das medidas, dirigidas a obstaculizar la actividad de una empresa que ejerce una actividad de intermediario en el comercio del automóvil, cuando su aplicación daría lugar a que dicho intermediario viera amenazada su propia existencia, mientras que su actividad no puede tener, en todo caso, sino una incidencia mínima en el funcionamiento de la red de distribución del fabricante, teniendo en cuenta que las medidas provisionales limitan la actividad del intermediario a su volumen anterior.

5. Por estar comprendidas en parte en el Derecho sustantivo, en la medida en que afectan directamente a los intereses de las partes del litigio, las disposiciones que deben ser aplicadas para establecer el reparto de las costas son las del Reglamento de Procedimiento vigente en el momento de la conclusión de los debates y del comienzo de las deliberaciones y no las del que esté vigente en la fecha, por lo demás aleatoria, del pronunciamiento de la sentencia.

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA (Sala Primera) de 12 de julio de 1991 *

En el asunto T-23/90,

Automobiles Peugeot SA y Peugeot SA, sociedades francesas, con domicilio social en París, representadas por Me Xavier de Roux, Abogado de París, que designan como domicilio en Luxemburgo el despacho de Me Loesch, 8, rue Zithe,

partes demandantes,

contra

Comisión de las Comunidades Europeas, representada inicialmente por el Sr. Jacques Bourgeois, Consejero Jurídico principal, y luego por el Sr. Giuliano Marenco, Consejero Jurídico, en calidad de Agentes, asistidos por Me Francis Herbert, Abogado de Bruselas, que designa como domicilio en Luxemburgo el despacho del Sr. Guido Berardis, miembro de su Servicio Jurídico, Centre Wagner, Kirchberg,

parte demandada,

apoyada por

* Lengua de procedimiento: francés.

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

Bureau européen des unions de consommateurs (BEUC), Asociación internacional de Bélgica, con domicilio social en Bruselas, representada por los Sres. Philip Bentley, Barrister of Lincoln's Inn, y Konstantinos Adamantopoulos, Abogado de Atenas, ambos socios del despacho Stanbrook and Hooper de Bruselas, que designa como domicilio en Luxemburgo el despacho de Me A. Kronshagen, 12, boulevard de la Foire,

y

el Gobierno del Reino Unido, representado por el Sr. Hussein A. Kaya, en calidad de Agente, que designa como domicilio en Luxemburgo la sede de la Embajada del Reino Unido, 14, boulevard Roosevelt,

partes coadyuvantes,

que tiene por objeto que se anule la Decisión de la Comisión, de 26 de marzo de 1990, relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 85 del Tratado CEE (IV/33.157 Eco System/Peugeot — Medidas provisionales),

EL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA (Sala Primera),

integrado por los Sres.: J. L. Cruz Vilaça, Presidente; R. Schintgen, D. A. O. Edward, H. Kirschner y R. García-Valdecasas, Jueces;

Secretario: Sr. H. Jung;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 17 de abril de 1991;

dicta la siguiente

Sentencia

Hechos que originaron el recurso

1 La Decisión controvertida se adoptó como consecuencia de una queja, presentada por la empresa Eco System ante la Comisión el 19 de abril de 1989, dirigida contra Automobiles Peugeot SA y contra tres de sus revendedores autorizados en Bélgica, basándose en que, desde el mes de marzo de 1989, éstos obstaculizaban el ejercicio de la actividad de Eco System, en Bélgica y en el Gran Ducado de Luxemburgo, como mandatario por cuenta de usuarios finales franceses dispuestos a comprar vehículos Peugeot por su intermediación. En su queja, Eco System pedía también a la Comisión que adoptara medidas provisionales para poner fin al grave perjuicio que podía sufrir a causa de los obstáculos antes mencionados.

2 El 9 de mayo de 1989, Peugeot SA difundió, a través de las empresas filiales de Automobiles Peugeot SA, una circular en la que se pedía a los concesionarios y revendedores autorizados en Francia, Bélgica y Luxemburgo que suspendieran sus entregas a Eco System y que no volvieran a registrar pedidos de vehículos nuevos de marca Peugeot procedentes de dicha empresa, tanto si actuaba por cuenta propia como por cuenta de sus mandantes. El texto de esta circular se había comunicado aproximadamente tres semanas antes a los servicios de la Comisión.

3 El 27 de noviembre de 1989, la Comisión inició contra Automobiles Peugeot SA y Peugeot SA el procedimiento establecido en el Reglamento nº 17 del Consejo, de 6 de febrero de 1962, Primer Reglamento de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado CEE (DO 1962, 13, p. 204; EE 08/01, p. 22; en lo sucesivo, «Reglamento nº 17»).

4 Mediante Decisión de 26 de marzo de 1990, la Comisión ordenó a Peugeot SA y a Automobiles Peugeot SA, bajo pena de multa, que dirigieran a todos sus concesionarios y agentes, en un plazo de dos semanas, una carta que suspendiera la ejecución de la circular de 9 de mayo de 1989 hasta que se adoptara una decisión definitiva en el procedimiento principal iniciado previa queja de Eco System, y fijó el contingente de transacciones —1.211 vehículos al año, sin superar los 150 al mes— que, durante ese mismo período, Eco System podría realizar, por cuenta de sus clientes y basándose en un mandato escrito previo, con la red Peugeot y a las que no podrían oponerse las partes demandantes. Por último, la Comisión ordenó a las demandantes que dieran instrucciones a los miembros autorizados de su red

en Francia, Bélgica y Luxemburgo para que le informaran de la cantidad y de los modelos de vehículos vendidos por intermediación de Eco System.

5 En su Decisión, la Comisión justificó la adopción de estas medidas provisionales mediante la declaración, basándose en hechos probados, de que existía una probabilidad suficiente de infracción del apartado 1 del artículo 85 del Tratado CEE, que podían causarse daños graves e irreversibles a Eco System a menos que se ordenaran medidas cautelares y que, por lo tanto, era urgente adoptar tales medidas.

