

HOTĂRÂREA TRIBUNALULUI DE PRIMĂ INSTANȚĂ (Camera a doua)  
22 aprilie 1993\*

**Automobiles Peugeot SA și Peugeot SA**  
**împotriva**  
**Comisiei Comunităților Europene**

„Concurență – Distribuția autovehiculelor – Regulament privind exceptarea pe categorii –  
Noțiunea de intermediar autorizat”

**Cauza T-9/92**

În cauza T-9/92,

**Automobiles Peugeot SA și Peugeot SA**, societăți de drept francez, cu sediul la Paris, reprezentate de Xavier de Roux, avocat în Baroul din Paris, cu domiciliul ales în Luxemburg, la cabinetul lui Guy Loesch, 8, Rue Zithe,

reclamante,

împotriva

**Comisiei Comunităților Europene**, reprezentată de domnul Giuliano Marengo, consilier juridic, în calitate de agent, asistat de Francis Herbert, avocat la Baroul din Bruxelles, cu domiciliul ales în Luxemburg, la biroul domnului Nicola Anecchino, membru al Serviciului juridic, Centre Wagner, Kirchberg,

pârâtă,

susținută de

**Eco System SA**, societate de drept francez, cu sediul la Rouen (Franța), reprezentată de către Robert Collin, avocat în Baroul din Paris, și de către Nicolas Decker, avocat în Baroul din Luxemburg, cu domiciliul ales în Luxemburg, la cabinetul acestuia din urmă, 16, Avenue Marie-Thérèse,

și de către

---

\* Limba de procedură: franceza.

**Biroul European al Uniunilor Consumatorilor (BEUC)**, asociație de drept belgian, cu sediul la Bruxelles, reprezentată de domnul Philip Bentley, Barrister of Lincoln's Inn, și de către Konstantinos Adamantopoulos, avocat în Baroul din Atena, cu domiciliul ales în Luxemburg, la cabinetul lui Arsène Kronshagen, 12, Boulevard de la Foire,

intervenienți,

având ca obiect o cerere de anulare a Deciziei 92/154/CEE a Comisiei din 4 decembrie 1991 privind o procedură de aplicare a articolului 85 din Tratatul CEE (IV/33.157 – Eco System/Peugeot, JO L 66, p. 1),

TRIBUNALUL DE PRIMĂ INSTANȚĂ AL COMUNITĂȚILOR EUROPENE (Camera a doua),

compus din domnii J. L. Cruz Vilaça, președinte, D. P. M. Barrington, J. Biancarelli, A. Saggio și C. Briët, judecători,

grefier: domnul H. Jung

având în vedere procedura scrisă și în urma procedurii orale din 16 decembrie 1992,

pronunță prezenta

### **Hotărâre**

#### **Faptele aflate la originea acțiunii**

1 Decizia în litigiu 92/154/CEE a Comisiei din 4 decembrie 1991 privind o procedură de aplicare a articolului 85 din Tratatul CEE (IV/33.157 – Eco System/Peugeot, JO L 66, p. 1) a fost adoptată ca urmare a unei plângeri, depusă de Eco System SA (denumită în continuare „Eco System”) la Comisie, la 19 aprilie 1989, îndreptată împotriva Automobiles Peugeot SA și a trei dintre revânzătorii săi autorizați în Belgia, pe motiv că, începând cu martie 1989, aceștia obstrucționau importurile paralele de vehicule efectuate de Eco System, în cadrul exercitării activității sale de mandatar care acționează în numele și pentru utilizatorii finali francezi care doresc să cumpere vehicule Peugeot sau Talbot. În plângerea sa, Eco System solicitase Comisiei și adoptarea unor măsuri provizorii care să pună capăt prejudiciului grav și ireparabil cauzat acesteia de obstacolele menționate anterior.

2 Eco System are ca obiect social oferirea utilizatorilor finali a unui serviciu care constă în cumpărarea de vehicule în țările care prezintă cele mai avantajoase prețuri. Aceasta nu oferă servicii de garanție, post-vânzare sau de răscumpărarea parțială a automobilelor de ocazie de la clienții săi și nu deține în proprietate stocuri de autoturisme. În practică, Eco System

colecționează, la nivel național, în special printr-o publicitate activă în toate mijloacele de informare în masă, mandate scrise din partea utilizatorilor finali francezi interesați și doar expune în vitrinele sale autoturisme deja vândute, care urmează să fie livrate.

3 În vederea protejării rețelei sale de distribuție, reglementată, după cum se știe, de Regulamentul (CEE) nr. 123/85 al Comisiei din 12 decembrie 1984 privind aplicarea articolului 85 alineatul (3) din Tratatul CEE unor categorii de acorduri de distribuție și privind servicii de vânzare și post-vânzare pentru autovehicule (JO 1985, L 15, p. 16, denumit în continuare „Regulamentul nr. 123/85”), Automobiles Peugeot SA a difuzat, la 9 mai 1989, prin intermediul filialelor sale, tuturor agenților care alcătuiau rețeaua de distribuție Peugeot în Belgia, în Franța și în Luxemburg, o circulară, emisă de Peugeot SA, prin care se trimiteau, concesionarilor și revânzătorilor autorizați din aceste trei state, instrucțiuni de a suspenda livrările către Eco System și de a nu mai înregistra comenzile de vehicule noi aparținând mărcii Peugeot, emise de societatea menționată anterior, fie că aceasta acționează în nume propriu sau în numele mandanților săi. Circulara preciza, de asemenea, că aceleași instrucțiuni se aplicau oricărui alt organism care acționează în condiții similare. Proiectul acestei circulare a fost comunicat la 25 aprilie 1989 Direcției Generale Concurență (DG IV) a Comisiei, fără a face însă obiectul unei notificări formale.

4 La 27 noiembrie 1989, Comisia a inițiat, împotriva Automobiles Peugeot SA și Peugeot SA, procedura prevăzută la articolul 3 din Regulamentul nr. 17 al Consiliului din 6 februarie 1962, Primul regulament de punere în aplicare a articolelor 85 și 86 din tratat (JO 1962, 13, p. 204, Ediție specială, 08/vol. 1, p. 3).

5 Prin Decizia din 26 martie 1990, prin intermediul unor măsuri provizorii, Comisia a ordonat Peugeot SA și Automobiles Peugeot SA, sub amenințarea unei penalități cu titlu cominatoriu, să adreseze, în termen de două săptămâni, tuturor concesionarilor și agenților acestora o scrisoare prin care era suspendată punerea în aplicare a circularei din 9 mai 1989 până la adoptarea unei decizii definitive în cadrul procedurii principale. De asemenea, aceasta a fixat contingentul pentru tranzacțiile cu vehicule (1 211 vehicule pe an, în limita lunară de 150 vehicule) pe care Eco System îl putea realiza, în numele clienților săi, în baza unui mandat scris prealabil, cu rețeaua Peugeot și în privința căruia reclamantele nu puteau ridica obiecții.

6 Prin cererea depusă la grefa Tribunalului la 24 aprilie 1990, societățile Automobiles Peugeot SA și Peugeot SA (denumite în continuare „Peugeot”) au introdus o acțiune în anulare a acestei decizii (cauza T-23/90). În paralel, reclamantele au introdus o cerere de ordonanță președințială pentru obținerea suspendării executării acestei decizii. Prin Ordonanța din 21 mai 1990, președintele Tribunalului a respins această cerere. Prin Hotărârea din 12 iulie 1991, Peugeot/Comisia (T-23/90, Rec., p. II-653, denumită în continuare „Peugeot I”), Tribunalul a respins acțiunea în anulare. La 12 septembrie 1991, reclamantele au introdus un recurs împotriva acestei hotărâri în fața Curții de Justiție (cauza C-229/91 P).

