febbraio 1992 nella cancelleria del Tribunale.
- 11 Con ordinanze 9 luglio 1992, il presidente della Seconda Sezione del Tribunale ha ammesso l'intervento della Eco System e del Bureau européen des unions de consommateurs (BEUC) a sostegno delle conclusioni della convenuta.
- 12 Su relazione del giudice relatore, il Tribunale ha deciso di passare alla fase orale senza procedere ad istruttoria. Tuttavia, come misura di organizzazione del procedimento, esso ha invitato l'interveniente Eco System a produrre una copia del contratto tipo di mandato da essa utilizzato. Le parti hanno svolto le loro difese orali e risposto ai quesiti del Tribunale all'udienza del 16 dicembre 1992. All'udienza e su richiesta del Tribunale, le parti hanno acconsentito a che siano presi in considerazione nell'ambito della presente causa i documenti versati agli atti, come allegati, nella succitata causa Peugeot I. Il presidente ha dichiarato chiusa la fase orale del procedimento al termine dell'udienza.
- 13 Le ricorrenti concludono che il Tribunale voglia:
- annullare la decisione della Commissione 4 dicembre 1991 in quanto contrasta con l'art. 85, n. 3, del Trattato CEE, con il regolamento (CEE) n. 123/85 e con la comunicazione della Commissione 12 dicembre 1984, 85/C 17/03, riguardante il regolamento (CEE) n. 123/85 della stessa (GU 1985, C 17, pag. 4, in prosieguo: la «comunicazione del 12 dicembre»);
 - dichiarare che la circolare 9 maggio 1989 inviata dalla Peugeot alla sua rete di distribuzione in Francia, Belgio e Lussemburgo è conforme al combinato disposto del regolamento (CEE) n. 123/85 e della comunicazione del 12 dicembre.

14 La Commissione, da parte sua, conclude che il Tribunale voglia:

- respingere il ricorso;

- condannare le ricorrenti alle spese.

15 L'interveniente Eco System conclude che il Tribunale voglia:

- respingere il ricorso;

- condannare le ricorrenti alle spese, ivi comprese quelle provocate dall'intervento della Eco System.

16 L'interveniente BEUC conclude che il Tribunale voglia:

- respingere il ricorso;

- condannare le ricorrenti alle spese, ivi comprese quelle provocate dall'intervento del BEUC.

Nel merito

17 A sostegno delle loro conclusioni, le ricorrenti deducono due motivi d'annullamento. Con il primo motivo esse deducono, in sostanza, che la decisione controversa viola l'art. 3, punto 11, del regolamento (CEE) n. 123/85, combinato con la comunicazione del 12 dicembre. Con il secondo motivo sostengono che la decisione controversa viola il principio della certezza del diritto.

Sul motivo relativo alla violazione dell'art. 3, punto 11, del regolamento (CEE) n. 123/85, combinato con la comunicazione del 12 dicembre

— Argomenti delle parti

- 18 Le ricorrenti osservano, innanzi tutto, che il concessionario, vincolato da un contratto di distribuzione esclusiva e selettiva concluso nel settore degli autoveicoli, esentato, ai sensi del regolamento (CEE) n. 123/85, dall'applicazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato CEE, gode di un monopolio di rivendita che lo autorizza a rifiutarsi di rifornire qualsiasi rivenditore che non sia membro autorizzato della rete distributiva.
- 19 Secondo le ricorrenti, l'art. 3, punto 11, del regolamento (CEE) n. 123/85, stabilisce una deroga al principio della distribuzione selettiva ed esclusiva, in quanto autorizza il distributore a vendere gli autoveicoli della gamma contrattuale o prodotti corrispondenti ad utenti finali che si avvalgono dei servizi di intermediari non autorizzati, a condizione che detti utenti abbiano previamente conferito mandato scritto all'intermediario ad acquistare, in nome e per conto loro, un autoveicolo determinato. Tuttavia, tale disposizione costituisce non una contropartita indispensabile dell'esistenza di una rete distributiva selettiva, ma, al contrario, un motivo che consente al costruttore di proteggere la sua rete distributiva, esigendo dall'intermediario il rispetto di talune condizioni.
- 20 Le ricorrenti sostengono inoltre che la Commissione, precisando nella sua comunicazione 12 dicembre 1984, che «le imprese della rete distributiva possono essere obbligate a non vendere nessun autoveicolo nuovo (...) a un terzo o tramite un terzo che si presenti come un rivenditore autorizzato di autoveicoli nuovi della gamma contemplata dall'accordo o eserciti un'attività equivalente alla rivendita», ha limitato il campo di applicazione della deroga posta dall'art. 3, punto 11, del regolamento (CEE) n. 123/85 al principio della distribuzione esclusiva all'interno della rete distributiva stabilito dallo stesso regolamento. Proprio in base a questa interpretazione restrittiva dell'art. 3, punto 11, del regolamento (CEE) n. 123/85 le ricorrenti hanno inviato ai concessionari della rete Peugeot la circolare 9 maggio 1989, avente lo scopo di proteggere il loro sistema di distribuzione selettiva dall'attività equivalente alla rivendita esercitata dalla Eco System. La nozione di attività equivalente alla rivendita non è una nozione giuridica, ma si riferisce ad un'attività che, sul piano economico, produce gli stessi effetti della rivendita.

21 Le ricorrenti ritengono che un mandatario professionale debba essere totalmente neutro nei confronti della domanda per essere ammesso ad intervenire nel settore automobilistico. Orbene, allorché, con la sua stessa azione commerciale, interferisce nella domanda, il mandatario esercita un'attività equivalente alla rivendita. Il fatto che la Eco System abbia sostenuto che la circolare della Peugeot ha provocato il crollo del suo giro d'affari dimostra che l'attività della Eco System non è neutra nei confronti della domanda. Se così fosse, la parte della sua attività realizzata con autoveicoli Peugeot dovrebbe corrispondere grosso modo alla domanda di questa marca sul mercato francese, ossia al 22%.