6 Para determinar el volumen anual de transacciones que Eco System podría realizar con la red Peugeot durante el período de aplicación de dichas medidas, la Comisión se basó en las que se habían efectuado durante los doce meses anteriores al 9 de mayo de 1989, fecha en la que se envió la circular de Peugeot antes mencionada. El control de tales transacciones se realizaría mediante una doble comunicación, por un lado, por parte de los concesionarios afectados a la Comisión —la cual, a su vez, informaría a Peugeot sin revelar la identidad del comprador— y, por otro, por parte de Eco System, que informaría paralelamente a la Comisión, tal como se comprometió a hacer, a todos los efectos, a petición de la Comisión.

7 Por otra parte, el Tribunal de Primera Instancia señala que, el 25 de agosto de 1985, Eco System había presentado una primera queja contra Peugeot-Talbot SA, en relación con la negativa de venta de vehículos nuevos que había recibido de varios distribuidores de la red Peugeot en Bélgica. La tramitación de esta queja, que dio lugar a diversas peticiones de información así como a una toma de postura provisional por parte de los servicios de la Comisión, concluyó como consecuencia de la retirada de la queja por Eco System el 18 de enero de 1988.

Procedimiento

8 Mediante escrito presentado en la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia el 24 de abril de 1990, las empresas Automobiles Peugeot SA y Peugeot SA (en lo sucesivo, «Peugeot») interpusieron el presente recurso, con arreglo al párrafo segundo del artículo 173 del Tratado CEE, que tiene por objeto la anulación de la Decisión de la Comisión, de 26 de marzo de 1990, relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 85 del Tratado CEE (IV/33.157 Eco System/Peugeot — Medidas provisionales).

9 Mediante escrito separado presentado en la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia el mismo día, las demandantes interpusieron también una demanda de medidas provisionales, con arreglo al artículo 186 del Tratado CEE, dirigida a obtener la suspensión de la ejecución de la Decisión impugnada.

10 Mediante auto de 21 de mayo de 1990, el Presidente del Tribunal de Primera Instancia desestimó dicha demanda.

11 Mediante auto del Tribunal de Primera Instancia (Sala Primera) de 5 de julio de 1990, se admitió la intervención de la empresa Eco System SA (en lo sucesivo, «Eco System») en apoyo de las pretensiones de la parte demandada. Mediante autos del Tribunal de Primera Instancia (Sala Primera) de 24 de septiembre de 1990, se admitió la intervención del Bureau européen des unions de consommateurs (BEUC) y del Gobierno del Reino Unido en apoyo de las pretensiones de la parte demandada.

12 Visto el informe del Juez Ponente, el Tribunal de Primera Instancia (Sala Primera) decidió iniciar la fase oral sin previo recibimiento a prueba. En la vista de 17 de abril de 1991 se oyeron los informes orales de las partes, así como sus respuestas a las preguntas del Tribunal de Primera Instancia. El Presidente declaró concluida la fase oral una vez celebrada la vista.

13 En su recurso, las demandantes solicitan al Tribunal de Primera Instancia que:

— Anule la Decisión de 26 de marzo de 1990 de la Comisión de las Comunidades Europeas.

— Condene en costas a la Comisión.

14 Por su parte, la Comisión solicita al Tribunal de Primera Instancia que:

— Desestime el recurso por infundado.

— Condene en costas a las demandantes.

15 Eco System solicita al Tribunal de Primera Instancia que:

— Desestime el recurso por infundado.

— Condene en costas a las demandantes.

16 El Bureau européen des unions des consommateurs (BEUC) solicita al Tribunal de Primera Instancia que:

— Desestime el recurso por infundado.

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

17 El Gobierno del Reino Unido solicita al Tribunal de Primera Instancia que:

— Desestime el recurso por infundado.

— Condene a las partes demandantes al pago de las costas, incluidas las relativas a la intervención del Reino Unido.

Sobre el fondo

18 En apoyo de sus pretensiones, las demandantes invocan fundamentalmente dos motivos. En el primer motivo, afirman que, no habiendo demostrado la existencia *prima facie* de una infracción, la Comisión no era competente para adoptar medidas provisionales. En el segundo motivo, las demandantes critican a la Comisión por no haber probado la urgencia ni la existencia de un perjuicio grave e irreparable para Eco System.

19 Antes de analizar las diferentes alegaciones invocadas por las demandantes en apoyo de sus motivos para la anulación de la Decisión impugnada, procede recor-

dar que, tal como afirmó el Tribunal de Justicia en su auto de 17 de enero de 1980, Camera Care/Comisión (792/79 R, Rec. p. 119), corresponde a la Comisión, en el ejercicio del control que, en materia de competencia, le encomiendan el Tratado y el Reglamento nº 17, decidir, con arreglo al apartado 1 del artículo 3 del Reglamento nº 17, si procede adoptar medidas provisionales cuando se le presenta una petición a tal efecto. No obstante, estas medidas deben ser de carácter provisional y cautelar y quedar limitadas a aquello que sea necesario en la situación concreta.

20 Por otra parte, tal como indicó también el Tribunal de Justicia en su sentencia de 28 de febrero de 1984, Ford/Comisión (asuntos acumulados 228/82 y 229/82, Rec. p. 1129), las medidas provisionales que la Comisión puede adoptar con carácter provisional deben estar comprendidas en el marco de la Decisión que la Comisión puede adoptar con carácter definitivo.

21 En el caso de autos, para ejercer un control sobre la legalidad de la Decisión de la Comisión, el Tribunal de Primera Instancia habrá de comprobar, ante todo, si la Comisión era competente para considerar en su Decisión que el comportamiento de Peugeot, al ordenar a sus concesionarios que se negaran a vender a un intermediario profesional que disponía de un mandato en debida forma, superaba, a primera vista, el marco de lo permitido por las disposiciones de Derecho comunitario aplicables y, por lo tanto, planteaba serias dudas respecto a su compatibilidad con tales disposiciones.

22 Por otra parte, será necesario analizar si las medidas adoptadas son de carácter provisional y cautelar y se limitan a aquello que es necesario para garantizar el ejercicio eficaz del derecho de decisión de la Comisión, es decir, si existía urgencia en adoptarlas para evitar el riesgo de daños graves e irreparables que, a falta de dichas medidas provisionales, se seguirían de la continuación de las prácticas impugnadas, hasta que la Comisión adoptara una decisión sobre el fondo del asunto.