7 Prin decizia în litigiu din 4 decembrie 1991, Comisia a constatat că trimiterea circularei din 9 mai 1989 de către Peugeot concesionarilor săi din Franța, Belgia și Luxemburg și punerea sa în aplicare de către aceștia din urmă, care a avut ca efect încetarea livrărilor de vehicule

aparținând mărcii Peugeot către Eco System, reprezintă un acord sau, cel puțin, o practică concertată, interzise de articolul 85 alineatul (1) din Tratatul CEE (articolul 1 din decizie). Pentru a motiva această constatare, decizia evidențiază, în special, că acest acord „are ca obiect și ca efect restricționarea concurenței în interiorul pieței comune, în sensul articolului 85 alineatul (1), având în vedere că, fiind pus în aplicare de toate întreprinderile din rețeaua Peugeot în țările în cauză, acesta vizează să împiedice și împiedică efectiv, în general, importurile în Franța de vehicule noi aparținând mărcii Peugeot, cumpărate în Belgia și în Luxemburg de către utilizatorii francezi care apelează la serviciile Eco System. Caracterul sensibil al acestei restricții derivă din locul important ocupat de marca Peugeot pe piața Comunității. Având în vedere că, prin definiție, acordul în cauză are legătură cu schimburile comerciale transfrontaliere, acesta poate afecta comerțul între statele membre”. De asemenea, decizia evidențiază că, pe de o parte, „acordul în cauză, astfel cum rezultă din circulara menționată anterior, nu beneficiază de exceptarea pe categorii prevăzută de Regulamentul nr. 123/85, ca urmare a faptului că respectivele clauze de interdicere a importurilor sau a exporturilor de automobile nu figurează printre obligațiile restrictive ale concurenței admise de acest regulament” și, pe de altă parte, că acordul în cauză nu poate nici să beneficieze de o scutare individuală, principalul motiv fiind că acesta nu a fost notificat.

8 În aceste condiții, prin decizia în litigiu, Comisia a ordonat Peugeot să pună capăt încălcării, adresând concesionarilor săi, în termen de două luni de la notificarea deciziei, o nouă circulară de anulare a celei din 9 mai 1989 și să nu mai aibă, pe viitor, vreun comportament care să perpetueze efectele pretinse de aceasta (articolul 2). De asemenea, în conformitate cu articolul 10 din Regulamentul nr. 123/85, Comisia a eliminat beneficiul aplicării acestui regulament contractului-tip de distribuție de automobile Peugeot în Belgia și în Luxemburg, cu efect de la expirarea termenului de două luni menționat anterior, cu excepția cazurilor în care părțile interesate se conformau la timp cerințelor incluse în decizie (articolul 3).

9 Ca urmare a Deciziei din 4 decembrie 1991, reclamantele au renunțat la recursul pe care l-au introdus împotriva Hotărârii Peugeot I, menționată anterior. Prin Ordonanța din 6 aprilie 1992, președintele Curții a pronunțat radierea cauzei.

## **Procedura**

10 În aceste circumstanțe, reclamantele au introdus, în temeiul articolului 173 din Tratatul CEE, prin cererea depusă la grefa Tribunalului la 10 februarie 1992, prezenta acțiune în anulare.

11 Prin ordonanțele Președintelui celei de-a doua camere a Tribunalului din 9 iulie 1992, s-a admis ca Eco System și Biroul European al Uniunilor Consumatorilor (BEUC) să intervină în sprijinul pretențiilor pârâtei.

12 Pe baza raportului judecătorului raportor, Tribunalul a decis deschiderea procedurii orale, fără a dispune măsuri prealabile de cercetare judecătorească. Totuși, în calitate de măsuri de organizare a procedurii, acesta a solicitat intervenientei Eco System să furnizeze un exemplar al contractului-tip al mandatului pe care îl folosește. În ședința din 16 decembrie 1992, au fost

ascultate susținerile orale ale părților și răspunsurile acestora la întrebările Tribunalului. În cadrul ședinței și la cererea Tribunalului, părțile și-au dat acordul ca documentele furnizate în anexa la dosarul cauzei Peugeot I, menționată anterior, să fie luate în considerare în cadrul prezentei cauze. La finalul ședinței, președintele a pronunțat închiderea procedurii orale.

13 Reclamantele solicită Tribunalului:

– să anuleze Decizia Comisiei din 4 decembrie 1991 pe motiv că este contrară articolului 85 alineatul (3) din Tratatul CEE, Regulamentului nr. 123/85 și Comunicării 85/C 17/03 a Comisiei din 12 decembrie 1984 privind Regulamentul nr. 123/85 (JO 1985, C 17, p. 4, denumită în continuare „comunicarea din 12 decembrie”);

– să declare că circulara din 9 mai 1989, adresată de Peugeot rețelei sale din Franța, Belgia și Luxemburg este conformă cu dispozițiile combinate ale Regulamentului nr. 123/85 și ale comunicării din 12 decembrie.

14 În ceea ce o privește, Comisia, solicită Tribunalului:

– să respingă acțiunea ca neîntemeiată;

– să oblige reclamantele la plata cheltuielilor de judecată.

15 Intervenienta Eco System solicită ca Tribunalului:

– să respingă acțiunea ca neîntemeiată;

– să oblige reclamantele la plata cheltuielilor de judecată, inclusiv a celor ocazionate de intervenția Eco System.

16 Intervenienta BEUC solicită Tribunalului:

– să respingă acțiunea ca neîntemeiată;

– să oblige reclamantele la plata cheltuielilor de judecată, inclusiv a celor ocazionate de intervenția BEUC.

### **Cu privire la fond**

17 În sprijinul pretențiilor lor, reclamantele invocă două motive de anulare. În ceea ce privește primul motiv, acestea pretind, în esență, că decizia în litigiu încalcă articolul 3 punctul (11) din

Regulamentul nr. 123/85, coroborat cu comunicarea din 12 decembrie. În ceea ce privește al doilea motiv, acestea susțin faptul că decizia în litigiu încalcă principiul certitudinii juridice.

*Cu privire la motivul întemeiat pe încălcarea articolului 3 punctul (11) din Regulamentul nr. 123/85, coroborat cu comunicarea din 12 decembrie*

– Argumentele părților

18 În primul rând, reclamantele subliniază că respectivul concesionar legat printr-un contract de distribuție exclusivă și selectivă, încheiat în sectorul autovehiculelor, scutit, în temeiul Regulamentului nr. 123/85, de aplicarea articolului 85 alineatul (1) din tratat, beneficiază de un monopol de revânzare, care îl autorizează să refuze livrările către orice revânzător care nu este un membru autorizat al rețelei de distribuție.

19 Conform reclamantelor, articolul 3 punctul (11) din Regulamentul nr. 123/85, în măsura în care autorizează distribuitorul să vândă vehicule din gama vizată de acord sau produse similare unor utilizatori finali care folosesc servicii intermediare neautorizate, cu condiția ca acești utilizatori să fi mandatat intermediarul în prealabil, în scris, să cumpere în numele lor un anumit automobil, reprezintă o excepție de la principiul distribuției selective și exclusive. Totuși, această dispoziție nu reprezintă un *quid pro quo* indispensabil pentru existența unei rețele de distribuție selectivă, ci, dimpotrivă, un instrument care îi permite producătorului să își protejeze rețeaua de distribuție, impunând intermediarului respectarea anumitor condiții.

