un'attività di intermediazione nel commercio automobilistico, quando la loro applicazione ha per effetto che detto intermediario vede la sua stessa esistenza minacciata mentre la sua attività può in ogni caso solo avere un'incidenza minima sul funzionamento della rete di distribuzione del costruttore, tenuto conto del fatto che le misure provvisorie limitano l'attività dell'intermediario al loro volume precedente.

5. Poiché rientrano in parte nel diritto sostanziale, nella misura in cui esse incidano direttamente sugli interessi delle parti della controversia, le norme che devono essere applicate per determinare la ripartizione delle spese sono quelle del regolamento di procedura vigenti al momento della chiusura del dibattito e del passaggio alla fase della decisione, e non quello vigente alla data, del resto aleatoria, della pronuncia della sentenza.

SENTENZA DEL TRIBUNALE (Prima Sezione)
12 luglio 1991 *

Nella causa T-23/90,

Automobiles Peugeot SA et 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 lo studio dell'avv. Loesch, 8, rue Zithe,

ricorrenti,

contro

Commissione delle Comunità europee, rappresentata inizialmente dal sig. Jacques Bourgeois, consigliere giuridico principale, successivamente dal sig. Giuliano Marenco, consigliere giuridico, in qualità di agenti, assistiti dall'avv. Francis Herbert, del foro di Bruxelles, con domicilio eletto in Lussemburgo presso il sig. Guido Berardis, membro del servizio giuridico, Centre Wagner, Kirchberg,

convenuta,

sostenuta da

* Lingua processuale: il francese.

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 lo studio di quest'ultimo, 16, avenue Marie-Thérèse,

Bureau européen des unions de consommateurs (BEUC), associazione internazionale 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, entrambi membri dello studio Stanbrook and Hooper a Bruxelles, con domicilio eletto in Lussemburgo presso lo studio dell'avv. A Kronshagen, 12, boulevard de la Foire,

e

Governo del Regno Unito, rappresentato dal sig. Hussein A. Kaya, in qualità di agente, con domicilio eletto in Lussemburgo presso la sede dell'ambasciata del Regno Unito, 14, boulevard Roosevelt,

intervenienti,

avente ad oggetto l'annullamento della decisione della Commissione 26 marzo 1990, relativa ad una procedura di applicazione dell'art. 85 del Trattato CEE (IV/33.157 Ecosystem/Peugeot: Misure provvisorie),

IL TRIBUNALE (Prima Sezione),

composto dai signori J. L. Cruz Vilaça, presidente, R. Schintgen, D. A. O. Edward, H. Kirschner e R. García-Valdecasas, giudici,

cancelliere: H. Jung

vista la fase scritta del procedimento e a seguito della trattazione orale del 17 aprile 1991,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

Antefatti

1 La decisione controversa è stata adottata a seguito di una denuncia, presentata presso la Commissione dalla società Eco System, il 19 aprile 1989, rivolta contro Automobiles Peugeot SA e contro tre dei suoi rivenditori autorizzati in Belgio, poiché, a decorrere dal marzo 1989, essi ostacolavano l'esercizio da parte della Eco System, in Belgio e nel Granducato di Lussemburgo, della sua attività di mandatario per conto di utilizzatori finali francesi disposti ad acquistare autoveicoli Peugeot per il suo tramite. Nella sua denuncia, la Eco System aveva anche chiesto alla Commissione di adottare misure provvisorie intese a porre fine al grave pregiudizio che ad essa derivava dagli ostacoli soprammenzionati.

2 Il 9 maggio 1989, la Peugeot SA diffondeva, per il tramite delle filiali di Automobiles Peugeot SA, una circolare con cui si chiedeva ai concessionari e rivenditori autorizzati in Francia, in Belgio e nel Lussemburgo di sospendere le loro forniture alla Eco System e di non registrare più ordinativi di autoveicoli nuovi di marca Peugeot provenienti dalla detta società, sia che essa agisse per conto proprio sia per conto dei suoi mandanti. Il testo di tale circolare era stato trasmesso circa tre settimane prima alla Commissione.

3 Il 27 novembre 1989, la Commissione avviava contro Automobiles Peugeot SA e Peugeot SA la procedura di cui al regolamento del Consiglio 6 febbraio 1962, n. 17, primo regolamento di applicazione degli artt. 85 e 86 del Trattato CEE (GU 1962, n. 13, pag. 204, in prosieguo: il « regolamento n. 17 »).

4 Con decisione 26 marzo 1990, la Commissione ingiungeva alla Peugeot SA e all'Automobiles Peugeot SA, sotto pena di sanzioni, di inviare, entro due settimane, a tutti i loro concessionari e agenti una lettera con cui si sospendeva l'esecuzione della circolare 9 maggio 1989 finché non fosse adottata una decisione definitiva nella procedura principale avviata su denuncia della Eco System e fissava il contingente — 1 211 autoveicoli per anno senza superare 150 per mese — delle transazioni che, durante questo stesso periodo, la Eco System poteva effettuare, per conto dei suoi clienti sulla base di un mandato scritto preliminare, con la rete Peugeot e alle quali le ricorrenti non potevano opporsi. Infine, la Commissione ordinava alle ricorrenti di dare istruzioni ai membri autorizzati della loro rete in

Francia, in Belgio e in Lussemburgo di informarla del numero e dei modelli di autoveicoli venduti per il tramite della Eco System.

5 Nella sua decisione, la Commissione giustificava l'adozione di queste misure provvisorie con la constatazione, sulla base dei fatti accertati, che esistevano sufficienti probabilità di violazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato CEE, che danni gravi ed irreparabili potevano essere causati alla Eco System a meno che non fossero disposte misure cautelari e di conseguenza era urgente adottare tali misure.

6 Per fissare il volume di transazioni annuo che la Eco System poteva effettuare con la rete Peugeot durante il periodo di applicazione di dette misure, la Commissione si è basata su quello che era stato realizzato nel corso dei dodici mesi precedenti il 9 maggio 1989, data in cui veniva inviata la circolare soprammenzionata della Peugeot. Il controllo di queste transazioni verrebbe effettuato mediante una doppia comunicazione, da un lato, da parte dei concessionari interessati alla Commissione — che a sua volta informa la Peugeot senza identificazione dell'acquirente — e, dall'altro, da parte della Eco System che informerebbe contemporaneamente la Commissione, essendovisi impegnata per ogni fine utile su domanda di quest'ultima.