22 Secondo le ricorrenti, un mandatario viola tale dovere di neutralità sul mercato e, di conseguenza, eccede l'ambito della propria attività professionale di prestatore di servizi allorché effettua, in particolare, promozioni commerciali o azioni pubblicitarie riguardanti non la sua attività, ma gli autoveicoli di una marca che egli offre permanentemente sul mercato. Orbene, la Eco System ha anche esposto alcuni autoveicoli della marca Peugeot nella catena di grandi magazzini «Carrefour» e si è avvalsa di un opuscolo pubblicitario edito da quest'ultima. La confusione creata da tale pubblicità nel pubblico riguardo alla reale attività della Eco System sul mercato — e che è stata d'altronde riconosciuta dalla Commissione — non poteva che indurre le ricorrenti a ritenere che la Eco System esercitasse un'attività equivalente alla rivendita. Di fatto, offrendo una fonte alternativa di approvvigionamento di autoveicoli di marca Peugeot in condizioni equivalenti a quelle di un concessionario, la Eco System appare agli occhi del pubblico come un distributore o un concessionario della rete Peugeot, piuttosto che come un prestatore di servizi.

23 Le ricorrenti sostengono, in particolare, che la Eco System assume, ad ogni operazione, rischi anomali per un semplice mandatario, ma propri dell'attività del rivenditore, ossia:

- un rischio di giacenza dell'autoveicolo o di mancata vendita, poiché, nell'ipotesi che un cliente rinunci, la Eco System, avendo anticipato il prezzo dell'autoveicolo, deve provvedere a collocarlo;
- un rischio di magazzinaggio che la obbliga a risarcire il cliente in caso di perdita o di danneggiamento dell'autoveicolo;

- un rischio di credito, per il fatto che, se il cliente risulta insolvente, la Eco System o il suo intermediario finanziario devono sopportare il prezzo dell'autoveicolo che hanno anticipato;
- un rischio «economico», per il fatto che la Eco System prende a suo carico le variazioni dei tassi di cambio.

24 A tale riguardo, le ricorrenti sottolineano che il fatto che il mandatario posseda un mandato previo e non superi l'ambito di applicazione di quest'ultimo non è sufficiente per escludere che la sua attività sia equivalente alla rivendita, giacché i rischi economici che egli assume sono della stessa natura di quelli assunti da un vero e proprio rivenditore. Ammettere il contrario porterebbe a svuotare di contenuto la nozione di attività equivalente alla rivendita e, contemporaneamente, a privare la Peugeot dei mezzi per tutelare la sua rete distributiva. A questo proposito, le ricorrenti invocano la sentenza della Corte e le conclusioni presentate dall'avvocato generale Sir Gordon Slynn nella causa Binon (sentenza 3 luglio 1985, causa 243/83, Racc. pag. 2015, in particolare pag. 2017), da cui deriva che un operatore, se può apparire come un mandatario allorché possiede un debito mandato, non può tuttavia conservare tale qualifica allorché agisce in nome di parecchie centinaia di mandanti e diviene, per questo motivo, un operatore indipendente sotto il profilo del diritto della concorrenza.

25 La Commissione, da parte sua, fa osservare in via preliminare che la comunicazione del 12 dicembre non fa parte del «corpus normativo comunitario», alla luce del quale dev'essere valutato un ricorso per annullamento, e che, di conseguenza, il ricorso dev'essere respinto in quanto è fondato sulla violazione della suddetta comunicazione.

26 Per contestare l'interpretazione del diritto comunitario prospettata dalle ricorrenti, la Commissione sottolinea che la Corte di giustizia, nella sentenza 18 dicembre 1986, causa 10/86, VAG France (Racc. pag. 4071), ha precisato, a proposito del regolamento (CEE) n. 123/85, che il principio che disciplina gli accordi restrittivi della concorrenza che possono pregiudicare il commercio tra Stati membri è quello del divieto, a meno che le disposizioni dell'art. 85, n. 1, del Trattato CEE siano state dichiarate inapplicabili dalla Commissione, ai sensi del n. 3 dello stesso articolo. Ne deriva, secondo la Commissione, che le condizioni alle quali è subordinata l'esenzione devono essere oggetto di un'ampia interpretazione, laddove le misure di

protezione della rete effettivamente autorizzate dal regolamento (CEE) n. 123/85, in quanto clausole restrittive della concorrenza esentate, devono essere interpretate restrittivamente. Tale modo di vedere corrisponde ai principi generali relativi all'interpretazione dei regolamenti di esenzione per categoria.

- 27 Secondo la convenuta, una delle condizioni essenziali affinché i contratti di distribuzione selettiva ed esclusiva siano esentati è che le clausole restrittive della concorrenza che essi implicano siano limitate in modo da non impedire all'utente finale di partecipare equamente ai vantaggi derivanti da detti accordi e, in particolare, di rifornirsi in uno Stato membro diverso dal proprio, al fine di trarre vantaggio dalle differenze di prezzo talvolta rilevanti tra mercati nazionali, anche vicini. Orbene, affinché l'utente finale abbia effettivamente la possibilità di acquistare un autoveicolo presso qualsiasi membro autorizzato della rete distributiva, in qualsiasi Stato membro, è indispensabile che egli possa ricorrere ad un intermediario, professionale o no, cui sia stato previamente conferito mandato scritto ad acquistare e, eventualmente, prendere in consegna un determinato autoveicolo.
- 28 Secondo la Commissione, questo è per l'appunto lo scopo dell'art. 3, punto 11, del regolamento (CEE) n. 123/85, volto a preservare la possibilità, per l'utente finale, di approvvigionarsi attraverso un intermediario, professionale o meno, cui sia stato previamente conferito mandato scritto. Di conseguenza, la disposizione in causa dev'essere interpretata nel senso che essa consente alla rete distributiva di tutelarsi, da una parte, contro l'attività di importatori paralleli che agiscono in qualità di rivenditori non autorizzati e, dall'altra, contro intermediari cui non sia stato previamente conferito mandato scritto da un utente finale, o che siano stati incaricati da un rivenditore non autorizzato, o ancora che siano stati incaricati senza che sia stato specificato l'autoveicolo oggetto del mandato. Tale disposizione non consente tuttavia di adottare una misura di protezione consistente nel negare l'accettazione di ordinativi di determinati autoveicoli, provenienti da un intermediario debitamente incaricato, o la consegna di detti autoveicoli, allorché l'intermediario agisce in nome e per conto dei suoi mandanti e non ha ecceduto l'ambito del suo mandato. La nozione di «attività equivalente alla rivendita», menzionata nella comunicazione del 12 dicembre, non può quindi riferirsi all'azione commerciale dell'intermediario professionale, ma esclusivamente a falsi mandati o a comportamenti fraudolenti degli intermediari incaricati, altrimenti contrasterebbe con i principi base del regolamento (CEE) n. 123/85.