20 De asemenea, reclamantele susțin faptul că, precizând, în comunicarea sa din 12 decembrie, că „întreprinderile din rețeaua de distribuție pot fi obligate să nu vândă niciun vehicul nou din gama vizată de acord ... unui terț sau prin intermediul unui terț care se prezintă ca un revânzător autorizat de vehicule noi din gama vizată de acord sau care exercită o activitate echivalentă revânzării”, Comisia a limitat domeniul de aplicare a derogării prevăzute la articolul 3 punctul (11) din Regulamentul nr. 123/85 la principiul distribuției exclusive în interiorul rețelei de distribuție stabilite de regulamentul menționat anterior. În baza acestei interpretări restrictive a articolului 3 punctul (11) din Regulamentul nr. 123/85, reclamantele au trimis concesionarilor din rețeaua Peugeot circulara din 9 mai 1989, destinată protejării sistemului lor de distribuție selectivă de activitatea echivalentă revânzării, exercitată de Eco System. Noțiunea de activitate echivalentă revânzării nu reprezintă o noțiune juridică, ci se referă mai degrabă la o activitate care, în plan economic, produce aceleași efecte ca și actul de revânzare.

21 Reclamantele consideră că, pentru a i se permite să intervină în sectorul automobilelor, un mandatar profesionist trebuie să fie complet neutru în privința cererii. Dacă, din momentul în care, prin propria acțiune comercială, mandatarul afectează cererea, se consideră că acesta exercită o activitate echivalentă cu revânzarea. Faptul că Eco System a pretins că circulara Peugeot a provocat prăbușirea cifrei sale de afaceri demonstrează că activitatea Eco System nu este neutră în raport cu cererea. Într-un astfel de caz, cota din cifra sa de afaceri obținută cu vehicule Peugeot ar trebui să corespundă „grosso modo” cererii pentru această marcă pe piața franceză, adică unui procent de 22%.

22 Conform reclamantelor, un mandatar încalcă această datorie de neutralitate pe piață și, în consecință, depășește cadrul activității sale profesionale de prestator de servicii în cazul în care organizează, în special, promoții comerciale sau acțiuni publicitare care nu vizează activitatea sa, ci o marcă de vehicule pe care o oferă în permanență pe piață. Eco System a expus chiar câteva vehicule aparținând mărcii Peugeot în lanțul de magazine „Carrefour” și a folosit o broșură publicitară editată de acest lanț de magazine. Confuzia creată de această publicitate în mintea publicului cu privire la adevărata activitate a Eco System pe piață – și care a fost, de altfel, recunoscută de Comisie – a determinat în mod obligatoriu reclamantele să considere că Eco System desfășura o activitate echivalentă revânzării. Într-adevăr, oferind o sursă alternativă de aprovizionare cu vehicule aparținând mărcii Peugeot, în condiții echivalente celor ale unui concesionar, Eco System era perceput de publicul larg mai degrabă ca distribuitor sau concesionar din rețeaua Peugeot decât ca prestator de servicii.

23 Reclamantele susțin, în special, faptul că, la fiecare operațiune, Eco System își asumă riscuri anormale pentru un simplu mandatar, dar specifice activității de revânzător, și anume:

— riscul de a dispune de un vehicul nevândut sau riscul de nevalorificare, în măsura în care Eco System a avansat prețul vehiculului și trebuie să îl vândă în cazul în care un client renunță;

— riscul de depozitare, care îl obligă să își despăgubească clientul în caz de pierdere sau degradare a vehiculului;

— riscul de creditare, deoarece Eco System sau intermediarul său financiar avansează prețul vehiculului și poate fi nevoit să îl suporte în caz de insolvabilitate a unui client;

— un risc „economic”, deoarece Eco System acoperă variațiile cursului de schimb.

24 În această privință, astfel cum subliniază reclamantele, faptul că mandatarul deține un mandat prealabil și că nu depășește cadrul de aplicare al acestuia nu este suficient pentru a exclude faptul că activitatea sa este echivalentă revânzării, deoarece riscurile economice pe care și le asumă sunt de aceeași natură ca și cele asumate de un revânzător veritabil. O concluzie contrară ar însemna vidarea de conținut a noțiunii de activitate echivalentă revânzării și, simultan, privarea Peugeot de mijloacele de protecție a rețelei sale de distribuție. În această privință, reclamantele invocă hotărârea Curții și argumentele prezentate de avocatul general, Sir Gordon Slynn, în cauza Binon (Hotărârea din 3 iulie 1985, 243/83, Rec., p. 2015, 2017), de unde rezultă că, deși un operator poate să apară ca mandatar atunci când deține un mandat în bună și convenită formă, acesta nu poate păstra totuși această calificare în cazul în care acționează în numele a mai multor sute de mandanți și devine, prin urmare, un comerciant independent din perspectiva dreptului concurenței.

25 Cu titlu introductiv, în ceea ce o privește, Comisia evidențiază faptul că comunicarea din 12 decembrie nu face parte din „corpul legislației comunitare”, în raport cu care trebuie să fie apreciată o acțiune în anulare, și că, în consecință, acțiunea trebuie respinsă, în măsura în care aceasta se bazează pe încălcarea comunicării menționate anterior.

26 Pentru a contesta interpretarea dreptului comunitar, efectuată de reclamante, Comisia subliniază că, în Hotărârea din 18 decembrie 1986, VAG France (10/86, Rec., p. 4071), Curtea de Justiție a precizat, în ceea ce privește Regulamentul nr. 123/85, că acordurile restrictive, care pot afecta comerțul între statele membre, sunt interzise automat, cu excepția cazului în care dispozițiile articolului 85 alineatul (1) din Tratatul CEE sunt declarate inaplicabile de către Comisie, în conformitate cu alineatul (3) de la același articol. Conform Comisiei, condițiile pe care trebuie să le îndeplinească exceptarea trebuie să facă obiectul unei interpretări exhaustive, în timp ce măsurile de protecție a rețelei, care sunt autorizate efectiv de Regulamentul nr. 123/85, trebuie să fie interpretate strict drept clauze restrictive ale concurenței care au fost exceptate. Această poziție ar corespunde principiilor generale referitoare la interpretarea regulamentelor de exceptare pe categorii.

27 Conform părâtei, una dintre condițiile esențiale pentru scutirea contractelor de distribuție selectivă și exclusivă este ca clauzele restrictive de concurență pe care acestea le presupun să fie limitate astfel încât să nu împiedice utilizatorul final să participe în mod echitabil la avantajele care rezultă din aceste acorduri și, în special, să se aprovizioneze într-un stat membru, altul decât cel de proveniență, pentru a profita de diferențele de prețuri uneori considerabile între piețele naționale, chiar vecine. Pentru ca un utilizator final să aibă posibilitatea efectivă de a cumpăra un vehicul de la orice membru autorizat al rețelei de distribuție, în orice stat membru, este obligatoriu ca acest utilizator final să poată recurge la un intermediar, profesionist sau nu, mandatat în prealabil pentru a putea cumpăra și, dacă este cazul, prelua livrarea unui anumit automobil.

28 Conform Comisiei, acesta este chiar obiectul articolului 3 punctul (11) din Regulamentul nr. 123/85, care vizează păstrarea posibilității utilizatorului final de a fi aprovizionat de un intermediar mandatat în prealabil, profesionist sau nu. În aceste condiții, dispoziția în cauză trebuie să fie interpretată în sensul că permite rețelei de distribuție să se protejeze, pe de o parte, împotriva activității importatorilor paraleli care își desfășoară activitatea ca revânzători neautorizați și, de altă parte, împotriva unor intermediari care nu au fost mandatați în prealabil de către un utilizator final sau care au fost mandatați de un revânzător neautorizat sau mandatați fără ca vehiculul care face obiectul mandatului să fie specificat. Totuși, această dispoziție nu permite adoptarea unei măsuri de protecție care constă în refuzul de a înregistra comenzile privind anumite vehicule, din partea unui intermediar autorizat în mod corespunzător, sau refuzarea livrării unor astfel de vehicule, în cazul în care acesta acționează în numele sau pentru mandanții săi și nu a depășit domeniul de aplicare a mandatului său. Prin urmare, noțiunea de „activitate echivalentă revânzării”, menționată în comunicarea din 12 decembrie, nu se poate raporta la acțiunea comercială a intermediarului profesionist, ci exclusiv la mandate false sau la comportamente frauduloase ale unor intermediari autorizați, cu excepția cazului în care sunt încălcate principiile de bază din Regulamentul nr. 123/85.