7 Il Tribunale rileva del resto che la Eco System aveva presentato, il 25 agosto 1985, una prima denuncia contro la Peugeot-Talbot SA, relativa al rifiuto di vendita di autoveicoli nuovi che era stato ad essa opposto da distributori della rete Peugeot in Belgio. L'istruzione di tale denuncia, che ha dato luogo a diverse richieste di informazioni nonché ad una presa di posizione provvisoria da parte della Commissione, è stata chiusa a seguito del ritiro della denuncia da parte della Eco System, il 18 gennaio 1988.

Procedimento

8 Con atto registrato in cancelleria il 24 aprile 1990, le società Automobiles Peugeot SA e Peugeot SA (in prosieguo: la « Peugeot ») hanno presentato, ai sensi dell'art. 173, secondo comma, del Trattato CEE, il presente ricorso inteso all'annullamento della decisione della Commissione 26 marzo 1990, relativa ad una procedura di applicazione dell'art. 85 del Trattato CEE (IV/33 157 Ecosystem/Peugeot: Misure provvisorie).

9 Con atto separato registrato in cancelleria lo stesso giorno, le ricorrenti hanno anche presentato, ai sensi dell'art. 186 del Trattato CEE, una domanda di provvedimenti urgenti intesi ad ottenere la sospensione dell'esecuzione della decisione controversa.

10 Con ordinanza 21 maggio 1990, il presidente del Tribunale ha respinto tale domanda.

11 Con ordinanza del Tribunale (Prima Sezione) 5 luglio 1990, la società Eco System SA (in prosieguo: la « Eco System ») è stata ammessa ad intervenire a sostegno delle conclusioni della convenuta. Con ordinanza del Tribunale (Prima Sezione) 24 settembre 1990, il Bureau européen des unions de consommateurs (BEUC) ed il governo del Regno Unito sono stati ammessi ad intervenire a sostegno delle conclusioni della convenuta.

12 Su relazione del giudice relatore, il Tribunale (Prima Sezione) ha deciso di passare alla fase orale senza procedere ad istruttoria. Le parti hanno svolto le loro osservazion orali ed hanno risposto ai quesiti posti dal Tribunale all'udienza del 17 aprile 1991. Il presidente ha pronunciato la chiusura della fase orale del procedimento a conclusione dell'udienza.

13 Nel loro ricorso, le ricorrenti concludono che il Tribunale voglia:

— annullare la decisione della Commissione delle Comunità europee 26 marzo 1990;

— condannare la Commissione alle spese.

14 La Commissione conclude che il Tribunale voglia:

— respingere il ricorso in quanto infondato;

— condannare le ricorrenti alle spese.

15 La Eco System conclude che il Tribunale voglia:

— respingere il ricorso in quanto infondato;

— condannare le ricorrenti alle spese.

16 Il Bureau européen des unions de consommateurs (BEUC) conclude che il Tribunale voglia:

— respingere il ricorso in quanto infondato;

— condannare le ricorrenti alle spese, ivi comprese quelle determinate dall'intervento del BEUC.

17 Il governo del Regno Unito conclude che il Tribunale voglia:

— respingere il ricorso in quanto infondato;

— condannare le ricorrenti alle spese ivi comprese quelle relative all'intervento del Regno Unito.

Nel merito

18 A sostegno delle loro conclusioni, le ricorrenti deducono in sostanza due mezzi. Nel primo mezzo, esse sostengono che, senza aver dimostrato in diritto l'esistenza *prima facie* di una infrazione, la Commissione non era autorizzata ad adottare misure provvisorie. Nel secondo mezzo, le ricorrenti addebitano alla Commissione di non aver fornito la prova dell'urgenza e dell'esistenza di un danno grave per la Eco System.

19 Prima di analizzare i vari argomenti dedotti dalle ricorrenti a sostegno dei loro mezzi intesi all'annullamento della decisione controversa, occorre ricordare che,

come la Corte ha dichiarato nella sua ordinanza 17 gennaio 1980, Camera Care/ Commissione (causa 792/79 R, Racc. pag. 119), spetta alla Commissione, nell'esercizio del controllo che ad essa affidano, in materia di concorrenza, il Trattato ed il regolamento n. 17, decidere in forza dell'art. 3, n. 1, del regolamento n. 17, se occorra adottare misure provvisorie quando ad essa viene sottoposta una domanda a tal fine. Queste misure devono tuttavia avere carattere provvisorio e cautelare e rimanere limitate a quanto è necessario nella situazione data.

20 Per il resto, come la Corte ha precisato nella sentenza 28 febbraio 1984, Ford/ Commissione (cause riunite 228/82 e 229/82, Racc. pag. 1129), i provvedimenti cautelari che la Commissione può adottare in via provvisoria devono rientrare nell'ambito della decisione che può venire adottata in via definitiva dalla Commissione.

21 Nella fattispecie, per esercitare un controllo sulla legittimità della decisione della Commissione, spetterà al Tribunale verificare anzitutto se la Commissione nella sua decisione fosse autorizzata a ritenere che il comportamento della Peugeot, ordinando ai suoi concessionari di rifiutare di vendere ad un intermediario professionista munito del debito mandato, superava, a prima vista, l'ambito di quanto consentito dalle disposizioni di diritto comunitario vigenti e sollevava così seri dubbi circa la sua compatibilità con tali disposizioni.

22 Occorrerà inoltre esaminare se le misure disposte abbiano un carattere provvisorio e cautelare e siano limitate a quanto necessario per preservare l'esercizio efficace del diritto di decisione della Commissione, cioè se vi fosse urgenza di adottarle al fine di evitare, fino a che sia adottata una decisione sul merito dalla Commissione, il rischio di danni gravi e irreparabili derivanti, in mancanza di tali misure provvisorie, dalla continuazione delle pratiche controverse.

A — *Sul mezzo relativo al mancato accertamento, in diritto, di un'infrazione prima facie*

23 Secondo le ricorrenti, la Commissione ha dato una falsa interpretazione dei regolamenti comunitari e ha superato i limiti della sua competenza. A tal riguardo, esse deducono essenzialmente quattro argomenti.