29 A tale riguardo, la Commissione osserva che è inerente al carattere professionale dell'attività esercitata dalla Eco System che questa società possa non solo fare pubblicità sulla propria attività di intermediario, ma anche delle scelte riguardo alle marche e ai tipi di autoveicoli per i quali essa desidera offrire i suoi servizi e, per questo motivo, apparire agli occhi del pubblico come una fonte alternativa di approvvigionamento di autoveicoli, in particolare di autoveicoli Peugeot. In risposta agli argomenti avanzati dalle ricorrenti, la Commissione sostiene, da una parte, che un'analisi statistica dimostra che la Eco System non concentra la sua attività sulla marca Peugeot e, dall'altra, che la Eco System non ha mai creato equivoci, con la sua azione pubblicitaria, riguardo alla reale natura della sua attività professionale. La Eco System ha anzi sistematicamente sottolineato nei suoi annunci pubblicitari la natura specifica del vincolo contrattuale tra il mandante e il mandatario. Per quanto concerne la collaborazione temporanea della Eco System con la società Carrefour, la Commissione osserva che l'unico fatto certo è che una sola autovettura Peugeot, in attesa di esser consegnata e con esplicito accordo del mandante, è stata esposta per una decina di giorni nei locali della società Carrefour. Riguardo alla copia dell'opuscolo pubblicitario della Eco System che è stato edito e distribuito dalla Carrefour, in proprio nome, la Commissione, pur ammettendo che la pagina di copertina della suddetta copia ha potuto dar luogo ad un certo equivoco, sostiene tuttavia che la reazione globale e definitiva della Peugeot a tale iniziativa «ha violato il principio di proporzionalità».

30 In merito ai rischi assunti dalla Eco System, la convenuta sottolinea che le ricorrenti non forniscono alcuna prova a sostegno della loro affermazione secondo cui la Eco System assume rischi di giacenza di autoveicoli, di magazzinaggio o di credito diversi da quelli che si accollerebbe qualsiasi mandatario. Secondo la Commissione, la Eco System non assume nessun rischio giuridico o economico proprio dell'attività di acquisto e di rivendita, cioè che implichi un duplice trasferimento di proprietà e i rischi connessi alla proprietà. A tale riguardo, la Commissione sottolinea che l'intervento della Eco System, come mandatario, si limita alla creazione di un vincolo giuridico diretto tra il mandante e il concessionario, comprendente in particolare la fatturazione diretta da parte di quest'ultimo al primo, l'immatricolazione e l'assicurazione dell'autoveicolo a nome del mandante, il trasferimento della proprietà e dei rischi a partire dal pagamento al venditore e, infine, la remunerazione del mandatario con una provvigione. Secondo la Commissione, il credito accordato, per un certo periodo, dalla Eco System ai suoi mandanti non ha l'effetto di accollare a quest'ultima, oltre al rischio di credito proprio di qualsiasi attività di

prestazione di servizi, il rischio dell'invenuto, proprio dell'attività del rivenditore. La Commissione contesta inoltre che la Eco System sia esposta a un qualsiasi rischio economico connesso ad eventuali variazioni di cambio o di prezzo.

- 31 La convenuta contesta infine la pertinenza, nella fattispecie, del riferimento fatto dalle ricorrenti alla succitata sentenza Binon. A suo parere, non è possibile nessun confronto tra, da una parte, la valutazione alla luce dell'art. 85, n. 1, dell'attività di intermediario per conto di fornitori di prodotti o di servizi — di cui trattavasi nella causa Binon — e, dall'altra, la valutazione, alla luce dell'art. 85, n. 3, del regolamento (CEE) n. 123/85, dell'attività di intermediario della Eco system nell'ambito delle singole operazioni effettuate per conto di acquirenti individuali.
- 32 L'interveniente Eco System osserva che l'art. 3, punto 11, del regolamento (CEE) n. 123/85, è stato concepito dalla Commissione per facilitare l'acquisto di autoveicoli da parte dei privati al prezzo più basso in tutta la Comunità. Tenuto conto, da una parte, del tempo e dei mezzi necessari per ricercare nei dodici Stati membri il concessionario Peugeot che pratica il miglior prezzo per un determinato autoveicolo e, dall'altra, dei vari atti relativi ad un'importazione parallela, solo l'intervento di un mandatario professionale, come la Eco System, potrebbe adempiere la funzione regolatrice del mercato contemplata dall'art. 3, punto 11, del regolamento (CEE) n. 123/85 ed impedire che tale disposizione divenga lettera morta. Essa invoca, in questo contesto, le sentenze della Corte 13 luglio 1966, cause riunite 56/64 e 58/64, Consten e Grundig/Commissione (Racc. pag. 457) e 7 giugno 1983, cause riunite 100/80-103/80, Musique diffusion française e a./Commissione (Racc. pag. 1825), le quali censurano gli accordi di distribuzione esclusiva che ostacolano le importazioni parallele, e rammenta che i concessionari autorizzati della Peugeot non hanno mai cercato di trarre vantaggio dalle differenze di prezzo degli autoveicoli fra gli Stati membri rifornendosi tra loro. Di conseguenza, la Eco System sostiene che la nozione di attività equivalente alla rivendita non può essere interpretata in un modo che svuoterebbe di contenuto l'art. 3, punto 11, del regolamento (CEE) n. 123/85. Tale nozione si riferisce, in ogni caso, solo ai comportamenti fraudolenti che dissimulano la reale qualità di rivenditore di un operatore che si presenta come un mandatario, e non comprende affatto un'attività come quella della Eco System, disciplinata, in sostanza, dagli artt. 1984 e seguenti del codice civile francese, relativi al mandato.

33 L'interveniente BEUC sottolinea, dal canto suo, che il vantaggio risultante per il consumatore dalle reti distributive esentate ai sensi dell'art. 85, n. 3, sarebbe illusorio se, come sostengono le ricorrenti, il campo di applicazione dell'art. 3, punto 11, del regolamento (CEE) n. 123/85 dipendesse da una valutazione economica e commerciale dell'attività dell'intermediario. Scopo di tale disposizione è consentire al fornitore di assicurarsi che il consumatore finale, allorché acquista un autoveicolo, instauri un vincolo contrattuale diretto con un distributore membro della rete distributiva esclusiva o selettiva. Ciò mira, in particolare, a riservare al consumatore un diritto contrattuale contro un membro della rete distributiva in caso di vizi dell'autoveicolo.