29 În această privință, Comisia observă faptul că o trăsătură inerentă caracterului profesional al activității desfășurate de Eco System este aceea că respectiva societate poate face reclamă nu doar activității sale de intermediar, ci poate și să aleagă mărcile și tipurile de vehicule pentru care dorește să își ofere serviciile și, prin urmare, activitatea în cauză poate să pară în ochii publicului ca fiind o sursă alternativă de aprovizionare cu vehicule, în special aparținând mărcii Peugeot. Drept răspuns la argumentele oferite de reclamante, Comisia susține, pe de o parte, faptul că o analiză statistică arată că Eco System nu își concentrează activitatea pe marca Peugeot și, pe de altă parte, că Eco System nu a creat niciodată vreun echivoc, prin acțiunea sa publicitară, în ceea ce privește adevărata natură a activității sale profesionale. În broșurile sale publicitare, Eco System a insistat chiar, în mod sistematic, asupra naturii specifice a legăturii contractuale între mandant și mandatar. În ceea ce privește colaborarea temporară dintre Eco System și societatea Carrefour, Comisia observă că singurul fapt stabilit este că un singur vehicul Peugeot, în așteptarea livrării și cu acordul expres al mandantului, a fost expus timp de zece zile în locațiile Carrefour. În ceea ce privește copia broșurii publicitare a Eco System, editată și difuzată de Carrefour sub propriul nume, recunoscând că prima pagină a copiei respective ar fi putut da naștere unor neînțelegeri, Comisia consideră totuși că reacția globală și definitivă a Peugeot în această privință „a încălcat principiul proporționalității”.

30 În ceea ce privește riscurile asumate de Eco System, pârâta subliniază că reclamantele nu au adus nicio probă care să le susțină afirmația conform căreia Eco System suportă riscuri de a dispune de vehicule, de depozitare sau de creditare, altele decât cele pe care le suportă orice mandatar. Conform Comisiei, Eco System nu își asumă niciun risc juridic sau economic specific activității de cumpărare și de revânzare, care presupune un dublu transfer de proprietate și riscurile aferente proprietății. În această privință, Comisia subliniază că intervenția Eco System, în calitate de mandatar, se limitează la stabilirea unei legături juridice directe între mandant și concesionar, care presupune, în special, facturarea directă de către acesta din urmă pentru primul, înmatricularea și asigurarea vehiculului în numele mandantului, transferul proprietății și al riscurilor după efectuarea plății către vânzător și, în sfârșit, remunerarea mandatarului sub forma unui comision. Conform Comisiei, creditul acordat, în cursul unei anumite perioade, de către Eco System mandantului său, nu are ca efect asumarea de către acesta a riscului de nevalorificare, specific activității de revânzare, pe lângă riscul de creditare specific oricărei activități de prestare de servicii. De asemenea, Comisia contestă faptul că Eco System este supusă vreunui risc economic generat de eventuale variații ale cursului de schimb sau variații de preț.

31 În sfârșit, pârâta contestă relevanța, în speță, a trimiterilor făcute de reclamante la Hotărârea Binon, citată anterior. În opinia sa, nu poate exista nicio comparație între, pe de o parte, aprecierea, în temeiul articolului 85 alineatul (1), a activității de intermediar în numele unor furnizori de produse sau servicii – cum era cazul în Hotărârea Binon – și, pe de altă parte, aprecierea, în temeiul articolului 85 alineatul (3) și al Regulamentului nr. 123/85, a activității de intermediar al Eco System, în cadrul tranzacțiilor unice, de fiecare dată, în numele unor cumpărători individuali.

32 Intervenția Eco System evidențiază că articolul 3 punctul (11) din Regulamentul nr. 123/85 a fost conceput pentru a facilita achiziționarea de vehicule de către persoane particulare, la cel mai redus preț din întreaga Comunitate. Ținând seama, pe de o parte, de

timpul și mijloacele necesare pentru a identifica, în cele douăsprezece state membre, concesionarul Peugeot care practică cel mai bun preț pentru un anumit vehicul și, pe de altă parte, multiplele demersuri aferente unui import paralel, doar intervenția unui mandatar profesionist precum Eco System poate să îndeplinească funcția de reglementare a pieței, vizată la articolul 3 punctul (11) din Regulamentul nr. 123/85, și să împiedice ca această dispoziție să nu devină literă moartă. În acest context, intervenienta invocă faptul că Hotărârea Curții din 13 iulie 1966, Consten și Grundig/Comisia (cauzele conexe 56/64 și 58/64, Rec., p. 429) și Hotărârea Curții din 7 iunie 1983, Musique Diffusion Française și alții/Comisia (cauzele conexe 100/80-103/80, Rec., p. 1825), care condamnă contractele de distribuție exclusivă care împiedică importurile paralele și amintește, în această privință, că concesionarii autorizați de Peugeot nu au încercat niciodată să profite de diferențele de preț ale vehiculelor între statele membre, aprovizionându-se între ei. În aceste condiții, Eco System consideră că noțiunea de activitate echivalentă revânzării nu poate fi interpretată într-un mod care să vizeze de conținut articolul 3 punctul (11) din Regulamentul nr. 123/85. În orice caz, această noțiune vizează doar comportamentele frauduloase care disimulează adevăratul statut de revânzător al unui operator care se prezintă drept mandatar și nu presupune o activitate precum a intervenientei, reglementată, în esență, de articolul 1984 și următoarele din Codul Civil francez, referitoare la contractul de mandat.

33 În ceea ce o privește, intervenienta BEUC subliniază că profitul care rezultă pentru consumator din rețelele de distribuție scutite în temeiul articolului 85 alineatul (3) este iluzoriu dacă, astfel cum susțin reclamantele, domeniul de aplicare a articolului 3 punctul (11) din Regulamentul nr. 123/85 depinde de o apreciere economică și comercială a activității intermediarului. Obiectivul acestei dispoziții este de a permite furnizorului să se asigure că, la cumpărarea unui vehicul, consumatorul final stabilește o legătură contractuală directă cu un distribuitor, membru al rețelei de distribuție exclusive sau selective. Principalul scop este de a-i rezerva consumatorului un drept contractual împotriva unui membru al rețelei în caz de defecțiuni ale vehiculului.

– Aprecieră Tribunalului

34 În speță, Tribunalul consideră că, pentru a-și putea exercita controlul asupra legalității deciziei în litigiu, în limita motivului invocat astfel de reclamante, acesta trebuie să verifice dacă Comisia avea dreptul să considere că circulara din 9 mai 1989, adresată de Peugeot concesionarilor săi din Franța, Belgia și Luxemburg, și punerea sa în aplicare de către aceștia din urmă depășesc cadrul excepției prevăzute de Regulamentul nr. 123/85 și reprezintă un acord sau, cel puțin, o practică concertată, interzise de articolul 85 alineatul (1) din Tratatul CEE.