A. *Sobre el motivo basado en la falta de prueba de una infracción* prima facie

23 En opinión de las demandantes, la Comisión ha hecho una falsa interpretación de los Reglamentos comunitarios y ha superado los límites de su competencia. A este respecto, invocan fundamentalmente cuatro alegaciones.

24 En primer lugar, las demandantes alegan que el Reglamento (CEE) nº 123/85 de la Comisión, de 12 de diciembre de 1984, relativo a la aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado CEE a determinadas categorías de acuerdos de distribución y de servicio de venta y de posventa de vehículos automóviles (DO 1985, L 15, p. 16; EE 08/02, p. 150; en lo sucesivo, «Reglamento nº 123/85»), exime de la aplicación del apartado 1 del artículo 85 del Tratado a los contratos de distribución exclusiva y selectiva celebrados en el sector de los vehículos automóviles, siempre y cuando cumplan una serie de requisitos establecidos en dicho Reglamento, en particular los previstos en el número 11 del artículo 3, que dispone que la exención se aplica también cuando el distribuidor se compromete a «no vender los vehículos automóviles de la gama considerada en el acuerdo u otros productos correspondientes a usuarios finales que utilicen los servicios de un intermediario, más que en caso de que dichos usuarios hayan previamente dado poderes por escrito al intermediario para comprar [...] un vehículo automóvil concreto». Según las demandantes, el contrato-tipo de concesión celebrado por Peugeot con sus distribuidores cumple estos requisitos.

25 Por otra parte, al haber interpretado la Comisión, en su comunicación 85/C 17/03, de 12 de diciembre de 1984, relativa a su Reglamento nº 123/85 (DO 1985, C 17, p. 4; EE 08/02, p. 47; en lo sucesivo, «comunicación de 12 de diciembre de 1984»), el número 11 del artículo 3 de dicho Reglamento en el sentido de que un intermediario «que ejerza una actividad equivalente a la reventa no puede invocar el beneficio del número 11 del artículo 3 y el fabricante le puede imponer las restricciones contractuales en estas condiciones», las demandantes consideran que han podido estimar acertadamente *prima facie* que la actividad de Eco System equivalía a la reventa en el mismo sentido de la comunicación de la Comisión. En efecto, según las demandantes, Eco System ofrece al consumidor una fuente alternativa de vehículos de marca Peugeot en condiciones equivalentes a las de cualquier comerciante del sector del automóvil, ya que asume compromisos en cuanto a los precios máximos y los plazos de entrega de dichos vehículos, paga el vehículo que suministra al cliente final, busca y ofrece la financiación de la compra y abre puntos de venta, principalmente en las grandes superficies (en el caso de autos, en la cadena de almacenes «Carrefour»), donde se exponen vehículos. De ello se deduce que, a primera vista, las medidas que adoptó Peugeot en la circular de 9 de mayo de 1989 para proteger su sistema de distribución selectiva son compatibles con la exención concedida por el Reglamento nº 123/85.

26 La Comisión responde destacando, ante todo, que, en su sentencia de 18 de diciembre de 1986, VAG France (10/86, Rec. p. 4071), el Tribunal de Justicia señaló, en relación con el Reglamento nº 123/85, que el principio que rige los acuerdos restrictivos de la competencia que pueden afectar al comercio entre Esta-

dos miembros es el de prohibición, salvo si la Comisión ha declarado inaplicables las disposiciones del apartado 1 del artículo 85 del Tratado CEE, de acuerdo con el apartado 3 de ese mismo artículo.

27 En opinión de la demandada, para que la posibilidad de que un usuario final compre un vehículo a cualquier miembro de la red autorizada, en cualquier Estado miembro, tenga una eficacia real, es imprescindible que el usuario final pueda recurrir a un intermediario al cual haya dado previamente un mandato escrito para comprar y, llegado el caso, para hacerse cargo de la entrega de un vehículo automóvil concreto. Ahora bien, el Reglamento nº 123/85 en ningún momento establece distinciones en cuanto al carácter, profesional u ocasional, del intermediario al cual el usuario final ha encargado la compra de un vehículo en su nombre y por cuenta suya.

28 La parte coadyuvante Eco System destaca que es en el Reglamento nº 123/85 donde se encuentra el marco normativo de la profesión de mandatario en el sector de los vehículos automóviles. Según Eco System, dicho Reglamento define las tres condiciones esenciales en las que la distribución selectiva es compatible con el artículo 85 del Tratado CEE. En primer lugar, la libre elección por el usuario final, dentro del territorio de la Comunidad, del lugar donde decida adquirir su vehículo; en segundo lugar, la prohibición de poner obstáculos abusivos a dicha adquisición; por último, la posibilidad de que el usuario final recurra a los servicios de un intermediario profesional que ofrezca su asistencia para la compra de un vehículo en otro Estado miembro. Además, en opinión de Eco System, excluir al mandatario profesional del beneficio de las disposiciones del Reglamento nº 123/85 significaría impedir que el usuario final consiguiera el vehículo deseado al mejor precio en cualquier concesionario autorizado en cualquiera de los Estados miembros, teniendo en cuenta la cantidad de gestiones que deben realizarse y la complejidad de las formalidades relativas al paso de un vehículo automóvil de un país de la Comunidad a otro.

29 Durante la vista, Eco System negó que hubiera dispuesto de cualesquiera existencias de coches para su exposición y venta. Los únicos coches que estaban en posesión de dicha empresa eran los comprados en nombre y por cuenta de sus mandantes. Dichos vehículos solamente habían estado en poder de Eco System y habían sido eventualmente expuestos en sus instalaciones durante el corto período de tiempo comprendido entre su llegada y el cumplimiento de las formalidades administrativas que deben realizarse antes de la entrega a su propietario. Por otra parte, sólo un coche Peugeot, prestado por uno de los mandantes de Eco System, había sido expuesto en los almacenes «Carrefour», durante un período de diez días aproximadamente. Las partes demandantes no han discutido estas afirmaciones.