— Giudizio del Tribunale

34 Nella fattispecie, il Tribunale ritiene che, per poter esercitare il suo sindacato di legittimità sulla decisione controversa, nei limiti del motivo dedotto dalle ricorrenti, deve verificare se la Commissione avesse il diritto di considerare che la circolare 9 maggio 1989, inviata dalla Peugeot ai suoi concessionari in Francia, Belgio e Lussemburgo, e la sua applicazione da parte di questi ultimi eccedono l'ambito dell'esenzione prevista dal regolamento (CEE) n. 123/85 e costituiscono un accordo o, quanto meno, una pratica concordata vietata dall'art. 85, n. 1, del Trattato CEE.

35 Il Tribunale rammenta in via preliminare che, come la Corte ha rilevato nella citata sentenza VAG France, punto 12 della motivazione, «il regolamento (CEE) n. 123/85, in quanto regolamento di attuazione dell'art. 85, n. 3, del Trattato, si limita a fornire agli operatori economici del settore degli autoveicoli alcune possibilità di sottrarre i loro accordi di distribuzione e di assistenza alla clientela — nonostante essi contengano taluni tipi di clausole di esclusiva e limitative della concorrenza — al divieto stabilito dall'art. 85, n. 1». In effetti, come si ricorda nel secondo considerando del regolamento (CEE) n. 123/85, «se gli impegni contemplati agli articoli 1, 2 e 3 hanno generalmente per oggetto o per effetto d'impedire, restringere o falsare il gioco della concorrenza all'interno del mercato comune e sono generalmente atti a pregiudicare il commercio tra Stati membri, il divieto di cui all'articolo 85, paragrafo 1, del Trattato CEE può, nondimeno, essere dichiarato inapplicabile ai sensi dell'articolo 85, paragrafo 3 — anche se solo a condizioni limitative — a tali obblighi».

36 Si deve ricordare in questo contesto che, a tenore dell'art. 3, punto 11, del regolamento (CEE) n. 123/85, l'esenzione accordata ai sensi dell'art. 85, n. 3, si applica egualmente quando il distributore si obbliga a «vendere autoveicoli della gamma contrattuale o prodotti corrispondenti ad utenti finali che si avvalgono dei servizi di un intermediario, soltanto se detti utenti abbiano preliminarmente conferito mandato scritto all'intermediario ad acquistare e, in caso di consegna a quest'ultimo, a ritirare un autoveicolo determinato».

37 A tale proposito, il Tribunale sottolinea che, tenuto conto del principio generale che vieta le intese anticoncorrenziali, sancito dall'art. 85, n. 1, del Trattato CEE, le disposizioni di carattere derogatorio inserite in un regolamento di esenzione per categoria non possono costituire oggetto di un'interpretazione estensiva e non possono essere interpretate in modo tale da estendere gli effetti del regolamento al di là di quanto è necessario per la tutela degli interessi che esse mirano a garantire (v. sentenza della Corte 22 marzo 1984, causa 90/83, Paterson e a., Racc. pag. 1567, punto 16 della motivazione).

38 Alla luce di questi principi, occorre precisare, per la soluzione della presente lite, l'interpretazione della nozione di intermediario munito di mandato scritto, ai sensi dell'art. 3, punto 11, del regolamento (CEE) n. 123/85.

39 A questo proposito, va rilevato in primo luogo che, secondo una costante giurisprudenza della Corte (v., in particolare, sentenza 18 gennaio 1984, causa 327/82, Ekro, Racc. pag. 107, punto 11 della motivazione), una disposizione di diritto comunitario la quale non contenga alcun espresso richiamo al diritto degli Stati membri ai fini della sua interpretazione deve di regola dar luogo ad un'interpretazione autonoma ed uniforme, da effettuarsi tenendo conto del contesto della disposizione e dello scopo perseguito dalla normativa di cui trattasi. Tuttavia, ciò non esclude che il giudice faccia riferimento al diritto degli Stati membri per interpretare il contenuto e la portata di una siffatta disposizione di diritto comunitario (v. sentenza del Tribunale 18 dicembre 1992, causa T-85/91, Khouri/Commissione, Racc. pag. II-2637, punto 32 della motivazione).

40 Nella fattispecie, come d'altronde il Tribunale ha rilevato nella già citata sentenza Peugeot I, punto 33 della motivazione, risulta dalla struttura dell'art. 3, punto 11, del regolamento (CEE) n. 123/85 che tale disposizione mira a salvaguardare la possibilità di intervento di un intermediario a condizione che fra il distributore e l'utente finale sussista un vincolo contrattuale diretto. Occorre aggiungere che, per proteggere la rete distributiva dalla concorrenza illecita che potrebbe essere esercitata da qualsiasi rivenditore non autorizzato, la sussistenza di tale vincolo deve essere dimostrata per mezzo di un previo mandato scritto conferito dall'utente finale dell'autoveicolo all'intermediario che agisce in nome e per conto di detto utente per acquistare un determinato autoveicolo.

41 Occorre sottolineare, a questo proposito, che la presentazione di detto mandato scritto previo per acquistare l'autoveicolo e, eventualmente, prenderlo in consegna costituisce la sola condizione imposta all'intermediario, ai sensi della succitata disposizione. Ne deriva che la lettera stessa dell'art. 3, punto 11, del regolamento (CEE) n. 123/85 non può consentire l'esclusione di un intermediario debitamente munito di mandato per il solo motivo che esso esercita la sua attività a titolo professionale.

42 Il Tribunale osserva in secondo luogo che, tenuto conto delle difficoltà di ordine pratico che possono rappresentare per l'utente finale sia la ricerca, in tutto il territorio comunitario, di un determinato autoveicolo al miglior prezzo sia la sua consegna, l'esclusione degli intermediari che agiscono a titolo professionale priverebbe, in pratica, l'art. 3, punto 11, del suo effetto utile ed avrebbe il risultato di ostacolare le importazioni parallele e, di conseguenza, di isolare i mercati nazionali. Come la Corte ha affermato nelle citate sentenze Consten e Grundig/Commissione e Musique diffusion française e a./Commissione (punto 86 della motivazione), tale esclusione sarebbe atta a compromettere gli obiettivi più fondamentali della Comunità e, in particolare, la realizzazione di un mercato unico.