35 Cu titlu preliminar, Tribunalul amintește că, astfel cum a stabilit Curtea în Hotărârea VAG France, citată anterior, punctul 12, „Regulamentul nr. 123/85, fiind un regulament de aplicare a articolului 85 alineatul (3) din tratat, se limitează la a acorda operatorilor economici din sectorul autovehiculelor anumite posibilități prin care să nu li se aplice acestora interdicția prevăzută la articolul 85 alineatul (1), în ciuda prezenței anumitor tipuri de clauze de exclusivitate și de neconcurență, incluse în acordurile lor de distribuție și privind serviciile de vânzare și post-vânzare”. Astfel cum afirmă considerentul 2 din preambulul Regulamentului

nr. 123/85, „deși angajamentele enunțate la articolele 1, 2 și 3 din prezentul regulament au, în general, ca obiect sau ca efect să împiedice, să restrângă sau să denatureze concurența în interiorul pieței comune și pot, în general, să afecteze comerțul între statele membre, interdicția prevăzută la articolul 85 alineatul (1) din Tratatul CEE poate fi totuși declarată inaplicabilă acestor angajamente, în temeiul articolului 85 alineatul (3), chiar dacă numai în condiții restrictive”.

36 În acest context, trebuie să se observe că, în temeiul articolului 3 punctul (11) din Regulamentul nr. 123/85, exceptarea acordată în temeiul articolului 85 alineatul (3) se aplică și în cazul în care distribuitorul se angajează să „nu vândă autovehicule din gama vizată de acord sau produse similare unor utilizatori finali care folosesc serviciile unui intermediar decât în cazul în care acești utilizatori au mandatat în prealabil, în scris, intermediarul să cumpere și, după caz, să preia livrarea unui anumit autovehicul în numele lor”.

37 În această privință, Tribunalul subliniază că, ținând seama de principiul general de interdicere a acordurilor anticoncurențiale, prevăzut la articolul 85 alineatul (1) din tratat, dispozițiile cu caracter derogatoriu incluse într-un regulament de exceptare pe categorii nu pot face obiectul unei interpretări extensive și nu pot fi interpretate ca extinzând efectele regulamentului dincolo de ceea ce este necesar pentru protejarea intereselor pe care acestea urmăresc să le garanteze (a se vedea Hotărârea Curții din 22 martie 1984, Paterson și alții, 90/83, Rec., p. 1567, punctul 16).

38 Având în vedere aceste principii, pentru soluționarea prezentului litigiu, trebuie să se precizeze interpretarea noțiunii de intermediar autorizat în scris, în sensul articolului 3 punctul (11) din Regulamentul nr. 123/85.

39 În această privință, trebuie să se evidențieze, în primul rând, că, în conformitate cu jurisprudența constantă a Curții (a se vedea, în special, Hotărârea din 18 ianuarie 1984, Ekro, 327/82, Rec., p. 107, punctul 11), termenii unei dispoziții de drept comunitar, care nu prevede, în scopul interpretării sale, nicio trimitere expresă la dreptul statelor membre, trebuie să aibă, în mod normal, o interpretare autonomă și uniformă, care trebuie găsită ținând seama de contextul dispoziției și de obiectivul reglementării în cauză. Totuși, nu este exclus ca instanța să facă trimitere la dreptul statelor membre, pentru a interpreta conținutul și sfera de aplicare a unei astfel de dispoziții de drept comunitar (a se vedea Hotărârea Tribunalului din 18 decembrie 1992, Khouri/Comisia, T-85/91, Rec., p. II-2637, punctul 32).

40 În speță și astfel cum a stabilit deja Tribunalul în Hotărârea Peugeot I, citată anterior, punctul 33, din structura articolului 3 punctul (11) din Regulamentul nr. 123/85 rezultă că obiectivul acestei dispoziții este de a păstra posibilitatea intervenției unui intermediar, cu condiția să existe o legătură contractuală directă între distribuitor și utilizatorul final. Trebuie să se adauge că, pentru a proteja rețeaua de distribuție de concurența ilicită care ar putea fi generată de orice revânzător neautorizat, existența unei astfel de legături trebuie să fie stabilită prin intermediul unui mandat scris prealabil, eliberat de către utilizatorul final al vehiculului

pentru intermediarul care acționează în numele său și pe seama sa, pentru a cumpăra un anumit vehicul.

41 În această privință, trebuie să se sublinieze că prezentarea unui astfel de mandat scris prealabil pentru cumpărarea unui vehicul și, dacă este cazul, preluarea livrării acestuia reprezintă singura condiție impusă intermediarului, în temeiul dispoziției menționate anterior. Rezultă că însăși formularea articolului 3 punctul (11) din Regulamentul nr. 123/85 nu permite excluderea unui intermediar autorizat în mod corespunzător, doar pe motiv că acesta își exercită activitatea cu titlu profesional.

42 În al doilea rând, Tribunalul evidențiază că, ținând seama de dificultățile de ordin practic pe care, atât căutarea, pe întreg teritoriul comunitar, a unui anumit vehicul, la cel mai bun preț, cât și livrarea acestuia, le pot reprezenta pentru utilizatorul final, excluderea intermediarilor care acționează cu titlu profesional ar priva, în fapt, articolul 3 punctul (11) de efectul său util și ar avea drept rezultat împiedicarea importurilor paralele și, în consecință, împărțirea piețelor naționale. În aceste condiții, o asemenea excludere, astfel cum a stabilit Curtea în Hotărârea Consten și Grundig/Comisia și în Hotărârea Musique Diffusion Française și alții/Comisia (punctul 86), citate anterior, ar putea contraveni celor mai fundamentale obiective ale Comunității și, în special, realizării unei piețe unice.

43 Totuși, trebuie să se recunoască faptul că exercitarea, cu titlu profesional, a activității de intermediar poate presupune, pe de o parte, operațiuni promoționale care vizează publicul și posibilitatea concentrării eforturilor pe anumite mărci de vehicule și, pe de altă parte, acceptarea riscurilor inerente pentru orice întreprindere prestatoare de servicii.

44 De asemenea, în ceea ce privește argumentul reclamantelor, conform căruia punctul I alineatul (3) din comunicarea din 12 decembrie vizează doar interpretarea noțiunii de intermediar autorizat, inclusă la articolul 3 punctul (11) din Regulamentul nr. 123/85, trebuie să se amintească, cu titlu introductiv, astfel cum a stabilit Curtea în Hotărârea din 28 ianuarie 1992, Soba (C-266/90, Rec., p. I-287, punctul 19), că un act interpretativ nu poate avea ca efect modificarea normelor imperative incluse într-un regulament.

45 Tribunalul amintește că, în conformitate cu textul comunicării din 12 decembrie, „întreprinderile din rețeaua de distribuție pot fi obligate să nu vândă niciun vehicul nou din gama vizată de acord sau vehicul similar unui terț sau prin intermediul unui terț care se prezintă ca revânzător autorizat de vehicule noi din gama vizată de acord sau exercită o activitate echivalentă revânzării. Intermediarul sau utilizatorul final trebuie să îi dovedească distribuitorului rețelei în prealabil, în scris, că, atunci când cumpără sau preia un anumit vehicul, intermediarul acționează în numele și pe seama utilizatorului final”.

