YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIMEN
TUOMIO (toinen jaosto)
22 päivänä huhtikuuta 1993 *

Asiassa T-9/92,

Automobiles Peugeot SA ja **Peugeot SA**, ranskalaiset yhtiöt, Pariisi, edustajanaan asianajaja Xavier de Roux, Pariisi, prosessiosoite Luxemburgissa asianajaja Guy Loeschin toimisto, 8 rue Zithe,

kantajina,

vastaan

Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehenään oikeudellinen neuvonantaja Giuliano Marenco, avustajaan asianajaja Francis Herbert, Bryssel, prosessiosoite oikeudellisen yksikön edustajan Nicola Annecchinon toimisto, Centre Wagner, Kirchberg,

vastaajana,

jota tukevat

Eco System SA, ranskalainen yhtiö, Rouen (Ranska), edustajinaan asianajajat Robert Collin, Pariisi, ja Nicolas Decker, Luxemburg, prosessiosoite Luxemburgissa viimeksi mainitun toimisto, 16 avenue Marie-Thérèse,

ja

Bureau européen des unions de consommateurs (BEUC) (Euroopan kuluttajayhdistysten toimisto), belgialainen yhdistys, Bryssel, edustajinaan barrister of Lin-

* Oikeudenkäyntikieli: ranska.

coln's Inn Philip Bentley ja asianajaja Konstantinos Adamantopoulos, Ateena, prosessiosoite Luxemburgissa Arsène Kronshagenin toimisto, 12 boulevard de la Foire,

väliintulijoina,

jossa pyydetään kumoamaan ETY:n perustamissopimuksen 85 artiklan soveltamismenettelystä 4 päivänä joulukuuta 1991 tehty komission päätös 92/154/ETY (IV/33.157 - Eco System/Peugeot, EYVL L 66, s. 1),

EUROOPAN YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIN (toinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja J. L. Cruz Vilaça sekä tuomarit D. P. M. Barrington, J. Biancarelli, A. Saggio ja C. Briët,

kirjaaja: H. Jung,

ottaen huomioon kirjallisen käsittelyn sekä 16.12.1992 pidetyn suullisen käsittelyn,

on antanut seuraavan

tuomion

Kanteen perusteena olevat tosiseikat

1 Kanteen kohteena oleva, ETY:n perustamissopimuksen 85 artiklan soveltamismenettelystä 4 päivänä joulukuuta 1991 tehty komission päätös 92/154/ETY (IV/33.157 - Eco System/Peugeot, EYVL L 66, s. 1) tehtiin sen jälkeen kun Eco System SA (jäljempänä Eco System) toimitti komissiolle 19.4.1989 Automobiles Peugeot SA:ta ja kolmea sen belgialaista valtuutettua jälleenmyyjää koskevan kantelun, jonka mukaan nämä olivat maaliskuusta 1989 alkaen estäneet Eco Systemiltä ajoneuvojen rinnakkaistuonnin tämän

toimiessa välittäjänä Peugeot- tai Talbot-autoja ostamaan pyrkivien ranskalaisten kuluttajien nimissä ja lukuun. Valituksessaan Eco System pyysi komissiota myös määräämään väliaikaisia toimenpiteitä sille edellä mainitusta estämisestä seuraavan vakavan ja korvaamattoman haitan lopettamiseksi.

2 Eco System tarjoaa kuluttajille palvelua, johon kuuluu ajoneuvojen ostaminen maista, joissa hinta on edullisin. Se ei tarjoa takuu- eikä huoltopalveluja, ei ota vaihtoautoja hyvitykseksi, eikä sen omistuksessa ole ajoneuvojen varastoa. Käytännössä Eco System kerää aktiivisesti kansallisella tasolla, erityisesti aktiivisella mainonnalla tiedotusvälineissä, kirjallisia toimeksiantoja kiinnostuneilta ranskalaisilta kuluttajilta ja esittelee liiketiloissaan ainoastaan jo myytyjä, toimitustaan odottavia ajoneuvoja.