30 El Reino Unido afirma que, a primera vista, existen datos serios que indican que se ha producido un incumplimiento de las normas de competencia, ya que del tenor literal del número 11 del artículo 3 del Reglamento nº 123/85 resulta claramente que la exención concedida por esta disposición no se aplica en los supuestos en que la negativa de entrega se dirija a un intermediario al que se haya dado previamente mandato escrito para comprar un vehículo automóvil concreto y, en su caso, para hacerse cargo de su entrega en nombre del usuario final.

31 Procede recordar que, de acuerdo con el apartado 3 del artículo 85 del Tratado CEE, el Reglamento nº 123/85 declara inaplicable el apartado 1 del artículo 85 a determinadas categorías de acuerdos de distribución y de servicio de venta y de posventa de vehículos automóviles, siempre y cuando dichos acuerdos cumplan una serie de requisitos establecidos en dicho Reglamento.

32 En virtud del número 11 del artículo 3 de dicho Reglamento, la exención concedida con arreglo al apartado 3 del artículo 85 del Tratado CEE se aplica también cuando el distribuidor se compromete a «no vender los vehículos automóviles de la gama considerada en el acuerdo u otros productos correspondientes a usuarios finales que utilicen los servicios de un intermediario, más que en caso de que dichos usuarios hayan previamente dado poderes por escrito al intermediario para comprar y, en caso de ser éste el que recoja el vehículo, para hacerse cargo de la entrega de un vehículo automóvil concreto».

33 Del sistema de esta disposición se deduce que su objetivo es garantizar la posibilidad de intervención de un intermediario siempre y cuando exista una relación contractual directa entre el distribuidor y el usuario final. De acuerdo con el Reglamento nº 123/85, dicha relación contractual directa debe quedar probada por la existencia de un mandato escrito previo dado por el adquirente del vehículo al intermediario.

34 Mediante su circular de 9 de mayo de 1989, Peugeot dio instrucciones a sus concesionarios para que, por un lado, no registraran los pedidos de vehículos de la marca Peugeot, nuevos o matriculados con menos de tres meses, procedentes de Eco System, bien en su nombre y por cuenta propia, bien en nombre y por cuenta de sus mandantes, y, por otro lado, no le entregaran tales vehículos.

35 Procede destacar que el número 11 del artículo 3 del Reglamento nº 123/85 no prevé la posibilidad de negarse a registrar los pedidos de vehículos procedentes de un intermediario y de no entregarle dichos vehículos, cuando aquél actúa en nombre y por cuenta de sus mandantes.

36 Ahora bien, no se ha probado que Eco System haya actuado, en el caso de autos, ante los concesionarios de la red Peugeot fuera del marco de los mandatos que le han sido otorgados por los usuarios finales, incluso en el caso de los vehículos expuestos en sus instalaciones y en los almacenes «Carrefour».

37 Por lo tanto, la Comisión consideró acertadamente que, a primera vista, la circular mencionada no cumple los requisitos exigidos por el número 11 del artículo 3 del Reglamento nº 123/85 para sustraerse a la prohibición establecida en el apartado 1 del artículo 85 del Tratado CEE.

38 En segundo lugar, las demandantes alegan que la Comisión ha violado también el principio de seguridad jurídica en la medida en que se apartó de su propia interpretación del número 11 del artículo 3 del Reglamento nº 123/85, contenida en su comunicación de 12 de diciembre de 1984. En opinión de las demandantes, dicha violación del principio de la seguridad jurídica se ve reforzada por el hecho de que, en el caso de autos, el proyecto de circular se había presentado previamente a los servicios competentes de la Comisión, sin que éstos se opusieran al mismo.

39 Por su parte, la Comisión considera que no es pertinente la alegación que las demandantes basan en la seguridad jurídica derivada de la comunicación de 12 de diciembre de 1984, ya que dicha comunicación se limita a precisar que, en la medida en que un intermediario actúa por cuenta de un usuario final, las disposiciones de los números 10 y 11 del artículo 3 del Reglamento nº 123/85 no permiten que se prohíba a los miembros de una red autorizada entregarle vehículos. La Comisión añade que, aun suponiendo que deba considerarse que la comunicación supera al texto del número 11 del artículo 3, antes mencionado, en el sentido de que podría prohibirse la entrega a un intermediario que cuente con un mandato en debida forma, en cualquier caso dicha comunicación no puede prevalecer sobre la disposición normativa que figura en el Reglamento nº 123/85.

40 En relación con el motivo basado en la circunstancia de que el proyecto de circular había sido presentado previamente a los servicios competentes de la Comisión, ésta indica que dicho proyecto se había enviado de manera personal al Sr. Cadieux, Director General adjunto de la Dirección General de la Competencia (DG IV), hacia el 18 de abril de 1989. Dado que éste se limitó a responder que haría que sus servicios analizaran la circular, con objeto de identificar los problemas que planteaba, el 25 de abril de ese mismo año Peugeot comunicó al Sr. Cadieux que debía considerarse que la circular de que se trata se había enviado con carácter oficial. El Sr. Cadieux respondió a esta indicación de las demandantes declarando que no estaba en condiciones de adoptar una postura, ya que los servicios competentes no habían finalizado aún su análisis.

41 Además, la Comisión afirma que el propio envío del proyecto de circular debilita la tesis de las demandantes, según la cual su contenido quedaba claramente amparado por la interpretación de las disposiciones reglamentarias contenida en la comunicación de 12 de diciembre de 1984. Añade que las demandantes tendrían que haber efectuado una notificación en debida forma para conseguir una seguridad jurídica absoluta respecto a la necesidad de que los servicios de la Comisión actuaran.

42 A este respecto, la parte coadyuvante Eco System destaca que, al contrario de lo que pretenden las demandantes, en su comunicación de 12 de diciembre de 1984 la Comisión delimitó claramente los casos en los que puede oponerse lícitamente una negativa de venta a determinados terceros y aquél en el que no se puede impedir a un tercero debidamente habilitado que ejerza su actividad. En efecto, la segunda parte del punto I, 3, de la comunicación establece una distinción entre determinadas actividades que justifican una negativa de venta, por una parte, y, por otra, una actividad que no justifica tal negativa, quedando excluida, a la luz del Reglamento nº 123/85, toda duda respecto al hecho de que un tercero, cuya existencia haya sido comunicada previamente por escrito al distribuidor de la red y que actúe en nombre y por cuenta del usuario final, debe poder ejercer su actividad sin obstáculos.