43 Orbene, è doveroso riconoscere che l'esercizio, a titolo professionale, dell'attività di intermediario può implicare, da una parte, l'attuazione di operazioni promozionali presso il pubblico e la possibilità di concentrare i propri sforzi su alcune marche di autoveicoli e, dall'altra, l'accettazione dei rischi inerenti a qualsiasi impresa di prestazione di servizi.

- 44 Per quanto riguarda poi l'argomento delle ricorrenti secondo cui il punto I, n. 3, della comunicazione del 12 dicembre sarebbe volto ad interpretare restrittivamente la nozione di intermediario munito di mandato che figura nell'art. 3, punto 11, del regolamento (CEE) n. 123/85, occorre rammentare in via preliminare che, come la Corte ha affermato nella sentenza 28 gennaio 1992, causa C-266/90, Soba (Racc. pag. I-287, punto 19 della motivazione), un atto interpretativo non può modificare le norme imperative contenute in un regolamento.
- 45 Il Tribunale ricorda che, a tenore della comunicazione del 12 dicembre, «le imprese della rete distributiva possono essere obbligate a non vendere nessun autoveicolo nuovo ad un terzo o tramite un terzo che si presenti come un rivenditore autorizzato di autoveicoli nuovi della gamma contemplata dall'accordo o eserciti un'attività equivalente alla rivendita. L'intermediario o l'utilizzatore finale dovranno prima provare per iscritto al distributore della rete che quando acquista o prende in consegna un determinato autoveicolo, l'intermediario agisce in nome e per conto dell'utilizzatore finale».
- 46 Per rispondere all'argomento delle ricorrenti tratto da questo brano della comunicazione del 12 dicembre, il Tribunale rileva, da una parte, che il passo in questione mira ad interpretare non solo l'art. 3, punto 11, del regolamento (CEE) n. 123/85, ma anche il punto 10 dello stesso articolo, in particolare la lett. a), ai sensi della quale sono esentate dal divieto previsto dall'art. 85, n. 1, del Trattato CEE le clausole del contratto di distribuzione con le quali il distributore si obbliga a riservare ai membri della rete i prodotti contrattuali o prodotti corrispondenti. Il Tribunale ritiene, d'altro canto, che nella sua interpretazione dell'art. 3, punti 10 e 11, del regolamento (CEE) n. 123/85, la Commissione abbia potuto legittimamente tener conto del bisogno di garantire l'effetto utile dell'art. 3, punto 10, del suddetto regolamento, ossia di garantire un'effettiva protezione della rete distributiva contro le azioni di terzi non autorizzati. A buon diritto, quindi, la Commissione ha precisato, mediante la comunicazione in esame, le condizioni che l'intermediario incaricato deve soddisfare per conformarsi al dettato dell'art. 3, punto 11, dello stesso regolamento. Questa disposizione deve infatti essere applicata in modo da garantire che la fornitura, da parte di un rivenditore autorizzato, dei prodotti contrattuali ad un intermediario debitamente e previamente munito di mandato scritto non possa considerarsi come un inadempimento, da parte del rivenditore, dell'obbligo di rivendere esclusivamente all'interno della rete distributiva che, eventualmente, può essergli imposto in base all'art. 3, punto 10, dello stesso regolamento. A tal fine,

legittimamente la comunicazione del 12 dicembre, senza disattendere le disposizioni del regolamento in materia, e senza limitarne il campo di applicazione, ha precisato che le imprese della rete distributiva possono essere obbligate a rifiutarsi di evadere gli ordinativi di un intermediario che eserciti, di fatto, un'attività equivalente alla rivendita ed ha rammentato le condizioni, enunciate nell'art. 3, punto 11, del regolamento, che ogni intermediario che intenda avvalersi delle suddette disposizioni deve soddisfare.

47 Spetta ora al Tribunale esaminare se, come sostengono le ricorrenti, la Eco System abbia ecceduto l'ambito dell'art. 3, punto 11, del regolamento (CEE) n. 123/85, assumendo rischi caratteristici dell'attività del rivenditore, piuttosto che dell'attività dell'intermediario, in modo da indurre a considerare la sua attività professionale equivalente alla rivendita e non come attività di prestazione di servizi.

48 A tale riguardo, e in primo luogo, il Tribunale ritiene utile ricordare che l'intervento dell'intermediario munito di mandato, previsto dalla disposizione suddetta, presuppone l'esistenza di un vincolo contrattuale diretto di compravendita tra l'acquirente dell'autoveicolo (utente finale) e la rete distributiva. Per poter agire in tale qualità, senza che il rivenditore possa opporgli il rifiuto di stipulare contratti, l'intermediario deve limitarsi a prestare un servizio consistente nel mettere in contatto un cliente intenzionato ad acquistare un determinato autoveicolo al prezzo più conveniente con un rivenditore, membro della rete, pronto a fornirglielo, nonché nella creazione del necessario vincolo contrattuale diretto tra le due parti e nella realizzazione delle operazioni connesse. In tale modo l'intermediario agisce esclusivamente in qualità di rappresentante dell'utente finale; ne deriva che i rapporti giuridici che scaturiscono dall'atto o dagli atti compiuti dal mandatario si instaurano direttamente tra il mandante e il terzo interessato, in questo caso il rivenditore, mentre il mandatario resta estraneo ad essi. Nella fattispecie, è pacifico che l'autoveicolo oggetto del mandato è, già all'inizio, immatricolato direttamente, sebbene provvisoriamente, con il nome del cliente della Eco System, il quale è il destinatario della fattura. La Eco System, come mandatario, non è quindi parte nel contratto di compravendita che essa stipula con un rivenditore della rete automobilistica in nome e per conto dell'utente finale e, di conseguenza, non acquista mai la proprietà dell'autoveicolo oggetto del negozio. Per contro, come è previsto dall'art. II, n. 3, del «contratto di concessione» della Peugeot per il Belgio, versato agli atti nella causa Peugeot I, il rivenditore membro della rete «tratta in nome e per conto proprio, e non può in nessun modo essere considerato come il mandatario dell'importatore o del costruttore».