3 Suojatakseen jakeluverkostoaan, jota kiistämättä koskee perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan soveltamisesta moottoriajoneuvojen jälleenmyyntiä ja huoltopalveluja koskevien sopimusten ryhmiin 12 päivänä joulukuuta 1984 annettu komission asetus (ETY) N:o 123/85 (EYVL 1985, L 15, s. 16, jäljempänä asetus N:o 123/85), Automobiles Peugeot SA osoitti 9.5.1989 tytäryhtiöittensä välityksellä Peugeot'n jakeluverkostoon kuuluville kauppaedustajilleen Belgiassa, Ranskassa ja Luxemburgissa kiertokirjeen, joka oli lähtöisin Peugeot SA:lta ja jossa kehotettiin valtuutettuja yksinmyyjiä ja jälleenmyyjiä näissä kolmessa maassa pidättymään toimituksista Eco Systemille ja olemaan vastaanottamatta mainitulta yhtiöltä peräisin olevia uusia Peugeot-merkkiä koskevia tilauksia, toimipa yhtiö omaan lukuunsa tai valtuuttajiensa lukuun. Kiertokirjeessä lisättiin, että samat ohjeet koskivat myös muita samoilla tavoin toimivia organisaatioita. Luonnos kiertokirjeestä toimitettiin komission kilpailuasioista vastaavalle pääosastolle (PO IV) 25.4.1989, mutta sitä ei muodollisesti annettu tiedoksi.

4 Komissio aloitti 27.11.1989 perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan ensimmäisen täytäntöönpanoasetuksen eli neuvoston 6.2.1962 antaman asetuksen N:o 17 (EYVL 1962, s. 204) 3 artiklassa tarkoitetun menettelyn Automobiles Peugeot SA:ta ja Peugeot SA:ta vastaan.

5 Komissio velvoitti väliaikaisena toimenpiteenä 26.3.1990 tekemällään päätöksellä Peugeot SA:n ja Automobiles Peugeot SA:n sakon uhalla lähettämään kahden viikon kuluessa kaikille yksinmyyjilleen ja kauppaedustajilleen kirjeen, jossa määrätään lopettamaan 9.5.1989 lähetetyn kiertokirjeen soveltaminen, kunnes pääasiassa tehdään lopullinen päätös. Komissio määräsi myös kiintiön (1211 ajoneuvoa vuodessa, kuukausittainen enimmäismäärä 150 ajoneuvoa) niille Peugeot-verkoston kanssa tehtäville liiketoimille, joita

Eco System voisi toteuttaa asiakkaittensa lukuun etukäteen kirjoitetun valtuutuksen perusteella ja joista kantajat eivät voineet kieltäytyä.

6 Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kirjaamoon 24.4.1990 jättämällään hakemuksella Automobiles Peugeot SA ja Peugeot SA (jäljempänä Peugeot) nostivat kanteen päätöksen kumoamiseksi (asia T-23/90). Samanaikaisesti kantajat jättivät myös välitoimia koskevan hakemuksen päätöksen soveltamisen lopettamiseksi. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen presidentti hylkäsi hakemuksen 21.5.1990 antamallaan määräyksellä. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin hylkäsi kumoamiskanteen 12.7.1991 antamallaan tuomiolla Peugeot vastaan komissio (asia T-23/90, Kok. 1991, s. II-653, jäljempänä Peugeot I). Kantajat valittivat tuomiosta 12.9.1991 yhteisöjen tuomioistuimeen (asia C-229/91 P).

7 Komissio totesi 4.12.1991 tekemässään kiistan kohteena olevassa päätöksessä, että Peugeot'n yksinmyyjilleen Ranskaan, Belgiaan ja Luxemburgiin 9.5.1989 lähettämä kiertokirje, sekä se, että nämä noudattivat sitä, minkä seurauksena Peugeot-merkkisten ajoneuvojen toimittaminen Eco Systemille pysähtyi, oli ETY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa kielletty sopimus tai ainakin yhdenmukaistettu menettelytapa (päätöksen 1 artikla). Tämän toteamuksen perusteluna päätöksessä esitetään erityisesti, että sopimuksen "tarkoituksena ja seurauksena on rajoittaa kilpailua yhteismarkkinoilla 85 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulla tavalla, koska kun sen panivat täytäntöön Peugeot-verkoston yritykset kokonaisuudessaan, sillä pyrittiin estämään ja tosiasiallisesti estettiin yleisesti asiakkaiden uusien Belgiasta ja Luxemburgista Eco Systemin palvelujen avulla ostamien Peugeot-merkkisten ajoneuvojen tuonti Ranskaan. Rajoituksen merkittävä luonne on seurausta Peugeot-merkin tärkeästä asemasta yhteisön markkinoilla. Koska sopimus koskee nimenomaisesti valtioidenvälistä kauppaa, se on omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan." Päätöksessä esitetään myös, että "kyseinen sopimus, sellaisena kuin se ilmenee kiertokirjeessä, ei ole oikeutettu asetuksessa N:o 123/85 esitettyyn ryhmäpoikkeukseen, koska ajoneuvojen tuontia tai vientiä rajoittavat lausekkeet eivät kuulu asetuksessa hyväksyttyihin kilpailua rajoittaviin velvoitteisiin" ja että mainittua sopimusta ei voida perustella myöskään yksittäisellä poikkeuksella, pääasiallisesti siksi, että sitä ei ole annettu tiedoksi.