24 Le ricorrenti sostengono anzitutto che il 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 n. 123/85 »), esonera dall'applicazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato i contratti di distribuzione esclusiva e selettiva conclusi nel settore degli autoveicoli, quando essi soddisfano un certo numero di condizioni fissate da detto regolamento, in particolare quelle previste all'art. 3, n. 11, il quale stabilisce che l'esenzione si applica anche quando il distributore s'impegna a « vendere autoveicoli della gamma contrattuale o prodotti corrispondenti ad utilizzatori finali che si avvalgono dei servizi di un intermediario, soltanto se detti utilizzatori abbiano preliminarmente conferito mandato scritto all'intermediario ad acquistare (...) un autoveicolo determinato ». Secondo le ricorrenti, queste condizioni sono soddisfatte nel contratto tipo di concessione che la Peugeot conclude con i suoi distributori.

25 Inoltre, avendo la Commissione interpretato, nella sua comunicazione 12 dicembre 1984, 85/C 17/03, concernente il suo regolamento n. 123/85 (GU 1985, C 17, pag. 4, in prosieguo: la « comunicazione del 12 dicembre 1984 »), l'art. 3, n. 11, di detto regolamento nel senso che un intermediario « che esercita un'attività equivalente alla rivendita non può invocare il beneficio dell'art. 3, n. 11, e può vedersi opporre le restrizioni contrattuali del fabbricante a queste condizioni », le ricorrenti ritengono che esse hanno potuto a buon diritto ritenere *prima facie* che l'attività della Eco System equivalesse alla rivendita nel senso stesso della comunicazione della Commissione. Infatti, secondo le ricorrenti, la Eco System offre al consumatore una fonte alternativa di autoveicoli di marca Peugeot a condizioni equivalenti a quelle di qualsiasi commerciante automobilistico, poiché essa prende impegni circa i prezzi massimi e i termini di consegna di questi autoveicoli, paga essa stessa l'autoveicolo che procura al cliente finale, trova e offre il finanziamento per l'acquisto e apre punti di vendita, in particolare nei grandi centri commerciali (nella fattispecie, nella catena di negozi « Carrefour ») dove sono esposti autoveicoli. Ne deriverebbe che le misure che la Peugeot ha adottato nella circolare 9 maggio 1989, al fine di tutelare il suo sistema di distribuzione selettivo, sono a prima vista compatibili con l'esenzione concessa dal regolamento n. 123/85.

26 La Commissione replica sottolineando anzitutto che la Corte nella sentenza 18 dicembre 1986, VAG France (causa 10/86, Racc. pag. 4071), ha precisato, a proposito del regolamento 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, salvo se le disposizioni dell'art. 85, n. 1, del Trattato CEE sono

state dichiarate inapplicabili dalla Commissione in conformità al n. 3 dello stesso articolo.

27 Secondo la convenuta, è indispensabile, perché abbia un'efficacia reale la possibilità per un utilizzatore finale di acquistare un autoveicolo presso qualsiasi membro della rete autorizzata, in qualsiasi Stato membro, che l'utilizzatore finale possa ricorrere ad un intermediario cui è stato previamente concesso mandato per iscritto per acquistare ed, eventualmente, ottenere la fornitura di un determinato autoveicolo. Ora, il regolamento n. 123/85 non porrebbe in nessun momento una distinzione circa la qualità, professionale o occasionale, dell'intermediario cui l'utilizzatore finale ha dato incarico di acquistare un autoveicolo in suo nome e per suo conto.

28 L'interveniente Eco System sottolinea che nel regolamento n. 123/85 si trovano gli ambiti normativi della professione di mandatario nel settore degli autoveicoli. Secondo la Eco System, tale regolamento definisce le tre condizioni essenziali in cui la distribuzione selettiva è compatibile con l'art. 85 del Trattato CEE. In primo luogo, la libera scelta da parte dell'utilizzatore finale, all'interno del territorio della Comunità, del luogo in cui egli decide di acquistare il suo autoveicolo; in secondo luogo, il divieto di opporre ostacoli abusivi a tale acquisto; infine, la possibilità, per un utilizzatore finale, di ricorrere al servizio di un intermediario professionista che offre la sua assistenza per l'acquisto di un autoveicolo in un altro Stato membro. Per il resto, secondo la Eco System, escludere il mandatario professionista dal beneficio delle disposizioni del regolamento n. 123/85 finirebbe per impedire all'utilizzatore finale di procurarsi l'autoveicolo voluto al miglior prezzo presso qualsiasi concessionario autorizzato e in qualsiasi Stato membro, vista la molteplicità degli atti che devono essere compiuti e la complessità delle formalità relative al passaggio di un autoveicolo da un paese della Comunità all'altro.

29 All'udienza, la Eco System ha negato di aver disposto di un qualsiasi stock di autovetture ai fini dell'esposizione e della vendita. Le sole autovetture in suo possesso sarebbero state quelle acquistate in nome e per conto dei suoi mandanti. Solo durante il breve lasso di tempo, compreso tra l'arrivo degli autoveicoli e il compimento delle formalità amministrative da sbrigare prima della consegna al loro proprietario, detti autoveicoli sarebbero rimasti sotto il controllo della Eco System e avrebbero costituito eventualmente oggetto di un'esposizione nei suoi locali. Una sola autovettura Peugeot, prestata da uno dei mandanti della Eco System, sarebbe stata del resto esposta nei magazzini « Carrefour », e ciò durante un periodo di circa dieci giorni. Le ricorrenti non hanno contestato queste affermazioni.

30 Il Regno Unito sostiene che elementi seri si pongono a prima vista a favore dell'esistenza di una violazione delle norme di concorrenza, poiché risulta chiaramente dalla lettera dell'art. 3, n. 11, del regolamento n. 123/85, che l'esenzione conferita da questa disposizione non si applica nei casi in cui un rifiuto di fornitura viene opposto ad un intermediario cui è stato precedentemente dato mandato scritto per acquistare un determinato autoveicolo e eventualmente per ottenere la consegna di quest'ultimo in nome dell'utilizzatore finale.

31 Occorre ricordare che, in applicazione dell'art. 85, n. 3, del Trattato CEE, il regolamento n. 123/85 dichiara l'art. 85, n. 1, inapplicabile a categorie di accordi per la distribuzione di autoveicoli ed il servizio di assistenza alla clientela, in quanto questi accordi soddisfano un certo numero di condizioni fissate da detto regolamento.