43 Por su parte, la parte coadyuvante BEUC señala que el Reglamento nº 123/85, y en particular los números 10 y 11 del artículo 3, es lo bastante claro como para que no sea necesario recurrir a la interpretación del mismo contenida en la comunicación de 12 de diciembre de 1984. En cualquier caso, en opinión del BEUC, dicha comunicación no puede modificar el contenido del Reglamento, ya que la Comisión no puede asumir compromisos contrarios a disposiciones normativas.

Por otra parte, el BEUC destaca que Peugeot había sido ya advertida del carácter ilegal de su comportamiento mediante una carta —aportada a los autos por la demandada junto con su escrito de dúplica— de 15 de junio de 1987 dirigida por el Sr. Stöver, Jefe de Servicio de la DG IV de la Comisión, a Peugeot-Talbot SA en el marco del procedimiento de instrucción iniciado como consecuencia de la queja presentada por Eco System el 25 de octubre de 1985 (véase el apartado 7, *supra*). Por lo tanto, el BEUC llega a la conclusión de que las demandantes sabían que, aun suponiendo que la comunicación tuviera valor jurídico, *quod non*, ésta no les permitía negarse a vender vehículos automóviles a los clientes de un mandatario debidamente habilitado por escrito con anterioridad.

44 El Reino Unido considera que la comunicación de la Comisión no puede establecer excepciones a las disposiciones del Reglamento nº 123/85 y que, si se interpreta correctamente, no pretende hacerlo. En consecuencia, estima que, si se aceptaran las alegaciones de Peugeot a este respecto, el número 11 del artículo 3 del Reglamento quedaría prácticamente privado de sentido y se limitaría seriamente el margen de actuación reconocido a los intermediarios profesionales para actuar en este ámbito.

45 Ante estos elementos de hecho y de Derecho y sin que sea necesario pronunciarse, en esta fase del procedimiento, sobre el valor jurídico de la comunicación de 12 de diciembre de 1984 ni sobre la interpretación que debe darse al concepto de «actividad equivalente a la reventa», este Tribunal de Primera Instancia subraya, según el propio tenor literal de la comunicación de la Comisión: «El usuario europeo debe poder recurrir a los servicios de personas o de empresas que le asistan en la compra de un vehículo nuevo en otro Estado miembro» (punto I,3). A primera vista, nada impide que el usuario final pueda recurrir a un intermediario profesional para la compra de un vehículo nuevo. La única obligación que el número 11 del artículo 3 del Reglamento nº 123/85 impone al intermediario o al usuario final —obligación que se enuncia también en el punto I,3 de la comunicación— es la de exponer previamente, por escrito, al distribuidor de la red que el intermediario, en lo referente a la compra y recepción del vehículo, actúa en nombre y por cuenta del usuario final.

46 Por lo tanto, no puede afirmarse, a primera vista, que, cuando se refiere a «[...] un tercero [...] [que ejerce] una actividad equivalente a la reventa», la comunicación de 12 de diciembre de 1984 pretenda excluir a los intermediarios profesionales a los que el comprador ha dado previamente mandato escrito.

47 Por otra parte, debe destacarse que, aunque comunicaron el proyecto de circular a los servicios de la Comisión alrededor de tres semanas antes de su envío a los concesionarios de la red Peugeot, las demandantes no efectuaron una notificación formal para obtener una declaración individual de inaplicabilidad del apartado 1 del artículo 85 en relación con dicha circular. En el caso de autos, solamente tal notificación habría podido obligar a los servicios de la Comisión a actuar y, por lo tanto, a garantizar a las demandantes la seguridad jurídica que pretenden invocar respecto a la conformidad a Derecho de la circular controvertida en relación con el artículo 85 del Tratado CEE y las disposiciones del Reglamento nº 123/85. En cualquier caso, una vez recibidos la queja presentada por Eco System y el proyecto de circular de Peugeot, la Comisión pidió, en dos ocasiones, informaciones a las demandantes y, posteriormente, el 6 de diciembre de 1989, les envió dos pliegos de cargos relativos a la adopción de medidas provisionales y al procedimiento principal, respectivamente.

48 Por último, procede señalar a este respecto que, tal como se deduce de la carta del Sr. Stöver de 15 de junio de 1987, antes mencionada, las demandantes ya conocían la opinión de los servicios de la Comisión sobre la cuestión de la asimilación de las actividades de determinados intermediarios a actividades de revendedor no autorizado y, en particular, sobre el concepto de «actividad equivalente a la reventa» en el sentido de la comunicación de 12 de diciembre de 1984. En efecto, en el apartado 2 del punto 3 de dicha carta se decía claramente: «En la medida en que un intermediario asume la forma de riesgo empresarial propia de una empresa de servicios y no un riesgo empresarial de la misma naturaleza [...] que el que corresponde a la actividad de compra y reventa, la actividad de dicho intermediario no puede calificarse como "actividad equivalente a la reventa" en el sentido de la comunicación [...]». En dicha carta, los servicios de la Comisión llegaban a la conclusión de que tanto Peugeot como las empresas que forman parte de su red de distribución debían abstenerse de oponer u obligar a que se opusieran negativas de entrega a intermediarios como Eco System, que contaran con un mandato en debida forma, y pedían a Peugeot que informara de ello mediante circular a los miembros de su red en Bélgica y Luxemburgo.

49 De todo lo anterior se deduce que las demandantes no pueden invocar contra la Decisión impugnada una violación del principio de la seguridad jurídica.

50 En tercer lugar, las demandantes alegan que, según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia (sentencia de 28 de febrero de 1984, Ford, asuntos acumulados 228/82 y 229/82, antes citada, apartados 19 y 22), las medidas que la Comisión puede

adoptar con carácter provisional deben entrar en el marco de la Decisión que puede adoptarse con carácter definitivo y, por lo tanto, la Comisión no está facultada para transformar, mediante una Decisión provisional, un requisito al que se subordina la concesión o el mantenimiento de una exención en una orden conminatoria distinta, sin ofrecer opción alguna a la empresa afectada. No obstante, esto es lo que hizo la Comisión al adoptar la Decisión impugnada.