8 Näissä olosuhteissa komissio velvoitti kiistan kohteena olevalla päätöksellään Peugeot'n lopettamaan rikkomisen lähettämällä yksinmyyjilleen kahden viikon kuluessa päätöksen tiedoksiantamisesta uuden kiertokirjeen, joka kumoaa 9.5.1989 lähetetyn, ja pidättäytymään vastaisuudessa kaikesta

sellaisesta toiminnasta, johon sisältyisi samoja vaikutuksia kuin kiellettyyn kiertokirjeeseen (2 artikla). Lisäksi komissio eväsi asetuksen N:o 123/85 10 artiklan mukaisesti asetuksen soveltamisesta aiheutuvan edun Peugeot-ajoneuvojen jälleenmyyntiä koskevilta vakiosopimuksilta Belgiassa ja Luxemburgissa alkaen päivästä, jolloin edellä mainittu kahden kuukauden määräaika päättyy, paitsi jos asianosaiset mukautuvat päätöksessä esitettyihin edellytyksiin (3 artikla).

9 Tämän 4.12.1991 tehdyn päätöksen seurauksena kantajat peruivat edellä mainittua Peugeot I -tuomiota vastaan nostamansa kanteen. Yhteisöjen tuomioistuimen presidentti määräsi 6.4.1992 asian poistamisesta rekisteristä.

Menettely

10 Näissä olosuhteissa kantajat nostivat ETY:n perustamissopimuksen 173 artiklan nojalla tämän kumoamiskanteen yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimeen 10.2.1992 jättämällään hakemuksella.

11 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen toisen jaoston puheenjohtajan 9.7.1992 antamalla määräyksellä Eco System ja Bureau européen des unions de consommateurs (BEUC) (Euroopan kuluttajayhdistysten toimisto) hyväksyttiin väliintulijoiksi tukemaan vastaajan vaatimuksia.

12 Esittelevän tuomarin kertomuksen perusteella ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin päätti aloittaa suullisen käsittelyn ilman alustavia tutkintatoimia. Prosessinjohtotoimena se kuitenkin kehotti väliintulijana olevaa Eco Systemiä esittämään kappaleen sen tavanomaisesti käyttämästä valtuutussopimuksesta. Asianosaisten suulliset lausumat sekä vastaukset ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen esittämiin kysymyksiin kuultiin 16.12.1992 pidetyssä istunnossa. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen istunnossa esittämästä pyynnöstä asianosaiset suostuivat siihen, että edellä mainitun Peugeot I -asian liitteeksi toimitettuja asiakirjoja tarkastellaan tässä yhteydessä. Istunnon lopuksi presidentti julisti suullisen käsittelyn päättyneeksi.

13 Kantajat vaativat ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuinta:

- kumoamaan komission 4.12.1991 tekemän päätöksen, koska se on ristiriidassa ETY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan, asetuksen N:o 123/85 sekä komission 12.12.1984 antaman asetusta

N:o 123/85 koskevan tiedonannon 85/C 17/03 (EYVL 1985, C 17, s. 4, jäljempänä 12.12. annettu tiedonanto) kanssa;

- julistamaan, että Peugeot'n 9.5.1989 verkostolleen Ranskassa, Belgiassa ja Luxemburgissa lähettämä kiertokirje on asetuksen N:o 123/85 ja 12.12. annetun tiedonannon määräysten mukainen.

14 Komissio puolestaan vaatii ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuinta:

- hylkäämään kanteen perusteettomana;

- määräämään oikeudenkäyntikulut kantajien maksettaviksi.

15 Väliintulija Eco System vaatii ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuinta:

- hylkäämään kanteen perusteettomana;

- määräämään oikeudenkäyntikulut, mukaan lukien Eco Systemin väliintulosta aiheutuneet kulut, kantajien maksettaviksi.

16 Väliintulija BEUC vaatii ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuinta:

- hylkäämään kanteen perusteettomana;

- määräämään oikeudenkäyntikulut, mukaan lukien BEUC:n väliintulosta aiheutuneet kulut, kantajien maksettaviksi.

Pääasia

17 Tukeakseen väitteitään kantajat vetoavat kahteen kumoamisperusteeseen. Kantajat esittävät ensimmäisenä kanneperusteena pääasiallisesti sen, että kanteen kohteena oleva päätös on asetuksen N:o 123/85 3 artiklan 1 kohdan sekä 12.12. annetun tiedonannon vastainen. Toisena kanneperusteena ne esittävät, että päätös on oikeusvarmuuden periaatteen vastainen.