49 L'esistenza, nel caso dell'intervento di un mandatario, di un vincolo diretto tra l'utente finale e la rete distributiva è confermata dall'obbligo, imposto, come condizione per l'esenzione, alle imprese della rete distributiva dall'art. 5, n. 1, punto 1, lett. a) e b), del regolamento (CEE) n. 123/85, di prestare il servizio di garanzia, il servizio di assistenza gratuita e il servizio dovuto in occasione di operazioni di revisione di autoveicoli difettosi, a prescindere dal luogo in cui l'autoveicolo sia stato acquistato nel mercato comune. Come sottolinea il dodicesimo 'considerando' del regolamento (CEE) n. 123/85, tali disposizioni — al pari di quelle dell'art. 3, punto 11, dello stesso regolamento — «mirano ad impedire che sia pregiudicata la libertà dell'utilizzatore di acquistare in qualsiasi parte del mercato comune». A questo proposito il Tribunale osserva che l'art. 7 delle condizioni generali allegate al contratto tipo di mandato della Eco System dispone che «la garanzia incombe al costruttore, essa costituisce un obbligo, sia legale che convenzionale, è dovuta e può essere richiesta alla rete del costruttore, conformemente al libretto di garanzia che accompagna l'autoveicolo. Poiché la Eco System ha un mandato limitato all'importazione, ne è esclusa ogni garanzia tecnica, che incombe esclusivamente al costruttore e alla sua rete». Questa clausola non fa che esprimere la sussistenza di tale obbligo di garanzia a carico delle imprese facenti parte della rete distributiva, escludendo qualsiasi obbligo della stessa natura per l'intermediario.

50 Sussistendo i presupposti descritti nei due punti precedenti, si deve constatare che la Eco System, come intermediario munito di mandato, non può assumere nessun rischio derivante dal doppio trasferimento di proprietà, caratteristico dell'attività di acquisto e di rivendita di un prodotto, o relativo alla proprietà, in particolare il rischio di giacenza o di mancata vendita, ossia il rischio di dover collocare l'autoveicolo in caso di rinuncia dell'utente finale, sopportando, eventualmente, il danno finanziario corrispondente alla mancata vendita.

51 Si deve tuttavia rilevare, in secondo luogo, che, come risulta dal fascicolo e dalle spiegazioni orali delle parti, poiché paga inizialmente al rivenditore autorizzato che fornisce l'autoveicolo il prezzo base, l'imposta sul valore aggiunto e le spese

d'importazione dell'autoveicolo indicato nel contratto, di cui essa esige successivamente il rimborso dall'acquirente, la Eco System accorda di regola ai suoi clienti, ad ogni operazione, un credito pari alla somma da essa anticipata eccedente l'importo dell'acconto ricevuto al momento della stipulazione del mandato. Il Tribunale considera che la concessione di questo credito, limitato ai pochi giorni intercorrenti tra il momento dell'acquisto e del pagamento al rivenditore membro della rete e il momento della consegna all'acquirente che rimborsa alla Eco System la somma anticipata, anche se non è inerente all'attività di mandatario, non modifica la qualifica giuridica di un mandato di questa natura. Da questo punto di vista la situazione della Eco System non è diversa da quella di qualsiasi mandatario che è obbligato, per contratto, a sborsare somme e ad affrontare spese che il mandante deve rimborsare, come d'altronde prevede la maggior parte delle normative degli Stati membri.

- 52 Il Tribunale osserva inoltre che i mezzi di cui dispone il mandatario per far fronte al rischio dell'insolvenza dell'utente finale, o del rifiuto dello stesso di adempiere gli obblighi derivanti dall'esecuzione del mandato, rischio che egli assume nelle circostanze appena descritte, si distinguono comunque da quelli che sono a disposizione del rivenditore membro della rete. In effetti, oltre all'esercizio del suo diritto di ritenzione, il mandatario può avvalersi dei rimedi giuridici classici, ossia delle procedure giudiziarie di sequestro e di vendita di bene appartenente ad un terzo. Nel caso della Eco System, questo regime trova espressione nella clausola «penale» prevista dall'art. 5 delle condizioni generali, che figurano a tergo del contratto tipo di mandato utilizzato dalla Eco System, secondo la quale «nel caso in cui, dopo la firma e prima della scadenza del mandato, il mandante ne rifiuti l'esecuzione, il mandatario ha il diritto di esigere una penale pari al doppio dell'importo del compenso e di adire le vie legali per ottenere l'adempimento dei suoi obblighi; si ricorda che l'ordinazione fatta per conto del mandante non è suscettibile di annullamento o di rescissione». Per contro, come è di regola previsto nelle condizioni generali di vendita degli autoveicoli praticate dai concessionari delle reti delle diverse marche, il rivenditore autorizzato ha anche la possibilità, preclusa al mandatario, in caso di rinuncia di un cliente o di mancato pagamento, di considerare nulla la vendita e di disporre dell'autoveicolo o di riprenderne possesso e di farlo vendere a suo profitto, senza fare ricorso alle suddette procedure giudiziarie.

- 53 In terzo luogo, e in merito al rischio inerente alle variazioni dei cambi valutari addotto dalla Peugeot, il Tribunale rileva preliminarmente che le oscillazioni dei

cambi sono un fattore inerente a qualsiasi negozio intracomunitario come quelli di cui alla fattispecie e che le ricorrenti non hanno affatto dimostrato che sia la Eco System, nell'ambito della sua attività di intermediario debitamente incaricato, ad assumersi il relativo rischio. Emerge anzi dal fascicolo che è il mandante e non la Eco System, nella sua qualità di mandatario, ad accollarsi tale rischio. A questo riguardo, il Tribunale osserva, anzitutto, come dall'esame del contratto tipo di mandato della Eco System risulti che quest'ultima, contrariamente ad un rivenditore autorizzato, non si impegna in base a un prezzo fisso, ma si obbliga solo nei limiti di un prezzo previsto, che le sarà fissato definitivamente solo previa presa in considerazione delle eventuali variazioni favorevoli o sfavorevoli dei tassi di cambio. Il Tribunale rileva ancora che l'art. 2, terzo trattino, delle condizioni generali della Eco System dispone che «le eventuali oscillazioni monetarie o di prezzo non hanno alcun effetto sulla validità del mandato». Il Tribunale constata, d'altronde, che il contratto tipo di mandato della Eco System stabilisce espressamente che «nel caso in cui la società Eco System non possa importare l'autoveicolo nei termini indicati, l'acconto sarà restituito al mandante, escluso ogni risarcimento danni». Quindi, non è escluso che la Eco System si avvalga di tale clausola in caso di variazioni troppo sfavorevoli dei tassi di cambio che incidano in misura eccessiva, prima dell'acquisto dell'autoveicolo presso il rivenditore, sul prezzo previsto, fatturato con il mandante. Per di più il Tribunale osserva come risulti dalla decisione controversa, non contestata su questo punto dalle ricorrenti, che la Eco System si è limitata ad istituire, a favore dei suoi clienti, per coprire i rischi di variazione delle parità corsi da questi ultimi durante l'esecuzione del contratto di mandato, un sistema di premi di variazione dei cambi che funziona come un fondo di compensazione tra i suddetti mandanti. Emerge da quanto sopra che le ricorrenti non hanno prodotto nessun elemento idoneo a rimettere in discussione la conclusione della decisione controversa, secondo la quale «i rischi economici ... di variazioni di cambio o di prezzo ... sono divenuti inesistenti nell'attuale organizzazione della Eco System».