46 Drept răspuns la argumentul reclamantelor întemeiat pe acest extras din comunicarea din 12 decembrie, Tribunalul constată, pe de o parte, că respectivul extras vizează nu doar interpretarea articolului 3 punctul (11) din Regulamentul nr. 123/85, ci și interpretarea

punctului (10) de la același articol, în special litera (a), în temeiul căruia clauzelor din contractul de distribuție, prin care distribuitorul se angajează să le rezerve membrilor rețelei produse contractuale sau produse similare, nu li se aplică interdicția de la articolul 85 alineatul (1) din Tratatul CEE. Pe de altă parte, Tribunalul consideră că, în interpretarea articolului 3 punctele (10) și (11) din Regulamentul nr. 123/85, Comisia a putut ține seama în mod legitim de necesitatea asigurării efectului util al articolului 3 punctul (10) din regulamentul menționat anterior, și anume garantarea unei protecții efective a rețelei de distribuție împotriva acțiunilor unor terți neautorizați. Astfel, Comisia a putut preciza în mod legal, prin comunicarea în cauză, condițiile pe care intermediarul autorizat trebuie să le îndeplinească pentru a se conforma cerințelor de la articolul 3 punctul (11) din același regulament. Aceste cerințe trebuie, în fapt, să fie aplicate astfel încât să garanteze faptul că livrarea produselor contractuale, de către un revânzător autorizat, unui intermediar mandatat în mod corespunzător și în prealabil, în scris, nu poate fi considerată ca o neîndeplinire, de către revânzător, a obligației de revânzare exclusivă în cadrul rețelei de distribuție care, dacă este cazul, îi poate fi impusă, în temeiul articolului 3 punctul (10) din același regulament. În acest scop, comunicarea din 12 decembrie a putut, fără a încălca normele administrative în cauză și fără a restrânge domeniul de aplicare a acestora, să precizeze că întreprinderile care fac parte din rețeaua de distribuție pot fi obligate să refuze onorarea comenzilor unui intermediar care desfășoară, *de facto*, o activitate echivalentă revânzării și să facă referire la condițiile, enunțate la articolul 3 punctul (11) din regulament, pe care trebuie să le îndeplinească orice intermediar care dorește să se prevaleze de dispozițiile menționate anterior.

47 În prezent, Tribunalul are sarcina de a stabili dacă, astfel cum susțin reclamantele, Eco System a depășit cadrul articolului 3 punctul (11) din Regulamentul nr. 123/85, asumându-și riscuri specifice mai degrabă activității de revânzător decât celei de intermediar, astfel încât activitatea sa profesională ar putea fi considerată echivalentă revânzării și nu drept o activitate de prestare de servicii.

48 În această privință, în primul rând, Tribunalul consideră util să sublinieze faptul că intervenția intermediarului autorizat, prevăzută de dispozițiile în cauză, presupune stabilirea unei legături contractuale directe de vânzare-cumpărare între persoana care achiziționează vehiculul (utilizatorul final) și rețeaua de distribuție. Pentru a i se permite să acționeze în această calitate, fără ca revânzătorul să poată refuza să îl contracteze, intermediarul trebuie să se limiteze la a asigura prestarea unui serviciu care constă în stabilirea unui contact între un client care dorește să cumpere un anumit autovehicul la cel mai bun preț și un revânzător, membru al rețelei, pregătit să îl furnizeze, precum și în stabilirea legăturii contractuale directe necesare între cele două părți și în desfășurarea operațiunilor conexe. În aceste condiții, intermediarul acționează exclusiv în calitate de reprezentant al utilizatorului final; rezultă că relațiile juridice care iau naștere din acțiunea sau acțiunile îndeplinite de mandatar se stabilesc direct între mandant și terțul în cauză, în speță revânzătorul, mandatarul neparticipând la acestea. În speță, se cunoaște faptul că vehiculul care face obiectul mandatului este, încă de la început, înmatriculat direct, chiar dacă provizoriu, pe numele clientului societății Eco System, pe numele căruia se emite factura. Prin urmare, în calitate de mandatar, Eco System nu este parte la contractul de vânzare-cumpărare pe care aceasta îl încheie cu un revânzător din rețeaua de automobile în numele utilizatorului final și, în consecință, nu devine niciodată proprietarul vehiculului care face obiectul tranzacției. În schimb și astfel cum se prevede la articolul II alineatul (3) din „contractul de concesiune” al Peugeot pentru Belgia, care a fost inclus în

dosar în cauza Peugeot I, revânzătorul, membru al rețelei, „contractează în nume propriu și pe seama sa și nu poate, sub nicio formă, să fie considerat mandatar al importatorului sau producătorului”.

49 Existența, în cazul intervenției unui mandatar, a unei legături directe între utilizatorul final și rețeaua de distribuție este confirmată de obligația impusă, ca o condiție de exceptare, întreprinderilor din rețeaua de distribuție de articolul 5 alineatul (1) punctul (1) literele (a) și (b) din Regulamentul nr. 123/85, de a onora garanția, precum și de a oferi service gratuit și de rechemare în service a vehiculelor, indiferent de locul de cumpărare a vehiculului de pe piața comună. Conform celui de-al doisprezecelea considerent din preambulul Regulamentului nr. 123/85, aceste dispoziții – ca și cele de la articolul 3 punctul (11) din același regulament – „vizează împiedicarea afectării libertății utilizatorilor de a cumpăra oriunde în cadrul pieței comune”. În această privință, Tribunalul evidențiază că articolul 7 din condițiile generale anexate la contractul-tip de mandat al Eco System prevede că „garanția este o chestiune care vizează producătorul; aceasta reprezintă o obligație, fiind, în același timp, legală și convențională, este obligatorie și poate fi solicitată rețelei producătorului, în conformitate cu certificatul de garanție anexat vehiculului. Întrucât Eco System are un mandat limitat la import, orice garanție tehnică este exclusă și îi revine doar producătorului și rețelei acestuia”. Această stipulare reflectă pur și simplu existența unei astfel de obligații de garanție din partea întreprinderilor membre ale rețelei de distribuție, cu excepția oricărei obligații de aceeași natură din partea intermediarului.

50 În condițiile care tocmai au fost descrise la cele două puncte precedente, trebuie să se constate că Eco System, în calitate de intermediar autorizat, nu poate suporta niciun risc care decurge din dublul transfer de proprietate, specific activității de cumpărare și revânzare a unui produs, sau aferent proprietății, în special riscul de a dispune de un vehicul sau de nevalorificare, adică riscul de a fi obligată să vândă vehiculul în cazul în care utilizatorul final renunță, suportând, după caz, prejudiciul financiar corespunzător nevânzării.

51 Totuși, trebuie să se constate, în al doilea rând, că, astfel cum reiese din dosar și din explicațiile orale ale părților, în măsura în care Eco System îi plătește revânzătorului autorizat care furnizează vehiculul, într-o primă fază, prețul principal, taxa pe valoarea adăugată și cheltuielile presupuse de importul respectivului vehicul specificate în contract și urmărește, într-o a doua fază, rambursarea costurilor respective de către cumpărător, aceasta le acordă clienților săi, în mod normal, în cadrul fiecărei operațiuni, un împrumut care corespunde avansului plătit în afară de valoarea provizionului primit la obținerea mandatului. Tribunalul consideră că acordarea acestui împrumut, limitat la termenul de câteva zile între momentul cumpărării, cu efectuarea plății către revânzătorul membru al rețelei, și momentul livrării către cumpărătorul care îi rambursează lui Eco System avansul, chiar dacă nu este inerent activității mandatului, nu modifică clasificarea juridică a unui astfel de mandat. Din acest punct de vedere, situația Eco System nu diferă de cea a oricărui mandatar care este obligat, prin contract, să efectueze cheltuieli pe care mandantul trebuie să le ramburseze, astfel cum prevăd, de altfel, majoritatea legislațiilor statelor membre.

52 De asemenea, Tribunalul constată că mijloacele de care dispune mandatarul pentru a face față riscului de insolabilitate a utilizatorului final sau de refuz de îndeplinire a mandatului de către acesta, riscuri pe care și le asumă în condițiile descrise anterior, se disting, în orice caz, de cele pe care le are la dispoziție revânzătorul, membru al rețelei. În afară de exercitarea dreptului de retenție, mandatarul poate recurge la căile de atac clasice, și anume la procedurile judiciare de sechestrul și vânzare a unui bun aparținând unui terț. În cazul Eco System, acest regim își găsește expresia în clauza „penală”, prevăzută la articolul 5 din condițiile generale, inclusă pe verso în contractul-tip de mandat utilizat de Eco System, conform căreia, „în cazul în care, după semnarea și înainte de expirarea mandatului, mandantul refuză îndeplinirea acestuia, i se aplică o amendă egală cu dublul valorii provizionului, împreună cu costurile procedurii judiciare de îndeplinire a obligațiilor sale, deoarece comanda efectuată în numele său nu poate fi anulată sau reziliată”. În schimb, astfel cum se prevede, în mod normal, în condițiile generale de vânzare a autovehiculelor, aplicate de concesionarii aparținând rețelelor diferitelor mărci, revânzătorul autorizat are în continuare posibilitatea, interzisă mandatarului, în cazul în care un client renunță sau în caz de neplată, să considere vânzarea nulă și neavenită și să dispună de vehiculul sau să reîntre în posesia acestuia și să îl vândă în favoarea sa, fără a recurge la procedurile judiciare menționate anterior.