Asetuksen N:o 123/85 3 artiklan 1 kohdan sekä 12.12. annetun tiedonannon vastaisuutta koskeva kanneperuste

Asianosaisten väitteet

18 Kantajat väittävät aluksi, että yksinmyyjällä, jota yksinomaisesta ja valikoivasta jakelusta ajoneuvojen alalla tehty sellainen sopimus koskee, joka on asetuksella N:o 123/85 vapautettu perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan soveltamisesta, on jälleenmyyntimonopoli, joka oikeuttaa sen kieltäytymään toimituksista jälleenmyyjälle, joka ei ole jakeluverkoston hyväksytty jäsen.

19 Kantajien mukaan asetuksen N:o 123/85 3 artiklan 11 kohdassa tarkoitettu jälleenmyyjän oikeus myydä sopimusvalikoimaan kuuluvia moottoriajoneuvoja tai vastaavia tuotteita välittäjän palveluksia käyttäville kuluttajille ainoastaan, jos kyseisellä välittäjällä on etukäteen annettu valtakirja tietyn ajoneuvon ostamiseen sekä mahdollisesti sen toimituksen hyväksymiseen kuluttajan puolesta, on poikkeus yksinomaisen ja valikoivan jakelun periaatteeseen. Säännös ei kuitenkaan ole välttämätön valikoivan jakelujärjestelmän olemassaololle, vaan pikemminkin keino, jolla valmistaja voi suojella jakeluverkostoaan edellyttämällä välittäjältä tiettyjen edellytysten noudattamista.

20 Lisäksi kantajat väittävät, että esittäessään 12.12. antamassaan tiedonannossa, että "jakeluverkoston yritykset voidaan velvoittaa olemaan myymättä sopimuksessa tarkoitetun malliston uusia ajoneuvoja – – kolmannelle osapuolelle tai tämän välityksellä, jos tämä osapuoli esiintyy sopimuksessa tarkoitetun malliston uusien ajoneuvojen hyväksyttynä jälleenmyyjänä tai harjoittaa jälleenmyyntiä vastaavaa toimintaa", komissio on rajannut asetuksen N:o 123/85 3 artiklan 11 kohdassa esitetyn poikkeuksen soveltamisalaa asetuksessa vahvistetun yksinomaisen jakelun periaatteeseen jakeluverkoston sisällä. Tämän asetuksen N:o 123/85 3 artiklan 11 kohdan rajoittavan tulkinnan perusteella kantajat osoittivat Peugeot-verkoston yksinmyyjille 9.5.1989 kiertokirjeen, jonka tarkoituksena oli suojata valikoivan jakelun järjestelmää Eco Systemin harjoittamalta samankaltaiselta toiminnalta. Samankaltaisen jälleenmyyntitoiminnan käsite ei ole juridinen käsite, vaan sillä viitataan lähinnä toimintaan, jolla on taloudellisella tasolla samoja vaikutuksia kuin jälleenmyynnillä.

21 Kantajat katsovat, että voidakseen harjoittaa toimintaa ajoneuvoalalla on ammattimaisen välittäjän oltava kysynnän suhteen täysin puolueeton. Jos välittäjä omalla kaupallisella toiminnallaan puuttuu kysyntään, katsotaan sen

harjoittavan jälleenmyyntiä vastaavaa toimintaa. Se, että Eco System on väittänyt Peugeot'n kiertokirjeen aiheuttaneen liikevaihtonsa romahduksen, osoittaa, ettei Eco Systemin toiminta kysynnän osalta ollut täysin puolueetonta. Jos näin olisi ollut, olisi sen Peugeot-ajoneuvojen osalta toteuttama liikevaihto vastannut *grosso modo* merkin kysyntää Ranskan markkinoilla, eli 22 prosenttia.

22 Kantajien mukaan välittäjä rikkoo puolueettomuuttaan markkinoilla koskevaa edellytystä ja ylittää näin palvelujen ammattimaisen tarjoajan toiminnan puitteet erityisesti kun se harjoittaa myynnin edistämistä tai mainoskampanjointia, joka koskee sen oman toiminnan sijaan tietyn merkkisiä ajoneuvoja, joita se pysyvästi tarjoaa markkinoilla. Eco System oli jopa asettanut esille Peugeot-merkkisiä ajoneuvoja Carrefour-ketjun liikkeissä ja käyttänyt myös Carrefour-ketjun toimittamaa mainoslehtistä. Tästä mainonnasta seurannut sekaannus yleisön mielissä Eco Systemin todellisesta toiminnasta markkinoilla – minkä myös komissio tunnusti – vahvisti kantajien käsitystä siitä, että Eco Systemin harjoittama toiminta vastasi jälleenmyyntitoimintaa. Tarjotessaan vaihtoehtoista Peugeot-merkkisten ajoneuvojen toimitusta samankaltaisissa olosuhteissa kuin jälleenmyyjät, Eco System vaikutti yleisön mielissä pikemminkin Peugeot-verkoston jälleenmyyjältä tai yksinmyyjältä kuin palvelujen tarjoajalta.