51 Al mismo tiempo que recuerda que la sentencia Ford se dictó antes de la entrada en vigor del Reglamento nº 123/85, la Comisión indica que la situación actual es totalmente distinta de la que dio origen a la sentencia alegada por las demandantes, ya que, en el caso de autos, la Decisión provisional entra exactamente en el marco de la Decisión definitiva prevista. En opinión de la Comisión, la Decisión definitiva implica, además de la declaración de que la circular constituye una infracción del apartado 1 del artículo 85 del Tratado CEE, la retirada del beneficio de la exención concedida por el Reglamento nº 123/85 para los países de que se trata (Bélgica, Luxemburgo y Francia), posibilidad prevista en el apartado 2 del artículo 10 de dicho Reglamento.

52 A este respecto, el BEUC indica que la práctica concertada que pretende aplicar la circular de 9 de mayo de 1989 no está incluida en el ámbito de la exención por categoría concedida por el Reglamento nº 123/85 y tampoco ha sido objeto de una petición de exención individual. El BEUC considera que, en estas circunstancias, la Comisión puede limitarse a declarar la infracción del apartado 1 del artículo 85 del Tratado respecto a dicha práctica, independientemente de la posible retirada del beneficio de la exención por categoría respecto al contrato-tipo de concesión exclusiva. Una medida provisional que obligara a las empresas interesadas a poner fin a una infracción queda totalmente comprendida, en opinión del BEUC, en el marco de la Decisión que pueda adoptarse con carácter definitivo.

53 Por su parte, el Reino Unido afirma que las medidas provisionales adoptadas entran en el marco de cualquier Decisión definitiva que la Comisión pudiera adoptar y que la situación actual es totalmente distinta de la que debía tomarse en consideración en el asunto Ford.

54 Procede recordar, tal como se deduce de la sentencia Ford, antes citada (apartado 19): «[...] las medidas provisionales deben entrar en el marco de la Decisión que puede ser adoptada con carácter definitivo en virtud del artículo 3 [del Regla-

mento nº 17]» *(traducción provisional).* En este asunto, el Tribunal de Justicia señaló que, dado que el objeto del procedimiento principal era el contrato de concesión entre Ford AG y sus concesionarios, una orden que pretendiera poner fin a «una negativa [de entrega] que, en opinión de la Comisión, no es contraria al artículo 85 ni al artículo 86 del Tratado» *(traducción provisional),* no entraba en el marco de una posible decisión definitiva que la Comisión podría adoptar en virtud del apartado 1 del artículo 3 del Reglamento nº 17 (apartados 20 y 21 de la sentencia).

55 Por el contrario, en la Decisión impugnada la Comisión se limita, en el marco de un procedimiento basado en el artículo 3 del Reglamento nº 17, que tiene por objeto analizar la conformidad a Derecho de la circular enviada por Peugeot a sus concesionarios respecto al apartado 1 del artículo 85 del Tratado CEE y, más en particular, a las disposiciones del Reglamento nº 123/85, a ordenar a las demandantes que suspendan la ejecución de dicha circular, es decir, que restablezcan parcial y provisionalmente la situación anterior en cuanto al registro de pedidos y la entrega de vehículos a Eco System, intermediario que actúa en nombre y por cuenta de sus mandantes, hasta que se adopte una decisión sobre el fondo del asunto.

56 A diferencia de la situación sobre la cual hubo de pronunciarse el Tribunal de Justicia en el asunto Ford, en el presente caso la circular controvertida es el objeto del procedimiento principal. En efecto, la Decisión que la Comisión debe adoptar con carácter definitivo al finalizar el procedimiento se refiere a la cuestión de si dicha circular constituye o no una infracción del apartado 1 del artículo 85 del Tratado CEE.

57 De ello se deduce que las medidas cautelares adoptadas por la Comisión entran en el marco de la Decisión definitiva que habrá de adoptar y que, por lo tanto, las demandantes critican equivocadamente a la Comisión el haber transformado, a través de estas medidas, un requisito al que se subordina el mantenimiento de una exención en una orden conminatoria distinta.

58 Por último, las demandantes alegan que, en el caso de autos, la Comisión carecía de competencia para adoptar medidas provisionales, ya que la situación no era lo suficientemente clara desde el punto de vista jurídico y la Comisión no había demostrado que fuera altamente probable que se hubiera cometido una infracción. En apoyo de su teoría, invocan las conclusiones del Abogado General Sir Gordon Slynn (previas a la sentencia de 28 de febrero de 1984, Ford, antes citada,

Rec. pp. 1164, y ss., especialmente p. 1168), así como el auto dictado por el Presidente del Tribunal de Primera Instancia en el procedimiento sobre medidas provisionales en el presente asunto (auto de 21 de mayo de 1990, Peugeot/Comisión, T-23/90 R, Rec. p. II-195), según el cual algunas de las cuestiones que se plantean en el mismo suscitan serios problemas de interpretación.

59 Al mismo tiempo que critica a las demandantes por haber sacado de contexto el tenor literal del auto del Presidente del Tribunal de Primera Instancia, la Comisión responde que la teoría de las demandantes equivale a asimilar totalmente la exigencia de la declaración de una infracción *prima facie* en el marco de una decisión sobre medidas provisionales a la exigencia de certeza inherente a la Decisión definitiva, lo que va en contra de una jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia (autos de 16 de enero de 1975, Johnson y Firth Brown/Comisión, 3/75 R, Rec. p. 6; de 21 de agosto de 1981, Agricola Commerciale Olio Srl. y otros/Comisión, 232/81 R, Rec. p. 2199; de 4 de marzo de 1982, Comisión/Francia, 42/82 R, Rec. p. 856, y de 21 de mayo de 1990, Peugeot, T-23/90 R, antes citado). En consecuencia, la demandada afirma que los posibles problemas de interpretación en cuanto al concepto de actividad equivalente a la reventa no son en absoluto incompatibles con la declaración de una infracción *prima facie*, que permite adoptar medidas provisionales de alcance limitado.

60 Para el Reino Unido, parece que existen elementos serios que permiten demostrar que el comportamiento de Peugeot vulnera las normas de competencia del Tratado CEE. Por lo tanto, está justificado que la Comisión haya actuado como lo ha hecho, a la espera de la prueba definitiva de los elementos de hecho y de las soluciones oportunas a las cuestiones jurídicas planteadas.