54 In quarto luogo, e per quanto concerne il rischio di magazzinaggio che, secondo le ricorrenti, comporta che la Eco System risarcisca il mandante, in caso di perdita o di danneggiamento dell'autoveicolo nel periodo compreso tra il ritiro dello stesso, da parte della Eco System, presso il rivenditore e la sua consegna all'acquirente, il Tribunale osserva che tale rischio, ammesso che sia comprovato, dev'essere ritenuto normale — come d'altronde conferma l'esame delle normative degli Stati membri — nell'ambito di un contratto di mandato che, come quello in esame, implica l'acquisto in nome del mandante, l'importazione, l'inoltro, la custodia per un periodo

limitato e la consegna di un autoveicolo. In ogni caso, il rischio inerente al magazzino dell'autoveicolo nei termini sopra descritti si distingue dai rischi inerenti alla proprietà, la quale nella fattispecie, come è già stato accertato, spetta all'utente finale dal momento della stipulazione del contratto di vendita dell'autoveicolo.

55 Infine, il Tribunale rileva in questo contesto che il compenso percepito dalla Eco System come contropartita dei suoi servizi, consistente, secondo il contratto tipo, in una determinata percentuale del prezzo fatturato dal fornitore dell'autoveicolo, costituisce una forma di remunerazione normale nell'ambito di un mandato come quello di cui al caso di specie.

56 Risulta da tutto quanto sopraesposto che la Eco System, in quanto agisce in qualità di intermediario debitamente munito di mandato, non può considerarsi assumere un qualsiasi rischio giuridico o economico caratteristico dell'attività di acquisto e rivendita.

57 Occorre poi esaminare, nell'ambito del motivo in esame, se, in pratica, la Eco System abbia travalicato i limiti dei mandati scritti che le sono stati conferiti dagli utenti finali, ai sensi dell'art. 3, punto 11, del regolamento (CEE) n. 123/85.

58 Il Tribunale rammenta che l'unico elemento addotto a tale riguardo dalle ricorrenti è l'equivoco che avrebbe provocato nel pubblico un opuscolo pubblicitario, edito in nome proprio dalla società Carrefour, riproducente il contenuto dell'opuscolo pubblicitario pubblicato dalla Eco System durante la collaborazione temporanea tra queste due società.

59 Su questo punto il Tribunale considera che, anche ammettendo che tale pratica possa somigliare ad un'attività di ricerca di clienti a domicilio estranea alla sfera di competenza del mandatario, la Commissione, nel caso di specie, ha giustamente

ritenuto che tale equivoco potesse nascere solo dalla copertina del suddetto opuscolo, poiché comunque la vera natura dell'attività della Eco System era chiaramente indicata nello stesso. A buon diritto, quindi, la reazione della Peugeot è stata giudicata palesemente sproporzionata, giacché sarebbero state sufficienti misure specifiche volte a far cessare la distribuzione di tale opuscolo, senza che occorresse diramare la circolare controversa.

60 Si deve quindi dedurre da quanto precede che la Eco System non ha ecceduto l'ambito dei mandati scritti che le sono stati conferiti dagli utenti finali e, per questo motivo, non ha violato l'art. 3, punto 11, del regolamento (CEE) n. 123/85, nella parte in cui esso definisce le condizioni dell'intervento del mandatario.

61 Infine, in merito all'argomento, che le ricorrenti traggono dalla citata sentenza Binon e dalle conclusioni dell'avvocato generale Sir Gordon Slynn, secondo cui un intermediario incaricato da un gran numero di mandanti diviene un operatore indipendente, il Tribunale osserva, da una parte, che tale giurisprudenza non contiene alcun elemento suscettibile di essere trasposto al caso di specie, nel quale un mandatario interviene in nome e per conto di utenti finali e non come agente di distribuzione incaricato di organizzare la vendita al dettaglio nell'interesse dei produttori (editori), e, dall'altra, che un criterio puramente quantitativo basato sul numero di mandati ricevuti da un intermediario professionale non può da solo modificare la natura dell'intervento dell'intermediario stesso con riguardo all'art. 3, punto 11, del regolamento (CEE) n. 123/85. Tale constatazione è peraltro compatibile con l'obiettivo economico perseguito dall'art. 3, punto 11, del regolamento (CEE) n. 123/85, ossia quello di impedire la compartimentazione dei mercati nazionali grazie alla conservazione delle importazioni parallele, nell'ambito di un sistema di accordi di distribuzione di autoveicoli, e di contribuire, con ciò, alla realizzazione di un mercato unico, come si è già rilevato sopra, nel punto 42 della presente sentenza.

62 Alla luce di quanto sopraesposto, occorre concludere che l'art. 3, punto 11, del regolamento (CEE) n. 123/85 non può consentire ai membri di una rete di distribuzione di autoveicoli di rifiutarsi, per il motivo che l'intermediario esercita la sua attività a titolo professionale, di vendere autoveicoli della gamma contrattuale o

prodotti corrispondenti ad utenti finali che si avvalgono dei servizi di un intermediario il quale provi, per mezzo di un mandato scritto previo, di agire in nome e per conto dei detti utenti. Ne deriva che, se l'intermediario non eccede l'ambito del mandato conferitogli dall'utente finale per acquistare ed eventualmente per prendere in consegna un determinato autoveicolo, il rifiuto di vendita opposto dal distributore al mandatario contrasta con il regolamento (CEE) n. 123/85.