23 Kantajat väittävät erityisesti, että Eco System ottaa jokaisen liiketoimen osalta välittäjälle epätavallisia riskejä, jotka kuitenkin ovat luonteenomaista jälleenmyyjän toiminnalle, nimittäin:

- hallussapitoon ja myymättä jäämiseen liittyvät riskit, koska Eco System on maksanut ajoneuvon ja sen on myytävä ajoneuvo asiakkaan peruuttaessa oston;

- varastoinnin riski, koska se on korvausvelvollinen asiakkaalle ajoneuvon kadotessa tai vahingoittuessa;

- luottoriski, koska Eco System tai sen rahoituksen välittäjä maksaa ajoneuvon hinnan ja joutuu vastaamaan kustannuksista, jos asiakas on maksukyvytön;

- "taloudellinen" riski, koska Eco System vastaa valuuttakurssien muutoksista.

24 Kantajien mukaan se seikka, että välittäjällä on etukäteen kirjoitettu valtakirja ja että välittäjä toimii sen soveltamisrajoissa, ei poista sitä, että välittäjän toiminta on jälleenmyyntiä vastaavaa, koska sen on vastattava taloudellisista riskeistä, jotka ovat samanlaisia kuin tosiasiallisen jälleenmyyjän riskit. Päinvastaisen väittäminen veisi merkityksen jälleenmyyntiä vastaavan toiminnan käsitteeltä ja samalla Peugeot'lta sen mahdollisuuden suojata jakeluverkostoaan. Tässä yhteydessä kantajat viittaavat yhteisöjen tuomioistuimen tuomioon sekä julkisasiamies Sir Gordon Slynnin ratkaisuehdotukseen asiassa 243/83, Binon (tuomio 3.7.1985, Kok. 1985, s. 2015, 2017), joista kantajien mukaan seuraa, että vaikka liiketoiminnan harjoittaja voi esiintyä välittäjänä, jos hänellä on asianmukainen valtakirja, hän ei voi esiintyä välittäjänä toimiessaan useiden satojen valtuuttamana, vaan hänestä tulee tällöin kilpailuoikeuden kannalta itsenäinen taloudellinen toimija.

25 Komissio puolestaan huomauttaa aluksi, että 12.12. annettu tiedonanto ei ole osa yhteisön oikeutta kokonaisuutena, jonka valossa kumoamiskannetta on tarkasteltava, ja että tämän vuoksi kanne on hylättävä siltä osin kuin se perustuu mainitun tiedonannon rikkomiseen.

26 Kiistääkseen kantajien esittämän yhteisön oikeuden tulkinnan komissio korostaa, että yhteisöjen tuomioistuin on asiassa 10/86, VAG France, 18.12.1986 antamassaan tuomiossa (Kok. 1986, s. 4071) tarkentanut asetuksen N:o 123/85 osalta, että kilpailua rajoittavat sopimukset, jotka ovat omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, ovat aina kiellettyjä, paitsi jos komissio toteaa, ettei ETY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohtaa sovelleta saman artiklan 3 kohdan nojalla. Tästä seuraa komission mukaan, että edellytyksiä, joiden on täytyttävä poikkeuksen myöntämiseksi, on tulkittava laajasti, kun taas asetuksessa N:o 123/85 tosiasiassa hyväksyttyjä verkoston suojaamistoimenpiteitä on tulkittava suppeasti kilpailua rajoittavina sopimuslausekkeina, joita poikkeus koskee. Tämä kanta vastaa ryhmäpoikkeusasetusten tulkintaa koskevia yleisiä periaatteita.

27 Vastaajan mukaan yksi olennainen edellytys, jotta yksinomaista ja valikoivaa jakelua koskeville sopimuksille voidaan myöntää poikkeus, on se, että niiden sisältämien kilpailua rajoittavien sopimuslausekkeiden on oltava rajattuja siten, ettei niissä estetä kuluttajaa saamasta kohtuullista osuutta eduista, joita järjestelystä seuraa ja erityisesti suorittamasta hankintoja toisesta jäsenvaltiosta hyötyäkseen toisinaan huomattavista hintaeroista kansallisten markkinoiden, jopa naapurivaltioiden välillä. Jotta kuluttajalla tosiasiassa olisi mahdollisuus ostaa ajoneuvo minkä tahansa jäsenvaltion miltä tahansa jakeluverkoston hyväksytyltä jäseneltä, on kuluttajan välttämättä voitava turvautua etukä-

teen valtuutettuun välittäjään, harjoittipa tämä toimintaansa ammatikseen tai ei, voidakseen ostaa ja tarpeen vaatiessa saada luokseen tietyn ajoneuvon.