61 Procede señalar que, en el marco de un recurso relativo a la conformidad a Derecho de una Decisión mediante la cual la Comisión adoptó medidas provisionales, la exigencia de la declaración de una infracción *prima facie* no puede asimilarse a la exigencia de certeza a la que debe responder una Decisión definitiva.

62 Tal como ha declarado anteriormente este Tribunal de Primera Instancia en el apartado 37, la circular que envió Peugeot a sus concesionarios supera, a primera vista, el marco de lo permitido por las disposiciones del Reglamento nº 123/85 y, en particular, por el número 11 del artículo 3, en la medida en que obstaculiza que los usuarios finales tengan la posibilidad de comprar vehículos por mediación de un tercero que disponga de un mandato escrito.

63 Por lo tanto, la Comisión pudo considerar acertadamente que la circular controvertida suscitaba, a primera vista, serias dudas en cuanto a su conformidad a Derecho respecto a las normas de competencia del Tratado, lo que le facultaba para adoptar medidas provisionales hasta que recayera una decisión sobre el fondo del asunto.

64 De todo lo anterior se deduce que el motivo relativo a la falta de prueba de una infracción *prima facie*, alegado por las demandantes, carece de fundamento.

B. *Sobre el motivo basado en la falta de motivación de la Decisión en relación con la prueba de la urgencia y de la existencia de un perjuicio grave e irreparable para Eco System*

65 Las demandantes critican también a la Comisión por no haber aportado la prueba de la urgencia y de la existencia de un perjuicio grave e irreparable para Eco System. A este respecto, invocan principalmente dos argumentos.

66 En primer lugar, las demandantes alegan que la Comisión no aportó la prueba de que Eco System estuviera al borde de la declaración de quiebra ni de la relación de causalidad existente entre esta supuesta situación económica y la circular controvertida de Peugeot. Por el contrario, las demandantes afirman que las cuentas de Eco System, tal como se cerraron a 31 de agosto de 1989, reflejan una situación de explotación no solamente normal sino en clara progresión, lo que aporta la prueba «flagrante» de que Eco System no está en vías de desaparición. Además, las demandantes indican que, en sus anuncios, Eco System sigue ofreciendo la venta de vehículos Peugeot. En opinión de las demandantes, esta disponibilidad comercial y esta próspera situación económica excluyen de forma evidente el concepto de urgencia sobre el que se basan las medidas provisionales adoptadas.

67 Con carácter preliminar, la Comisión señala que, si bien es verdad que únicamente puede adoptar medidas provisionales en caso de urgencia probada, no es menos cierto que dicha urgencia puede resultar del riesgo de que se produzca una situación que pueda causar un perjuicio grave e irreparable (autos del Tribunal de Justicia de 17 de enero de 1980, Camera Care/Comisión, antes citado, apartado 1, y de 29 de septiembre de 1982, Ford/Comisión, asuntos acumulados 229/82 y 228/82 R, Rec. pp. 3091 y ss., especialmente p. 3101, apartado 13).

68 Por lo que respecta a la prueba de la urgencia, la demandada afirma que de la Decisión impugnada y, en particular, de los puntos 15 y 21 se deduce que las circunstancias en las que se basa para declarar la urgencia de una intervención se refieren al impacto directo e indiscutible de la circular sobre las actividades de Eco System. A este respecto, la Comisión señala que, tras la difusión de la circular controvertida, el número de vehículos Peugeot importados por Eco System procedentes de Bélgica y Luxemburgo se redujo en un 93 %. Además, añade, mientras que en 1988 las operaciones de importación de vehículos Peugeot representaban el 35,23 % de las actividades de Eco System, esta cifra pasó a ser el 5,36 % durante el período comprendido entre mayo y diciembre de 1989.

69 Por otra parte, la demandada considera que el hecho de que, después de la difusión de la circular, Eco System continúe ofreciendo vehículos Peugeot carece de importancia, dado que es normal que, al enfrentarse a problemas de abastecimiento que considera derivados de un comportamiento ilícito, Eco System siga realizando transacciones en las que interviene en calidad de mandatario protegido por las disposiciones del Derecho comunitario. Lo mismo puede decirse respecto a las alegaciones relativas a los balances de Eco System, en la medida en que dichos balances se refieren al ejercicio cerrado a 31 de agosto de 1989 y que tanto del cuadro que figura en el punto 15 de la Decisión como de los recogidos en el escrito de contestación se deduce que el efecto negativo de la circular se notó principalmente a partir del mes de julio de 1989.

70 Eco System se limita a recordar que la disminución de ventas que acusó como consecuencia de la difusión de la circular controvertida fue muy acusada, ya que, tras haberse reducido a la mitad durante los tres primeros meses, su volumen de negocios siguió reduciéndose hasta llegar a un tercio y después a un cuarto del correspondiente al mismo mes del año anterior.

71 El Reino Unido considera que, aun cuando Eco System pudiera sobrevivir sin la adopción de medidas provisionales, es muy dudoso que la posterior concesión de una indemnización pudiera compensar de forma adecuada el perjuicio causado mientras tanto a su actividad.

72 Procede hacer constar que, como se deduce de los datos que figuran en el punto 15 de la Decisión de la Comisión, que no han sido discutidos por las partes, el número de vehículos Peugeot importados por Eco System procedentes de Bélgica y de Luxemburgo descendió en un 93 % tras la difusión de la circular controvertida, cuando las operaciones de importación de vehículos de dicha marca representaba hasta entonces alrededor de un tercio de la actividad de Eco System. Esta situación puede poner en peligro la propia existencia de esta empresa, que se ve privada de una parte sustancial de sus fuentes de ingresos y que, si se prolongase, corre el peligro de tener que abandonar sus actividades y de sufrir, por este motivo, un perjuicio grave e irreparable. A este respecto, no puede acogerse la alegación de que las cuentas de Eco System a 31 de agosto de 1989 reflejan resultados no solamente normales sino en clara progresión, ya que dichas cuentas no pueden reflejar los efectos de la circular dirigida a los concesionarios de la red menos de cuatro meses antes.