32 Ai sensi dell'art. 3, n. 11, di detto regolamento, l'esenzione concessa ai sensi dell'art. 85, n. 3, del Trattato CEE si applica anche quando il distributore s'impegna a « vendere autoveicoli della gamma contrattuale o prodotti corrispondenti ad utilizzatori finali che si avvalgono dei servizi di un intermediario, soltanto se detti utilizzatori abbiano preliminarmente conferito mandato scritto all'intermediario ad acquistare e, in caso di consegna a quest'ultimo, a ritirare un autoveicolo determinato ».

33 Dalla struttura di questa disposizione risulta che il suo obiettivo è di preservare la possibilità di intervento di un intermediario a condizione che esista un vincolo contrattuale diretto tra il distributore e l'utilizzatore finale. Questo vincolo contrattuale diretto deve essere dimostrato, secondo il regolamento n. 123/85, dall'esistenza di un previo mandato scritto conferito dall'acquirente dell'autoveicolo all'intermediario.

34 Con la circolare 9 maggio 1989, la Peugeot ha dato istruzioni ai suoi concessionari di non registrare ordinativi di autoveicoli della marca Peugeot, nuovi o immatricolati da meno di tre mesi, provenienti dalla Eco System a nome proprio e per proprio conto, o in nome e per conto dei suoi mandanti, e di non fornirle tali autoveicoli.

35 Occorre sottolineare che la possibilità di rifiutare la registrazione di ordinativi di autoveicoli provenienti da un intermediario, e di non fornirgli tali autoveicoli, quando quest'ultimo agisce in nome e per conto dei suoi mandanti, non è prevista dall'art. 3, n. 11, del regolamento n. 123/85.

36 Ora, non è stato dimostrato che nella fattispecie Eco System, anche nel caso degli autoveicoli esposti nei suoi locali e nei negozi « Carrefour », sia intervenuta presso concessionari della rete Peugeot al di fuori dell'ambito dei mandati che sono stati ad essa conferiti dagli utilizzatori finali.

37 Giustamente quindi la Commissione ha ritenuto che a prima vista detta circolare non soddisfi le condizioni poste dall'art. 3, n. 11, del regolamento n. 123/85 per sfuggire al divieto di cui all'art. 85, n. 1, del Trattato CEE.

38 In secondo luogo, le ricorrenti fanno valere che la Commissione ha anche violato il principio della certezza giuridica in quanto si è discostata dall'interpretazione che essa stessa aveva dato dell'art. 3, n. 11, del regolamento n. 123/85 nella sua comunicazione del 12 dicembre 1984. Questo disconoscimento del principio della certezza giuridica è inoltre rafforzato, secondo le ricorrenti, dal fatto che nella fattispecie il progetto di circolare era stato previamente sottoposto ai servizi competenti della Commissione che non vi si erano opposti.

39 La Commissione ritiene da parte sua che l'argomento basato dalle ricorrenti sulla certezza giuridica collegata alla comunicazione 12 dicembre 1984 sia irrilevante, in quanto detta comunicazione si era limitata a precisare che, dal momento che un intermediario agisce per conto di un utilizzatore finale, le disposizioni dell'art. 3, nn. 10 e 11, del regolamento n. 123/85 non consentono di vietare ai membri di una rete autorizzata di rifornirlo. La Commissione aggiunge che anche supponendo che occorra considerare che la comunicazione vada al di là del testo dell'art. 3, n. 11, soprammenzionato, nel senso che ad un intermediario cui è stato conferito debito mandato potrebbe essere vietata la consegna, detta comunicazione non potrebbe in ogni caso prevalere sulla disposizione normativa che figura nel regolamento n. 123/85.

40 Per quanto riguarda la censura basata sulla circostanza che il progetto di circolare era stato previamente sottoposto ai servizi competenti della Commissione, quest'ultima osserva che tale progetto era stato indirizzato verso il 18 aprile 1989, su base personale, al sig. Cadieux, direttore generale aggiunto della direzione generale della concorrenza (DG IV). Essendosi quest'ultimo limitato a rispondere che avrebbe fatto esaminare la circolare dai suoi servizi, in maniera da identificare i problemi che essa poneva, la Peugeot ha indicato, il 25 aprile dello stesso anno, al sig. Cadieux che la circolare di cui trattasi doveva essere ritenuta come trasmessa a titolo ufficiale. Il sig. Cadieux ha risposto a tale precisazione delle ricorrenti dichiarando che non era in grado di prendere una qualsiasi posizione, poiché l'esame da parte dei servizi competenti non era ancora terminato.

41 La Commissione sostiene del resto che l'invio stesso del progetto di circolare indebolisce la tesi delle ricorrenti, secondo cui il contenuto di detta circolare sarebbe chiaramente coperto dall'interpretazione delle disposizioni regolamentari che è stata data nella comunicazione 12 dicembre 1984. Essa aggiunge che le ricorrenti avrebbero dovuto procedere ad una notifica in buona e debita forma per assicurarsi una certezza giuridica assoluta circa la necessità, per i loro servizi, di reagire.

42 L'interveniente Eco System fa notare a tal riguardo che, contrariamente a quanto sostengono le ricorrenti, la Commissione, nella comunicazione 12 dicembre 1984, ha chiaramente delimitato i casi in cui un rifiuto di vendita possa essere legittimamente opposto a taluni terzi e quello in cui ad un terzo debitamente autorizzato non possa essere impedito l'esercizio della sua attività. La seconda parte del punto I, 3, della comunicazione pone infatti una distinzione tra talune attività che giustificano un rifiuto di vendita e un'attività che non giustifica un tale rifiuto, non essendo consentito alcun dubbio, circa il regolamento n. 123/85, sul fatto che un terzo, la cui esistenza è stata rivelata previamente per iscritto al distributore della rete e che agisce in nome e per conto dell'utilizzatore finale, debba poter esercitare la sua attività senza ostacoli.