28 Komission mukaan asetuksen N:o 123/85 3 artiklan 11 kohdan tarkoitus on nimenomaan se, että sillä pyritään säilyttämään kuluttajan mahdollisuus käyttää etukäteen valtuutetun välittäjän palveluja, harjoittipa tämä toimintaansa ammatikseen tai ei. Näissä olosuhteissa kyseistä säädöstä olisi tulkittava siten, että siinä annetaan jakeluverkoston suojautua ensinnäkin sellaisten rinnakkaistuontia harjoittavien toiminnalta, jotka toimivat ei-hyväksyttyinä jälleenmyyjinä, sekä sellaisilta välittäjiltä, joilla ei ole kuluttajan etukäteen antamaa valtakirjaa, tai jotka toimivat ei-hyväksytyn jälleenmyyjän valtuuttamina, tai joiden valtakirjassa ei sen kohteena olevaa ajoneuvoa ole eritelty. Säädöksessä ei kuitenkaan sallita sellaisia suojautumistoimenpiteitä, joiden mukaan asianmukaisesti valtuutetun välittäjän määrättyä ajoneuvoa koskevia tilauksia kieltäydyttäisiin vastaanottamasta tai toimittamasta mainittua ajoneuvoa tilanteessa, jossa välittäjä toimii valtuutuksen antajan nimeen ja lukuun eikä ylitä valtuuksiaan. "Jälleenmyyntiä vastaavan toiminnan" käsite, joka mainitaan 12.12. annetussa tiedonannossa, ei tämän vuoksi voi tarkoittaa ammattimaisen välittäjän kaupallista toimintaa, vaan ainoastaan valtuutettujen jälleenmyyjien väärennettyjä valtakirjoja tai vilpillistä toimintaa, tai muuten asetuksen N:o 123/85 perusperiaatteiden vastaista toimintaa.

29 Tämän osalta komissio huomauttaa, että Eco Systemin harjoittaman ammatillisen toiminnan luonteeseen liittyy olennaisesti se, että yhtiö pystyy mainostamaan välitystoimintaansa ja sen lisäksi valitsemaan niiden ajoneuvojen merkin ja tyypin, joita se aikoo tarjota, ja tämän vuoksi se voi vaikuttaa kuluttajien silmissä vaihtoehtoiselta ajoneuvojen toimittajalta, erityisesti Peugeot'n ajoneuvojen. Kantajien esittämiin väitteisiin komissio vastaa ensinnäkin, että tilastollisesta analyysistä ilmenee, että Eco System ei keskitä toimintaansa Peugeot-merkkiin, ja toiseksi, ettei Eco System ole koskaan mainonnallaan antanut harhaanjohtavaa kuvaa toimintansa luonteesta. Eco System on pikemminkin järjestelmällisesti mainosesitteissään korostanut valtakirjan antajan ja valtuutetun välisen sopimussuhteen erityistä luonnetta. Eco Systemin ja Carrefour-yhtiön välisen väliaikaisen yhteistyön osalta komissio esittää, että ainoa näyttö on se, että yksi Peugeot-merkkinen ajoneuvo oli toimitusta odotettaessa asetettu valtakirjan antajan suostumuksella noin kymmenen päivän ajaksi Carrefourin liiketiloihin. Carrefourin painattaman ja omiin nimiinsä jakeleman Eco System -esitteen osalta komissio arvioi, vaikka myöntääkin, että sen kannesta on voinut saada hieman harhaanjohtavan kuvan, että Peugeot'n yleinen ja lopullinen reaktio tämän osalta "on suhteellisuusperiaatteen vastainen".