73 En segundo lugar, las demandantes afirman que las medidas provisionales adoptadas por la Comisión no afectan a Eco System sino, por el contrario, a Peugeot, en la medida en que crean de forma irreversible un trastorno grave en la red y perjudican la imagen de marca del grupo y la credibilidad de su red de exclusividad, que pierde de esta manera su carácter estanco. En opinión de las demandantes, la Decisión de la Comisión equivale a suspender provisionalmente el beneficio de los derechos reconocidos por el Reglamento nº 123/85 a los miembros de la red de distribución y, por consiguiente, a suprimir la razón de ser de la red de exclusividad Peugeot. Las demandantes deducen de ello que los perjuicios que han sufrido superan las consecuencias admisibles de una aplicación normal de las normas del Tratado CEE en materia de competencia.

74 La Comisión responde que el motivo de las demandantes según el cual sería Peugeot quien sufriría un perjuicio grave e irreparable fue uno de los principales argumentos invocados en el marco del procedimiento sobre medidas provisionales y, como tal, fue desestimado por el auto del Presidente del Tribunal de Primera Instancia de 22 de mayo de 1990. Además, la Comisión subraya que el número de vehículos afectados por las medidas provisionales que adoptó representa únicamente el 0,24 % de la cantidad total de vehículos matriculados en Francia en 1988. Por lo tanto, la comparación de los intereses contrapuestos confirma que la Deci-

sión impugnada es fundada. Por otra parte, la demandada indica que el equilibrio de intereses al que tiene que remitirse debe tener en cuenta también, por una parte, el interés de los usuarios finales franceses que, conforme a los principios que inspiran el artículo 85 del Tratado CEE y el Reglamento nº 123/85, desean abastecerse en otros Estados miembros y, por otra parte, el interés general que reviste el mantenimiento de una estructura de competencia eficaz tanto «intrabrand» como «interbrand».

75 El BEUC niega la existencia de cualquier perjuicio para Peugeot indicando, por una parte, que las medidas provisionales permiten a las demandantes no vender a los clientes de Eco System más de 1.211 vehículos al año, aun cuando ésta actúe basándose en un mandato escrito previo, y, por otra parte, que la actividad de Eco System proporciona clientes a la red de las demandantes, no sólo en lo que se refiere a la venta de vehículos Peugeot, sino también en lo que se refiere al mantenimiento y al servicio posventa.

76 Procede indicar que, al fijar un volumen anual de transacciones igual al que alcanzó Eco System durante los doce meses anteriores al envío de la circular controvertida, en la presente fase del procedimiento la Decisión de la Comisión se limita a prorrogar, en beneficio exclusivo de Eco System y hasta la adopción de la Decisión definitiva, una situación preexistente que, desde el punto de vista de su impacto sobre el volumen total de ventas de la red Peugeot en Francia, representa un porcentaje de aproximadamente el 0,24 % y que, por lo tanto, no tiene más que una mínima incidencia en el funcionamiento de la red de exclusividad de Peugeot. En consecuencia, no puede alegarse que las medidas provisionales adoptadas por la Comisión pueden causar a las demandantes un perjuicio grave e irreparable, por dañar de forma irreversible la imagen de marca de Peugeot y la credibilidad de su red de exclusividad.

77 De todo lo anterior se deduce que el motivo basado en la falta de motivación en relación a la prueba de la urgencia y de la existencia de un perjuicio grave e irreparable para Eco System carece igualmente de fundamento y que, por lo tanto, el recurso debe ser desestimado.

Costas

78 A tenor del apartado 2 del artículo 69 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia, aplicable *mutatis mutandis* al procedimiento ante el Tribunal de Primera Instancia hasta la entrada en vigor del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Primera Instancia, en virtud del párrafo tercero del artículo 11 de la Decisión del Consejo de 24 de octubre de 1988, la parte que pierda el proceso será condenada en costas, si así se hubiere solicitado. El Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Primera Instancia (DO 1991, L 136, p. 1), adoptado el 2 de mayo de 1991, entró en vigor el 1 de julio de 1991, conforme al artículo 130. Aunque el apartado 2 del artículo 87 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Primera Instancia establece también que la parte que pierda el proceso será condenada en costas, si así se hubiere solicitado, no obstante su apartado 4 prevé, a diferencia del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia, que los Estados miembros y las Instituciones que intervengan en el litigio cargarán con sus propias costas. Como el Reino Unido es parte coadyuvante en el presente procedimiento, procede decidir cuáles son las reglas aplicables al reparto de las costas en el caso de autos.

79 En virtud de la letra b) del artículo 73 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia [letra b) del artículo 91 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Primera Instancia], se consideran como costas recuperables los gastos necesarios efectuados por las partes con motivo del procedimiento, en especial los gastos de desplazamiento y estancia y la remuneración de los Agentes, Asesores o Abogados.

80 Las disposiciones que establecen los criterios aplicables al reparto de las costas están comprendidas en parte en el Derecho sustantivo, en la medida en que afectan directamente a los intereses de las partes del litigio. En el momento de la entrada en vigor del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Primera Instancia, había concluido ya la fase oral del procedimiento del presente asunto y habían comenzado las deliberaciones sobre el mismo. En el caso de autos, no puede admitirse que las disposiciones aplicables en la materia varíen en función de la fecha aleatoria del pronunciamiento de la sentencia, cuando el conjunto del procedimiento se ha desarrollado de acuerdo con el antiguo Reglamento de Procedimiento. Por lo tanto, procede aplicar las disposiciones oportunas del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia.

81 Por haber sido desestimados los motivos formulados por las partes demandantes, con arreglo al apartado 2 del artículo 69 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia procede condenarlas solidariamente en costas, incluidas las relativas al procedimiento sobre medidas provisionales, así como las de las partes coadyuvantes.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA (Sala Primera)

decide:

1) **Desestimar el recurso.**

2) **Condenar solidariamente a las demandantes al pago de las costas, incluidas las relativas al procedimiento sobre medidas provisionales, así como las de las partes coadyuvantes.**

Cruz Vilaça Schintgen

Edward Kirschner García-Valdecasas

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 12 de julio de 1991.

El Secretario

H. Jung

El Presidente

J. L. Cruz Vilaça