- 63 La Commissione ha quindi giustamente ritenuto che la circolare controversa non potesse, comunque, essere giustificata da un'asserita violazione, da parte della Eco System, dell'art. 3, punto 11, del regolamento (CEE) n. 123/85. Di conseguenza, il rifiuto di vendita, oggetto della suddetta circolare, eccede l'ambito dell'esenzione di cui la rete distributiva della Peugeot fruisce in base a tale regolamento.
- 64 Risulta dalle precedenti considerazioni che il primo motivo, relativo alla violazione dell'art. 3, punto 11, del regolamento (CEE) n. 123/85, combinato con la comunicazione del 12 dicembre, deve essere respinto.

Sul motivo relativo alla violazione del principio della certezza del diritto

— Argomenti delle parti

- 65 Le ricorrenti sostengono che la Commissione, per giustificare la divergenza tra la decisione impugnata e l'interpretazione da essa data all'art. 3, punto 11, del regolamento (CEE) n. 123/85 nella comunicazione 12 dicembre 1984, ha emanato il 4 dicembre 1991, cioè alla stessa data della decisione impugnata, una nuova comunicazione interpretativa del regolamento (CEE) n. 123/85. Questa comunicazione, stabilendo nuovi criteri per la definizione della nozione di intermediario, avrebbe svuotato di ogni significato la nozione di attività equivalente alla rivendita. Per questo motivo, la Commissione avrebbe disatteso il legittimo affidamento della Peugeot sulla conservazione della normativa in materia.

66 Secondo le ricorrenti, la Commissione ha anche violato il principio dell'irretroattività degli atti comunitari applicando retroattivamente la sua nuova interpretazione del regolamento (CEE) n. 123/85 ad un comportamento della Peugeot (la circolare 9 maggio 1989) per il quale avrebbe dovuto valere l'interpretazione precedente dello stesso regolamento. L'incertezza giuridica deriva, comunque, secondo le ricorrenti, dal fatto che la Commissione non ha mai dato una definizione chiara e precisa della nozione di attività equivalente alla rivendita.

67 La Commissione ribatte che le ricorrenti avevano ricevuto una lettera in data 15 luglio 1987, firmata da un capo servizio della DG IV, che esponeva chiaramente la posizione della Commissione riguardo sia alla questione generale dell'attività degli intermediari professionali sia al caso particolare della Eco System.

68 Quanto alla sua nuova comunicazione, la convenuta ritiene che essa non implichi alcuna applicazione retroattiva, poiché non fa che richiamare il principio secondo il quale l'intermediario contemplato dal regolamento (CEE) n. 123/85 è colui che agisce in nome e per conto dell'utente finale e che, quindi, non può assumere rischi relativi alla proprietà.

69 L'interveniente Eco System si limita a ricordare che la citata sentenza Peugeot I ha già respinto gli argomenti relativi alla violazione del principio della certezza del diritto nuovamente presentati dalle ricorrenti.

70 L'interveniente BEUC sostiene che, come la comunicazione del 12 dicembre, la seconda comunicazione della Commissione relativa al regolamento (CEE) n. 123/85, non essendo un atto normativo e non costituendo un'interpretazione autentica, non può modificare il suddetto regolamento. Il BEUC ritiene, d'altronde, che non vi sia stata applicazione retroattiva della seconda comunicazione, poiché quest'ultima non ha modificato il principio secondo il quale un intermediario munito di un mandato scritto previo rientra nel campo di applicazione dell'art. 3, punto 11, del regolamento (CEE) n. 123/85.

— Giudizio del Tribunale

- 71 Occorre osservare in via preliminare che la decisione impugnata non si basa affatto, né peraltro potrebbe legittimamente basarsi, sulla nuova comunicazione della Commissione 4 dicembre 1991, relativa al regolamento (CEE) n. 123/85, la quale, d'altra parte, non vi è mai menzionata. Ne deriva che questa nuova comunicazione non può essere invocata dalle ricorrenti per contestare la legittimità della decisione controversa.
- 72 In merito all'argomento secondo cui nella decisione suddetta la Commissione si sarebbe scostata dall'interpretazione dell'art. 3, punto 11, del regolamento (CEE) n. 123/85 fornita nella sua comunicazione del 12 dicembre, violando con ciò il principio della certezza del diritto, si deve osservare che, come il Tribunale ha già rilevato sopra (v. punti 44 e 46), la nozione di attività equivalente alla rivendita che figura nella suddetta comunicazione non può, comunque, essere interpretata in modo da limitare la portata della nozione di intermediario munito di mandato scritto, figurante nell'art. 3, punto 11, del regolamento (CEE) n. 123/85.
- 73 Il Tribunale rammenta inoltre che, come esso stesso ha accertato nella citata sentenza Peugeot I, punto 48 della motivazione, i competenti uffici della Commissione avevano già reso noto alle ricorrenti, nella citata lettera 15 luglio 1987, il loro parere sulla nozione di attività equivalente alla rivendita ai sensi della comunicazione del 12 dicembre. Nel punto 3, paragrafo 2, di tale lettera si affermava infatti chiaramente che «in quanto un intermediario assume la forma di rischio di impresa che è propria di un'impresa di servizi, e non un rischio di impresa della stessa natura (...) di quello che è proprio dell'attività di acquisto e di rivendita, l'attività di tale intermediario non può essere qualificata come attività equivalente alla rivendita ai sensi della comunicazione (...)».
- 74 Alla luce di quanto sopraesposto, occorre constatare che le ricorrenti non hanno apportato elementi nuovi idonei a rimettere in discussione il giudizio espresso dal Tribunale, nella citata sentenza Peugeot I, sull'insussistenza di violazione, da parte

della Commissione, del principio della certezza del diritto. Di conseguenza, anche il secondo motivo deve essere considerato infondato.

- 75 Risulta da tutto quanto precede che, poiché i due motivi dedotti dalle ricorrenti a sostegno delle loro conclusioni sono stati dichiarati infondati, il ricorso deve essere respinto.

Sulle spese

- 76 Ai sensi dell'art. 87, n. 2, del regolamento di procedura del Tribunale, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda. Poiché le ricorrenti sono rimaste soccombenti, e poiché la Commissione e le intervenienti ne hanno fatto domanda, occorre condannarle in solido alle spese, comprese quelle delle intervenienti.

Per questi motivi,

IL TRIBUNALE (Seconda Sezione)

dichiara e statuisce:

- 1) Il ricorso è respinto.
- 2) Le ricorrenti sono condannate in solido alle spese, comprese quelle delle intervenienti.

Cruz Vilaça

Barrington

Biancarelli

Saggio

Briët

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 22 aprile 1993.

Il cancelliere

H. Jung

Il presidente

J. L. Cruz Vilaça