53 În al treilea rând, în ceea ce privește riscul de schimb pretins de Peugeot, Tribunalul constată, cu titlu introductiv, că variațiile cursului de schimb reprezintă un factor inerent oricărei tranzacții intracomunitare de tipul celor din speță și că reclamantele nu au demonstrat că Eco System, în cadrul activității sale de intermediar autorizat în mod corespunzător, suportă riscul în cauză. Dimpotrivă, din dosar reiese că mandantul, și nu Eco System, în calitate sa de mandatar, este cel care suportă riscul de schimb. În această privință, Tribunalul evidențiază, în primul rând, faptul că din examinarea contractului-tip de mandat al Eco System rezultă că aceasta, spre deosebire de un revânzător autorizat, nu se angajează cu un preț fix, ci se obligă în limita unui preț estimativ, care se stabilește definitiv numai după o eventuală considerare a variațiilor favorabile sau nefavorabile ale cursurilor de schimb. În această privință, Tribunalul evidențiază și faptul că articolul 2 a treia liniuță din condițiile generale ale Eco System prevede că „pot să apară fluctuații monetare sau de preț, acestea neavând niciun efect asupra validității mandatului”. De asemenea, Tribunalul constată că contractul-tip de mandat al Eco System prevede în mod expres că, „în cazul în care societatea Eco System nu poate importa vehiculul în termenele indicate, provizionul se restituie mandantului, fiind excluse orice daune-interese”. Astfel, nu este exclus ca Eco System să se folosească de o astfel de stipulare în caz de variații foarte defavorabile ale cursurilor de schimb care afectează, în mod excesiv, înainte de cumpărarea vehiculului de la revânzător, prețul estimativ convenit cu mandantul. În plus, Tribunalul evidențiază că, din decizia în litigiu, fără ca aceasta să fi fost contestată de reclamante din acest punct de vedere, reiese că Eco System s-a limitat la instituirea, în favoarea clienților săi, în scopul acoperirii riscurilor de modificare a parităților, la care sunt expuși aceștia în cursul perioadei de execuție a contractului din mandat, a unui sistem de prime pentru variații de curs de schimb, care funcționează ca un fond de compensare între mandanții menționați anterior. Rezultă din cele de mai sus că reclamantele nu au oferit niciun element care să conteste concluzia deciziei în litigiu, conform căreia „riscurile economice ... ale variațiilor cursului de schimb sau de preț ... au devenit inexistente în actuala organizare a Eco System”.

54 În al patrulea rând, în ceea ce privește riscul de depozitare, care, conform reclamantelor, determină Eco System să indemnizeze mandantul, în caz de pierdere sau degradare a

vehiculului, în cursul perioadei cuprinse între primirea, de către Eco System, a vehiculului de la revânzător și livrarea acestuia către cumpărător, Tribunalul evidențiază că un asemenea risc, dacă se stabilește, trebuie să fie considerat normal, astfel cum confirmă examinarea legislațiilor statelor membre, în cadrul unui contract de mandat care, precum cel în cauză, presupune cumpărarea în numele mandantului, importul, expedierea, depozitarea pe parcursul unei perioade limitate și livrarea unui vehicul. În orice caz, riscul aferent depozitării vehiculului în condițiile care tocmai au fost descrise diferă de riscurile aferente proprietății, care, în speță și astfel cum s-a stabilit deja, aparține utilizatorului final, odată cu încheierea contractului de vânzare a vehiculului.

55 În sfârșit, Tribunalul constată că, în acest context, comisionul perceput de Eco System pentru serviciile sale constă, conform contractului-tip, într-un anumit procent din prețul facturat de furnizorul vehiculului și, prin urmare, este o formă de remunerare obișnuită într-un contract de mandat precum cel în speță.

56 Rezultă din cele menționate anterior că, în măsura în care acționează în calitate de intermediar autorizat în mod corespunzător, nu se poate considera că Eco System își asumă vreun risc juridic sau economic, specific activității de cumpărare și revânzare.

57 Apoi, în cadrul prezentului motiv, trebuie să se examineze dacă, în practică, Eco System a depășit limitele mandatelor scrise care i-au fost acordate de către utilizatorii finali, în conformitate cu articolul 3 punctul (11) din Regulamentul nr. 123/85.

58 Tribunalul amintește că singura circumstanță invocată în această privință de reclamante constă în echivocul pe care l-ar fi provocat, în mintea publicului, o broșură publicitară, editată în numele său de societatea Carrefour, care reia conținutul broșurii publicitare publicate de Eco System, în cursul colaborării temporare între aceste două societăți.

59 În această privință, Tribunalul consideră că, admitând chiar că o astfel de practică poate avea ceva în comun cu o activitate de vânzare din ușă în ușă care nu intră în sfera de competență a mandatarului, în speță Comisia a estimat în mod corect că un astfel de echivoc nu poate fi generat de coperta broșurii menționate anterior și că, în orice caz, adevărata natură a activității Eco System era precizată clar în aceasta. Prin urmare, reacția Peugeot a fost considerată, în mod corect, evident disproporționată, având în vedere că ar fi fost suficiente măsuri punctuale care vizau încetarea distribuirii acestei broșuri, fără să fie necesar să se recurgă la trimiterea circularei în litigiu.

60 Prin urmare, din cele menționate anterior trebuie să se deducă faptul că Eco System nu a depășit limitele mandatelor scrise care i-au fost acordate de utilizatorii finali și că, prin urmare, nu a încălcat articolul 3 punctul (11) din Regulamentul nr. 123/85, în ceea ce privește condițiile de intervenție a mandatarului.

61 În cele din urmă, în ceea ce privește argumentul reclamantelor, care rezultă din Hotărârea Binon, citată anterior, și din concluziile avocatului general, Sir Gordon Slynn, conform căruia



un intermediar mandatat de către un număr mare de mandanți devine un comerciant independent, Tribunalul evidențiază, pe de o parte, că această jurisprudență nu include niciun element care să poată fi transpus în cazul în speță, în care un mandatar intervine în numele și pe seama utilizatorilor finali și nu ca agent de distribuție însărcinat cu organizarea vânzării cu amănuntul în interesul producătorilor (editorilor) și, pe de altă parte, că un criteriu pur cantitativ, bazat pe numărul mandatelor primite de către un intermediar profesionist, nu poate modifica, doar prin el însuși, natura intervenției sale în ceea ce privește articolul 3 punctul (11) din Regulamentul nr. 123/85. În plus, această constatare este compatibilă cu obiectivul economic al articolului 3 punctul (11) din Regulamentul nr. 123/85, și anume acela de a împiedica împărțirea piețelor naționale, prin menținerea importurilor paralele, în cadrul unui sistem de acorduri de distribuție de autovehicule, și de a contribui, astfel, la realizarea unei piețe unice, astfel cum s-a subliniat deja la punctul 42 din prezenta hotărâre.