43 L'interveniente BEUC sottolinea, da parte sua, che il regolamento n. 123/85, in particolare l'art. 3, nn. 10 e 11, è abbastanza chiaro perché non sia necessario ricorrere all'interpretazione che ne è fornita nella comunicazione del 12 dicembre 1984. In ogni caso, secondo il BEUC, detta comunicazione non può modificare il contenuto del regolamento, in quanto la Commissione non può assumere impegni incompatibili con le disposizioni normative. Il BEUC sottolinea per il resto che la

Peugeot era già stata avvertita dell'illiceità del suo comportamento con una lettera — inserita nel dibattito dalla convenuta nella fase della controreplica — del 15 giugno 1987 del sig. Stöver, caposervizio presso la DG IV della Commissione, indirizzata alla Peugeot-Talbot SA nell'ambito della procedura d'istruzione avviata a seguito della denuncia presentata dalla Eco System il 25 ottobre 1985 (v., sopra, punto 7). Il BEUC conclude così che le ricorrenti sapevano che, anche supponendo che la comunicazione avesse un valore giuridico, *quod non*, essa non consentiva loro di rifiutare di vendere autoveicoli ai clienti di un mandatario debitamente incaricato previamente per iscritto.

44 Il Regno Unito ritiene che la comunicazione della Commissione non può derogare alle disposizioni del regolamento n. 123/85 e che, correttamente interpretata, essa non si propone di farlo. Esso ritiene di conseguenza che gli argomenti della Peugeot a tal riguardo, se fossero accolti, priverebbero ampiamente l'art. 3, n. 11, del regolamento del suo significato e limiterebbero seriamente il campo d'azione lasciato agli intermediari professionisti per operare in tale campo.

45 In presenza di tali elementi di fatto e di diritto, e senza che sia necessario in tale fase pronunciarsi sul valore giuridico della comunicazione 12 dicembre 1984, né sull'interpretazione che occorre dare alla nozione di « attività equivalente alla rivendita », il Tribunale sottolinea che, in base alla lettera stessa della comunicazione della Commissione, « il consumatore europeo deve potersi avvalere dei servizi di persone o di imprese che lo assistano nell'acquisto di un autoveicolo nuovo in un altro Stato membro » (punto I, 3). Niente si oppone a prima vista a che l'utilizzatore finale possa far ricorso ad un intermediario professionista per l'acquisto di un autoveicolo nuovo. Il solo obbligo che l'art. 3, n. 11, del regolamento n. 123/85 impone all'intermediario o all'utilizzatore finale — obbligo enunciato anche al punto I, 3, della comunicazione — è quello di esporre previamente, per iscritto, al distributore della rete che l'intermediario, nell'acquisto e nella ricezione dell'autoveicolo, agisce in nome e per conto dell'utilizzatore finale.

46 Non si può di conseguenza concludere, a prima vista, che facendo riferimento a « un terzo (...) [che esercita] un'attività equivalente alla rivendita » la comunicazione del 12 dicembre 1984 riguarda l'esclusione degli intermediari professionisti che hanno previamente ricevuto mandato per iscritto dall'acquirente.

47 Va inoltre sottolineato che le ricorrenti, nonostante avessero comunicato il progetto di circolare alla Commissione circa tre settimane prima del suo invio ai concessionari della rete Peugeot, non hanno proceduto ad una notifica formale al fine di ottenere una dichiarazione individuale d'inapplicabilità dell'art. 85, n. 1, per quanto riguarda detta circolare. Nella fattispecie, solo una tale notifica sarebbe stata tale da obbligare la Commissione a reagire e pertanto ad assicurare alle ricorrenti la certezza giuridica di cui esse intendono avvalersi circa la legittimità della circolare controversa relativamente all'art. 85 del Trattato CEE e delle disposizioni del regolamento n. 123/85. In ogni caso, dopo aver ricevuto la denuncia presentata dalla Eco System e il progetto di circolare della Peugeot, la Commissione ha chiesto per due volte informazioni alle ricorrenti ed ha loro inviato successivamente, il 6 dicembre 1989, due comunicazioni di addebiti relative rispettivamente all'imposizione di misure provvisorie e al procedimento principale.

48 Occorre infine rilevare a tal riguardo che, come risulta dalla lettera soprammenzionata 15 giugno 1987 del sig. Stöver, le ricorrenti conoscevano già il parere della Commissione sulla questione dell'equiparazione dell'attività di taluni intermediari a quella di rivenditore non autorizzato, in particolare sulla nozione di « attività equivalente alla rivendita » ai sensi della comunicazione 12 dicembre 1984. Al punto 3, n. 2, di tale lettera era infatti chiaramente menzionato che « in quanto un intermediario assume la forma di rischio di impresa che è propria di un'impresa di servizi, e non un rischio d'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 (...) ». In detta lettera, la Commissione perveniva alla conclusione che la Peugeot nonché le imprese che facevano parte della sua rete di distribuzione dovevano astenersi dall'opporre o dal far opporre rifiuti di fornitura ad intermediari, quali la Eco System, muniti di debito mandato, e chiedeva alla Peugeot di informarne con circolare i membri della sua rete in Belgio e in Lussemburgo.

49 Da quanto precede risulta che le ricorrenti non possono far valere una violazione del principio della certezza giuridica nei confronti della decisione controversa.

50 Le ricorrenti sostengono in terzo luogo che, in base alla giurisprudenza della Corte (sentenza 28 febbraio 1984, Ford, punti 19 e 22 della motivazione, cause riunite 228/82 e 229/82, soprammenzionata), i provvedimenti che la Commissione

può adottare in via urgente devono rientrare nell'ambito della decisione che può essere adottata in via definitiva e che, di conseguenza, la Commissione non è autorizzata a trasformare, tramite una decisione urgente, una condizione alla quale è subordinata la concessione o il mantenimento di un'esezione in un'ingiunzione tassativa distinta, che non offre alcuna alternativa all'impresa interessata. Ora, è quanto la Commissione avrebbe fatto adottando la decisione controversa.

51 La Commissione, pur ricordando che la sentenza Ford è stata pronunciata precedentemente all'entrata in vigore del regolamento n. 123/85, fa notare che la situazione attuale è del tutto diversa da quella che è stata all'origine della sentenza invocata dalle ricorrenti, in quanto la decisione provvisoria rientra, nella fattispecie, esattamente nell'ambito della decisione finale considerata. Secondo la Commissione, la decisione finale comporta, oltre alla constatazione che la circolare costituisce un'infrazione all'art. 85, n. 1, del Trattato CEE, il ritiro per i paesi di cui trattasi (Belgio, Lussemburgo e Francia) del beneficio dell'esenzione concessa dal regolamento n. 123/85, in quanto l'art. 10, n. 2, di questo regolamento ne prevede la possibilità.

52 Il BEUC sottolinea a tal riguardo che la pratica concordata che la circolare 9 maggio 1989 mira ad attuare non rientra nel campo dell'esenzione per categoria conferita dal regolamento n. 123/85 e non ha costituito nemmeno oggetto di una domanda di esenzione individuale. Il BEUC ritiene che, stando così le cose, la Commissione possa limitarsi a constatare l'infrazione all'art. 85, n. 1, del Trattato, per quanto riguarda tale pratica, indipendentemente dall'eventuale ritiro del beneficio dell'esenzione per categoria per quanto riguarda il contratto tipo di concessione esclusiva. Una misura provvisoria che obbliga le imprese interessate a porre fine ad un'infrazione si colloca, secondo il BEUC, assolutamente nell'ambito della decisione che può essere adottata in via definitiva.

53 Il Regno Unito, da parte sua, sostiene che le misure provvisorie adottate rientrano nel campo di qualsiasi decisione definitiva che la Commissione potrebbe adottare e che la situazione presente è del tutto diversa da quella che doveva essere presa in considerazione nella causa Ford.

54 Occorre ricordare che, come risulta dalla sentenza Ford soprammenzionata (punto 19 della motivazione), « (...) i provvedimenti d'urgenza devono rientrare nell'ambito della decisione che può venire adottata in via definitiva in forza dell'art. 3 (del

regolamento n. 17) ». In tale causa, la Corte ha sottolineato che, essendo l'oggetto del procedimento principale il contratto di concessione tra Ford AG e i suoi concessionari, un'ingiunzione intesa a porre fine a « un rifiuto [di fornire], che, secondo la Commissione, non stride né con l'art. 85 né con l'art. 86 del Trattato », non rientrava quindi nell'ambito di un'eventuale decisione definitiva, che la Commissione potrebbe adottare ai sensi dell'art. 3, n. 1, del regolamento n. 17 (punti 20 e 21 della motivazione della sentenza).

55 Nella decisione controversa, per contro, la Commissione si limita, nell'ambito di una procedura ai sensi dell'art. 3, del regolamento n. 17, avente ad oggetto di valutare la legittimità della circolare indirizzata dalla Peugeot ai suoi concessionari relativamente all'art. 85, n. 1, del Trattato CEE, e più precisamente delle disposizioni del regolamento n. 123/85, a ingiungere alle ricorrenti di sospendere, nei limiti che la decisione stessa fissa, l'esecuzione di detta circolare finché una decisione sul merito sia adottata, cioè a ristabilire, parzialmente e provvisoriamente, la situazione preesistente per quanto riguarda la registrazione di ordinativi e la consegna di autoveicoli alla Eco System, intermediario che agisce in nome e per conto dei suoi mandanti.

56 A differenza della situazione di cui ha dovuto occuparsi la Corte nella causa Ford, la circolare controversa, nella fattispecie, costituisce oggetto del procedimento principale. Infatti, la decisione che la Commissione deve adottare a titolo definitivo a conclusione della procedura riguarda la questione se detta circolare costituisca o meno una violazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato CEE.

57 Ne deriva che le misure cautelari adottate dalla Commissione rientrano nell'ambito della decisione definitiva che essa dovrà adottare e che di conseguenza ingiustamente le ricorrenti addebitano alla Commissione di aver trasformato, mediante queste misure, una condizione alla quale è subordinato il mantenimento di un'esenzione in un'ingiunzione esecutiva distinta.

58 Le ricorrenti fanno infine valere che nella fattispecie la Commissione non era autorizzata ad adottare misure cautelari, poiché la situazione non era sufficientemente chiara in diritto e la Commissione non ha dimostrato che ci si trovava in presenza di un'infrazione altamente verosimile. Esse si richiamano, a sostegno della loro tesi, alle conclusioni dell'avvocato generale Sir Gordon Slynn (per la sentenza 28 febbraio 1984, Ford, soprammenzionata, Racc. pag. 1164, in particolare pag. 1168)

nonché all'ordinanza pronunciata dal presidente del Tribunale nel procedimento per provvedimenti urgenti nella presente causa (ordinanza 21 maggio 1990, Peugeot/Commissione, T-23/90 R, Racc. pag. II-195), secondo cui talune delle questioni che si pongono nella presente causa suscitano seri problemi d'interpretazione.

59 La Commissione, pur addebitando alle ricorrenti di aver eluso l'ordinanza del presidente del Tribunale nel suo contesto, replica che la tesi delle ricorrenti finisce per equiparare totalmente il requisito dell'accertamento di un'infrazione *prima facie* nell'ambito di una decisione di provvedimenti cautelari con il requisito di certezza inerente alla decisione finale, il che è incompatibile con una giurisprudenza consolidata della Corte (ordinanze 16 gennaio 1975, Johnson e Firth Brown/Commissione, causa 3/75 R, Racc. pag. 6; 21 agosto 1981, Agricola commerciale olio Srl e a./Commissione, causa 232/81 R, Racc. pag. 2199; 4 marzo 1982, Commissione/Francia, causa 42/82 R, Racc. pag. 856; e 21 maggio 1990, Peugeot, causa T-23/90 R, soprammenzionata). La convenuta conclude pertanto che eventuali problemi d'interpretazione circa la nozione di attività equivalente alla rivendita non sono affatto incompatibili con la constatazione di un'infrazione *prima facie* che consente di disporre misure cautelari di portata limitata.

60 Per il Regno Unito, sembra che esistano seri elementi intesi a dimostrare che il comportamento della Peugeot contravviene alle regole di concorrenza del Trattato CEE. La Commissione sarebbe stata pertanto giustificata ad agire così come ha fatto attendendo l'accertamento definitivo degli elementi di fatto e delle soluzioni pertinenti alle questioni giuridiche sollevate.

61 Occorre rilevare che, nell'ambito di un ricorso relativo alla legittimità di una decisione con cui la Commissione ha adottato misure cautelari, non si può equiparare il requisito dell'accertamento di un'infrazione *prima facie* con il requisito della certezza che deve essere soddisfatto da una decisione finale.