62 Având în vedere cele de mai sus, trebuie să se concluzioneze că articolul 3 punctul (11) din Regulamentul nr. 123/85 nu le poate permite membrilor unei rețele de distribuție de automobile să refuze, pe motiv că intermediarul își desfășoară activitatea cu titlu profesional, să vândă autovehicule din gama vizată de acord sau produse similare unor utilizatori finali care folosesc serviciile unui intermediar care dovedește, prin intermediul unui mandat scris prealabil, că acționează în numele și pe seama acestor utilizatori. Prin urmare, în măsura în care intermediarul nu depășește cadrul mandatului care i-a fost acordat de utilizatorul final pentru a cumpăra și, dacă este cazul, pentru a prelua livrarea unui anumit autovehicul, refuzul unui distribuitor de a vinde mandatarului contravine dispozițiilor Regulamentului nr. 123/85.

63 Prin urmare, Comisia a considerat în mod corect că circulara în litigiu nu poate, în niciun caz, să fie justificată de o pretinsă nerespectare, de către Eco System, a cerințelor de la articolul 3 punctul (11) din Regulamentul nr. 123/85. În consecință, refuzul de a vinde, obiect al circulării menționate anterior, depășește cadrul excepției de care beneficiază rețeaua de distribuție Peugeot, în conformitate cu acest regulament.

64 Rezultă, din considerentele anterioare, că primul motiv, întemeiat pe încălcarea articolului 3 punctul (11) din Regulamentul nr. 123/85, coroborat cu comunicarea din 12 decembrie, trebuie să fie respins.

*Cu privire la motivul întemeiat pe încălcarea principiului securității juridice*

— Argumentele părților

65 Reclamantele susțin că, pentru a justifica discrepanța dintre decizia atacată și interpretarea pe care aceasta o dăduse articolului 3 punctul (11) din Regulamentul nr. 123/85 în comunicarea sa din 12 decembrie, Comisia a intenționat să adopte la 4 decembrie 1991, adică la aceeași dată ca și decizia atacată, o nouă comunicare privind interpretarea Regulamentului nr. 123/85. Stabilind noi criterii pentru definirea noțiunii de intermediar, această comunicare a vădit de sens noțiunea de activitate echivalentă revânzării. Prin urmare, Comisia a încălcat încrederea legitimă a Peugeot cu privire la menținerea situației sale reglementare.

66 Conform reclamantelor, Comisia a încălcat și principiul conform căruia actele comunitare nu au efect retroactiv, în măsura în care această nouă interpretare a Regulamentului nr. 123/85 a fost aplicată retroactiv de Comisie unui comportament al Peugeot (circulara din 9 mai 1989) care ar fi trebuit să intre sub incidența interpretării precedente a aceluiași regulament. În orice caz, conform reclamantelor, incertitudinea juridică rezultă din faptul că Comisia nu a oferit niciodată o definiție clară și precisă a noțiunii de activitate echivalentă revânzării.

67 În replică, Comisia afirmă că reclamantele au primit o scrisoare la 15 iulie 1987, semnată de un șef de serviciu din cadrul DG IV, care prezenta în mod clar poziția Comisiei atât în ceea ce privește chestiunea generală a activității intermediarilor profesioniști, cât și în ceea ce privește cazul special al Eco System.

68 În ceea ce privește noua sa comunicare, pârâta consideră că aceasta nu presupune nicio aplicare retroactivă, deoarece amintește pur și simplu principiul conform căruia intermediarul vizat de Regulamentul nr. 123/85 este cel care acționează în numele și pe seama utilizatorului final și care, prin urmare, nu își poate asuma riscuri aferente proprietății.

69 Intervenienta Eco System se limitează să observe că Hotărârea Peugeot I, citată anterior, a respins deja argumentele referitoare la încălcarea principiului securității juridice, invocate din nou de reclamante.

70 În această privință, intervenienta BEUC susține că, asemenea comunicării din 12 decembrie, nici cea de-a doua comunicare a Comisiei privind Regulamentul nr. 123/85 nu este un act normativ și nici nu reprezintă o interpretare autentică, neputând, prin urmare, să modifice regulamentul menționat anterior. De asemenea, BEUC consideră că a doua comunicare nu a fost aplicată retroactiv, deoarece aceasta nu a modificat principiul conform căruia un intermediar care prezintă un mandat scris prealabil intră în sfera de aplicare a articolului 3 punctul (11) din Regulamentul nr. 123/85.

– Aprecierea Tribunalului

71 Cu titlu preliminar, trebuie să se evidențieze faptul că decizia în litigiu nu se bazează în niciun fel și, de altfel, nu se putea baza legal pe noua comunicare a Comisiei din 4 decembrie 1991 privind Regulamentul nr. 123/85, care, în plus, nu este menționată niciodată în această decizie. Rezultă că această nouă comunicare nu poate fi invocată de reclamante pentru a contesta legalitatea deciziei în litigiu.

72 În ceea ce privește argumentul întemeiat pe nerespectarea, de către Comisie, în decizia atacată, a propriei interpretări pe care o dăduse articolului 3 punctul (11) din Regulamentul nr. 123/85 în comunicarea sa din 12 decembrie, încălcând astfel chiar principiul securității juridice, trebuie să se observe că, astfel cum a constatat deja Tribunalul (a se vedea punctele 44 și 46), noțiunea de activitate echivalentă revânzării, inclusă în comunicarea menționată anterior

nu poate, în niciun caz, să fie interpretată ca limitând sfera de aplicare a noțiunii de intermediar mandatat în scris, prevăzută la articolul 3 punctul (11) din Regulamentul nr. 123/85.

73 În plus, Tribunalul amintește că, astfel cum a constatat deja în Hotărârea Peugeot I, citată anterior, punctul 48, serviciile Comisiei informaseră deja reclamantele, în scrisoarea din 15 iulie 1987, menționată anterior, cu privire la opinia lor referitoare la noțiunea de activitate echivalentă revânzării, în sensul comunicării din 12 decembrie. De fapt, la punctul 3 alineatul (2) din această scrisoare, se menționa clar că „în măsura în care un intermediar își asumă tipul de risc specific unei întreprinderi prestatoare de servicii și nu un risc specific unei întreprinderi de aceeași natură...precum cel specific activității de vânzare-cumpărare, activitatea acestui intermediar nu poate fi considerată drept o activitate echivalentă revânzării în sensul comunicării...”

74 Având în vedere cele de mai sus, trebuie să se constate că reclamantele nu au oferit niciun element nou care să conducă la contestarea aprecierii Tribunalului din Hotărârea Peugeot I, citată anterior, referitoare la absența unei încălcări a principiului securității juridice de către Comisie. Prin urmare, și al doilea motiv trebuie să fie considerat ca neîntemeiat.

75 Rezultă din ansamblul considerentelor de mai sus că, având în vedere că cele două motive invocate de reclamante în sprijinul pretențiilor lor au fost declarate neîntemeiate, acțiunea trebuie să fie respinsă.

### **Cu privire la cheltuielile de judecată**

76 În conformitate cu articolul 87 alineatul (2) din Regulamentul de procedură al Tribunalului de Primă Instanță, partea care cade în pretenții este obligată la plata cheltuielilor de judecată, în cazul în care s-a solicitat acest lucru de partea care a câștigat. Întrucât reclamantele au căzut în pretenții și Comisia, precum și intervenientele, au solicitat obligarea lor la plata cheltuielilor de judecată, acestea trebuie să fie obligate la plata în solidar a cheltuielilor de judecată, inclusiv ale intervenientelor.

Pentru aceste motive,

TRIBUNALUL DE PRIMĂ INSTANȚĂ (Camera a doua)

declară și hotărăște:

**1) Respinge acțiunea.**

**2) Obligă reclamantele la plata în solidar a cheltuielilor de judecată, inclusiv ale intervenientelor.**

Cruz Vilaça

Barrington

Biancarelli

Saggio

Briët

Pronunțată astfel în ședință publică la Luxemburg, la 22 aprilie 1993.

Grefier  
H. Jung

Președinte  
J. L. Cruz Vilaça