62 Come il Tribunale ha dichiarato precedentemente al punto 37, la circolare che la Peugeot ha inviato ai suoi concessionari supera a prima vista l'ambito di quanto è consentito dalle disposizioni del regolamento n. 123/85 e, in particolare, dall'art. 3, n. 11, in quanto pone ostacoli a che gli utilizzatori finali abbiano la possibilità di procurarsi autoveicoli per il tramite di un terzo che ha ricevuto un debito mandato per iscritto.

63 La Commissione ha potuto così giustamente ritenere che la circolare controversa suscitasse a prima vista seri dubbi circa la sua legittimità relativamente alle norme di concorrenza del Trattato, il che l'autorizzava ad adottare misure cautelari finché non fosse pronunciata una decisione sul merito.

64 Da quanto precede risulta che il mezzo relativo al mancato accertamento in diritto di un'infrazione *prima facie* invocato dalle ricorrenti non è fondato.

B — *Sul mezzo relativo al difetto di motivazione della decisione per quanto riguarda la prova dell'urgenza e dell'esistenza di un pregiudizio grave e irreparabile per la Eco System*

65 Le ricorrenti addebitano alla Commissione anche di non aver fornito la prova dell'urgenza e dell'esistenza di un pregiudizio grave e irreparabile per la Eco System. A tal riguardo, esse deducono in sostanza due argomenti.

66 Anzitutto, le ricorrenti sostengono che la Commissione non ha fornito la prova né del fatto che la Eco System fosse sull'orlo del fallimento né del nesso di causalità esistente tra questa asserita situazione finanziaria e la circolare incriminata della Peugeot. Per contro, le ricorrenti sostengono che i conti della Eco System, come liquidati al 31 agosto 1989, riflettono una situazione di esercizio non solo normale, ma in netto progresso, fornendo così la prova « flagrante » che la Eco System non è in via di sparizione. Inoltre, le ricorrenti notano che la Eco System continua a proporre per la vendita nei suoi annunci pubblicitari autoveicoli Peugeot. Tale disponibilità commerciale e tale situazione finanziaria prospera escluderebbero chiaramente, secondo le ricorrenti, la nozione di urgenza sulla quale sono basate le misure cautelari disposte.

67 La Commissione sottolinea, in via preliminare, che, se è esatto che essa può adottare misure cautelari solo in caso di urgenza dimostrata, tuttavia tale urgenza può risultare dal rischio che si produca una situazione tale da causare un danno grave ed irreparabile (ordinanze della Corte 17 gennaio 1980, Camera Care/Commissione, soprammenzionata, punto 1 della motivazione, e 29 settembre 1982, Ford/Commissione, punto 13 della motivazione, cause riunite 228/82 R e 229/82, Racc. pag. 3091, in particolare pag. 3101).

68 Per quanto riguarda la prova dell'urgenza, la convenuta sostiene che dalla decisione impugnata, in particolare dai punti 15 e 21, risulta che le circostanze su cui essa si è basata per accertare l'urgenza di un intervento riguardano l'impatto diretto e indiscutibile della circolare sulle attività della Eco System. La Commissione rileva a tal riguardo che a seguito della diffusione della circolare controversa, il numero di autoveicoli Peugeot importati dalla Eco System e provenienti dal Belgio e dal Lussemburgo è diminuito del 93%. Inoltre, aggiunge, mentre nel 1988 le operazioni d'importazione di autoveicoli Peugeot rappresentavano 35,23% delle attività della Eco System, tale dato numerico è passato a 5,36% per il periodo tra maggio e dicembre 1989.

69 La convenuta ritiene inoltre che la circostanza che, successivamente alla diffusione della circolare, la Eco System continui a proporre autoveicoli Peugeot sia senza rilevanza, dato che è normale che la Eco System, confrontata a problemi di approvvigionamento che essa ritiene derivanti da un comportamento illecito, continui a promuovere transazioni nelle quali essa interviene in qualità di mandatario tutelato dalle disposizioni del diritto comunitario. Lo stesso vale per quanto riguarda gli argomenti relativi ai bilanci della Eco System, in quanto questi bilanci riguardano l'esercizio chiuso il 31 agosto 1989 e risulta sia dalla tabella che figura al punto 15 della decisione sia da quelle riportate nel controricorso che l'impatto negativo della circolare si è fatto sentire soprattutto a decorrere dal luglio 1989.

70 La Eco System si limita a ricordare che la diminuzione delle vendite che essa ha registrato a seguito della diffusione della circolare controversa è stata estremamente sensibile poiché, dopo essere diminuito della metà nei primi tre mesi, il suo fatturato ha continuato a diminuire fino a raggiungere la terza parte, poi la quarta parte del fatturato corrispondente allo stesso mese dell'anno precedente.

71 Il Regno Unito ritiene che, anche se la Eco System potesse sopravvivere senza l'adozione di misure cautelari, è molto dubbio che la concessione di un ulteriore risarcimento-danni possa compensare in maniera appropriata il danno causato nel frattempo alla sua attività.

72 Occorre constatare che, come risulta dai dati che figurano al punto 15 della decisione della Commissione, che non sono stati contestati dalle parti, il numero di autoveicoli Peugeot importati dalla Eco System e provenienti dal Belgio e dal Lussemburgo a seguito della diffusione della circolare controversa è diminuito del 93%, mentre le operazioni d'importazione di autoveicoli di tale marca rappresentavano fino ad allora circa un terzo dell'attività della Eco System. Una tale situazione può mettere in pericolo l'esistenza stessa di tale impresa, che si vede amputata di una parte sostanziale delle sue fonti di reddito e che, se la situazione si prolunga, rischia di dover cessare la sua attività e di subire per tale motivo un danno grave ed irreparabile. A tal riguardo, l'argomento secondo cui i conti della Eco System liquidati al 31 agosto 1989 riflettono risultati non solo normali, ma in netto progresso, non può essere accolto, in quanto tali conti non possono riflettere gli effetti della circolare indirizzata ai concessionari della rete meno di quattro mesi prima.

73 Le ricorrenti sostengono, in secondo luogo, che le misure cautelari disposte dalla Commissione colpiscono non solo la Eco System, ma al contrario la Peugeot, in quanto esse creano in maniera irreversibile un disordine grave nella rete e ledono l'immagine di marca del gruppo e la credibilità della sua rete di esclusiva, che perde così la sua tenuta. Secondo le ricorrenti, la decisione della Commissione finisce per sospendere provvisoriamente il beneficio dei diritti riconosciuti ai membri della rete di distribuzione dal regolamento n. 123/85 e, di conseguenza, per annullare la ragion d'essere della rete di esclusiva Peugeot. Le ricorrenti ne concludono che i danni che esse hanno subito superano le conseguenze ammissibili di un'applicazione normale delle regole del Trattato CEE in materia di concorrenza.

74 La Commissione replica che l'addebito delle ricorrenti secondo cui è la Peugeot a subire un danno grave ed irreversibile è stato uno degli argomenti principali fatti valeri nell'ambito del procedimento d'urgenza e, in quanto tale, è già stato respinto con l'ordinanza del presidente del Tribunale 22 maggio 1990. Inoltre, la Commissione sottolinea che il numero di autoveicoli interessati dalle misure cautelari che essa ha adottato rappresenta solo lo 0,24% del numero totale di immatricolazioni di autoveicoli Peugeot in Francia nel 1988. Il contemperamento degli interessi contrapposti confermerebbe così la fondatezza della decisione controversa. La conve-

nuta fa notare del resto che il contemperamento degli interessi al quale essa è tenuta a far riferimento deve anche tener conto dell'interesse degli utilizzatori finali francesi che intendono rifornirsi, in conformità ai principi che disciplinano l'art. 85 del Trattato CEE ed il regolamento n. 123/85, in altri Stati membri e dell'interesse generale che riveste il mantenimento di una struttura di concorrenza efficace sia « intrabrand » che « interbrand ».

75 Il BEUC contesta l'esistenza di un qualsiasi danno per la Peugeot osservando che le misure cautelari consentono alle ricorrenti di non vendere ai clienti Eco System più di 1 211 autoveicoli per anno, anche se quest'ultima agisce sulla base di un mandato scritto preliminare e che l'attività della Eco System apporta clienti alla rete delle ricorrenti, non solo per quanto riguarda la vendita di autovetture Peugeot, ma anche per quanto riguarda la manutenzione e il servizio di assistenza alla clientela.

76 Occorre rilevare che fissando un volume di transazioni annuo pari a quello che la Eco System aveva realizzato nel corso dei dodici mesi precedenti l'invio della circolare controversa, la decisione della Commissione si limita, in tale fase della procedura, a ricondurre, al solo beneficio della Eco System e ciò fino all'adozione della decisione finale, una situazione preesistente che, dal punto di vista dell'impatto sul numero totale delle vendite della rete Peugeot in Francia, rappresenta una percentuale dello 0,24% circa e che di conseguenza ha un'incidenza solo minima sul funzionamento della rete di esclusiva della Peugeot. Non si può di conseguenza sostenere che le misure provvisorie adottate dalla Commissione sarebbero tali da causare alle ricorrenti un danno grave ed irreparabile, in quanto esse pregiudicano in maniera irreversibile l'immagine di marca della Peugeot e la credibilità della sua rete di esclusiva.

77 Da quanto precede risulta che il mezzo relativo al difetto di motivazione per quanto riguarda la prova dell'urgenza e dell'esistenza di un danno grave ed irreparabile per la Eco System è anch'esso infondato e di conseguenza il ricorso dev'essere respinto.

Sulle spese

78 Ai sensi dell'art. 69, n. 2, del regolamento di procedura della Corte, che si applica mutatis mutandis alla procedura dinanzi al Tribunale fino all'entrata in vigore del regolamento di procedura del Tribunale, ai sensi dell'art. 11, terzo comma, della decisione del Consiglio 24 ottobre 1988, il soccombente è condannato alle spese, se ne è stata fatta domanda. Il regolamento di procedura del Tribunale (GU 1991, L 136, pag. 1), adottato il 2 maggio 1991, è entrato in vigore il 1° luglio 1991, in conformità all'art. 130. L'art. 87 del regolamento di procedura del Tribunale, benché prescriva anch'esso, al n. 2, che il soccombente è condannato alle spese, se ne è stata fatta domanda, prevede tuttavia, al n. 4, a differenza del regolamento di procedura della Corte, che gli Stati membri e le istituzioni che sono intervenuti nella controversia sopportano le loro proprie spese. Essendo il Regno Unito interveniente nella presente causa, occorre decidere quali sono le norme di procedura che si applicano nella fattispecie alla ripartizione delle spese.

79 Ai sensi dell'art. 73, lett. b), del regolamento di procedura della Corte [art. 91, lett. b), del regolamento di procedura del Tribunale], sono considerate come spese recuperabili le spese indispensabili sostenute dalle parti ai fini del procedimento, in particolare le spese di spostamento e di soggiorno e l'onorario di un agente, consulente o avvocato.

80 Le regole che fissano i criteri che si applicano alla ripartizione delle spese rientrano in parte nel diritto sostanziale in quanto esse incidono direttamente sugli interessi delle parti nella controversia. Al momento dell'entrata in vigore del regolamento di procedura del Tribunale, la fase orale del procedimento nella presente causa era già chiusa e la causa era stata messa in decisione. Nella fattispecie, non si può ammettere che le regole che si applicano in materia possano variare in funzione della data aleatoria della pronuncia della sentenza, mentre tutta la procedura si è svolta sotto il regime del precedente regolamento di procedura. Occorre pertanto applicare le disposizioni pertinenti del regolamento di procedura della Corte.

81 Le ricorrenti sono risultate soccombenti e vanno quindi condannate in solido alle spese, ai sensi dell'art. 69, n. 2, del regolamento della Corte, ivi comprese quelle relative al procedimento per provvedimenti urgenti, nonché quelle delle parti intervenienti.

Per questi motivi,

IL TRIBUNALE (Prima Sezione)

dichiara e statuisce:

1) **Il ricorso è respinto.**

2) **Le ricorrenti sono condannate in solido alle spese, ivi comprese quelle relative al procedimento per provvedimenti urgenti, nonché quelle delle parti intervenienti.**

Cruz Vilaça Schintgen

Edward Kirschner García-Valdecasas

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 12 luglio 1991.

Il cancelliere

H. Jung

Il presidente

J. L. Cruz Vilaça