30 Vastaaja korostaa Eco Systemin riskien osalta, etteivät kantajat ole esittäneet mitään näyttöä sen väitteensä tueksi, jonka mukaan Eco System kantaisi vastuun ajoneuvojen hallussapidosta, varastoinnista tai luotosta, suuremmassa määrin kuin tavanomainen välittäjä. Komission mukaan Eco Systemillä ei ole juridista tai taloudellista myyntiin ja jälleenmyyntiin liittyvää riskiä, joka koskisi kahteen kertaan tapahtuvaa omaisuuden siirtoa sekä omaisuuteen liittyviä riskejä. Tämän osalta komissio korostaa, että Eco Systemin toiminta välittäjänä rajoittuu oikeudelliseen suhteeseen asiakkaan ja välittäjän välille, mikä käsittää sen, että viimeksi mainittu laskuttaa suoraan ensin mainittua, rekisteröinnin ja ajoneuvon vakuuttamisen asiakkaan nimissä, omistusoikeuden siirron ja maksuriskin myyjälle sekä lopuksi välittäjän välityspalkkion. Komission mukaan Eco Systemin asiakkailleen tietylle ajanjaksolle myöntämä luotto ei johda siihen, että se kantaisi, jokaiselle palvelujen tarjoajalle tavanomaisen luottoriskin lisäksi, vastuun myymättä jäämisestä, joka on ominaista jälleenmyyntitoiminnalle. Lisäksi komissio kiistää sen, että Eco Systemillä oli minkäänlaista taloudellista riskiä, joka olisi seurausta valuuttakurssien tai hintojen vaihtelusta.

31 Lopuksi vastaaja kiistää tämän tapauksen osalta kantajan edellä mainittua Binon-tapausta koskevan viittauksen asianmukaisuuden. Sen mukaan ei ole mahdollista verrata toisiinsa toisaalta tavaroiden tai palveluiden tuottajan lukuun suoritetun välittäjän toiminnan arviointia suhteessa 85 artiklan 1 kohtaan – kuten tehtiin Binon-tapauksessa – sekä toisaalta Eco Systemin välittäjän toiminnan arviointia jokaisen yksittäisen liiketoimen osalta yksittäisten ostajien lukuun suhteessa 85 artiklan 3 kohtaan ja asetukseen N:o 123/85.

32 Väliintulija Eco System huomauttaa, että komissio tarkoitti asetuksen N:o 123/85 3 artiklan 11 kohdan helpottamaan kuluttajien mahdollisuutta hankkia ajoneuvo yhteisön alhaisimmin hinnoin. Ottaen huomioon toisaalta parasta hintaa tietylle ajoneuvolle tarjoavan Peugeot-jälleenmyyjän etsimiseen kahdessatoista jäsenvaltiossa kuluvan ajan sekä siihen tarvittavat keinot sekä toisaalta rinnakkaistuontiin liittyvät lukuisat muodollisuudet, on ainoastaan ammattimaisen välittäjän, kuten Eco Systemin, mahdollista toteuttaa asetuksen N:o 123/85 3 artiklan 11 kohdassa tarkoitettua markkinoita tasaavaa tehtävää, estäen siten kyseistä artiklaa muuttumasta kuolleeksi kirjaimeksi. Tässä yhteydessä väliintulija vetoaa yhteisöjen tuomioistuimen yhdistetyissä asioissa 56/64 ja 58/64, Consten ja Grundig vastaan komissio, 13.7.1966 antamaan tuomioon (Kok. 1966, s. 429) ja yhdistetyissä asioissa 100/80–103/80, Musique Diffusion française ym. vastaan komissio, 7.6.1983 antamaan tuomioon (Kok. 1983, s. 1825), joissa kielletään sellaiset yksinmyyntisopimukset, jotka estävät rinnakkaistuonnin, ja muistuttaa tämän

osalta, että Peugeot'n hyväksytyt jälleenmyyjät eivät ole koskaan pyrkineet hyödyntämään ajoneuvojen hintojen eroavaisuuksia eri jäsenvaltioissa suorittamalla hankintoja toisiltaan. Tämän vuoksi Eco System katsoo, että jälleenmyyntiä vastaavan toiminnan käsitettä ei voida tulkita siten, että se tekisi asetuksen N:o 123/85 3 artiklan 11 kohdan sisällöltään tyhjäksi. Käsite viittaa joka tapauksessa ainoastaan vilpilliseen toimintaan, jossa tosiasiallinen jälleenmyyjä esiintyy välittäjänä, eikä se koske sellaista toimintaa, jota väliintulija harjoittaa, ja jota pääasiallisesti koskevat Ranskan *Code civil*en 1984 pykälä ja sitä seuraavat pykälät, jotka koskevat välittäjän kanssa tehtyjä sopimuksia.

33 Väliintulija BEUC puolestaan korostaa, että kuluttajille 85 artiklan 3 kohdan mukaisesti jakeluverkostojen poikkeuksesta siirtyvä hyöty olisi kuvitteellinen, jos, kuten kantajat väittävät, asetuksen N:o 123/85 3 artiklan 11 kohdan soveltaminen perustuisi välittäjän toiminnan taloudelliseen ja kaupalliseen arviointiin. Väliintulijan mukaan säännöksen tarkoituksena on mahdollistaa toimittajalle sen varmistaminen, että kuluttaja ostaessaan ajoneuvon solmii suoran sopimussuhteen valikoivaan tai yksinmyyntiverkostoon kuuluvan jälleenmyyjän kanssa. Tällä pyritään erityisesti takaamaan kuluttajalle sopimukseen perustuva oikeus verkoston jäsentä vastaan siinä tapauksessa, että ajoneuvo on viallinen.

Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

34 Tässä asiassa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin arvioi, että voidakseen harjoittaa sille kuuluvaa laillisuusvalvontaa riidanalaisen päätöksen osalta kantajien väitteiden rajoissa sen on tarkistettava, oliko komissiolla oikeus katsoa Peugeot'n 9.5.1989 jälleenmyyjilleen Ranskaan, Belgiaan ja Luxemburgiin osoittaman kiertokirjeen ja jälleenmyyjien sen täytäntöönpanon ylittävän asetuksessa N:o 123/85 poikkeukselle asetetut puitteet ja olevan näin ETY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa kielletty sopimus tai ainakin yhdenmukaistettu menettelytapa.

35 Aluksi ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin muistuttaa, että kuten yhteisöjen tuomioistuin on edellä mainitussa asiassa VAG France antamansa tuomion 12 kohdassa todennut, "perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan soveltamisesta annettuna asetuksena asetuksessa N:o 123/85 rajoitutaan antamaan ajoneuvoalan taloudellisille toimijoille tiettyjä mahdollisuuksia välttää 85 artiklan 1 kohdassa esitettyä kieltoa, huolimatta siitä, että niiden jälleenmyyntiä ja huoltopalveluja koskevissa sopimuksissa on tietyn tyyppisiä yksinmyyntiä ja kilpailun rajoittamista koskevia lausekkeita." Itse asiassa, kuten

asetuksen N:o 123/85 johdanto-osan 2 perustelukappaleessa muistutetaan, "sen estämättä, että jälleenmyyntiä ja huoltopalveluja koskevissa sopimuksissa määrättyjen, tämän asetuksen 1, 2 ja 3 artiklassa lueteltujen velvoitteiden tarkoituksena tai niiden seurauksena on tavallisesti kilpailun rajoittaminen, estäminen tai vääristyminen yhteismarkkinoilla ja että ne tavallisesti voivat vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, voidaan perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan nojalla julistaa, ettei perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa määrätty kielto tiettyjen rajoittavien edellytysten täyttyessä koske näitä sopimuksia."

36 Tässä yhteydessä on muistettava, että asetuksen N:o 123/85 3 artiklan 11 kohdan nojalla 85 artiklan 3 kohdan mukaista poikkeusta sovelletaan myös, kun jakelijalla on velvoite "myydä sopimusvalikoimaan kuuluvia moottoriajoneuvoja tai vastaavia tuotteita välittäjän palveluksia käyttäville kuluttajille ainoastaan, jos kyseisellä välittäjällä on etukäteen annettu valtakirja tietyn ajoneuvon ostamiseen sekä mahdollisesti sen toimituksen hyväksymiseen kuluttajan puolesta."

37 Tämän osalta ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin korostaa, että kun otetaan huomioon perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohtaan sisältyvä yleinen periaate, jolla kielletään yritysten väliset kilpailua rajoittavat järjestelyt, ryhmäpoikkeusasetuksessa olevia poikkeussäännöksiä ei voida tulkita laajentavasti eikä siten, että asetuksen vaikutukset ulottuisivat laajemmalle kuin on tarpeen niiden etujen suojaamiseksi, joiden suojaamiseksi se on annettu (ks. asia 90/83, Paterson ym., tuomio 22.3.1984, Kok. 1984, s. 1567, 16 kohta).

38 Ottaen huomioon nämä periaatteet on ratkaisun löytämiseksi tässä tapauksessa tarkennettava asetuksen N:o 123/85 3 artiklan 11 kohdassa esitettyä "välittäjän, jolla on etukäteen annettu valtakirja" käsitettä.

39 Tämän osalta on ensin todettava, että yhteisöjen tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan (ks. erityisesti asia 327/82, Ekro, tuomio 18.1.1984, Kok. 1984, s. 107, 11 kohta) yhteisön oikeuden säännöstä tai määräystä, jossa ei nimenomaisesti tukeutuajäsenvaltion lainsäädäntöön sen tulkinnan selvittämiseksi, on tulkittava itsenäisesti ja yhdenmukaisesti, siten että otetaan huomioon säännöksen tai määräyksen konteksti ja kyseisen säädöksen tavoite. Tuomioistuin voi kuitenkin tukeutua jäsenvaltion lainsäädäntöön tulkitessaan tällaisen yhteisön oikeuden säännöksen tai määräyksen sisältöä ja ulottuvuutta (ks. asia T-85/91, Khouri v. komissio, tuomio 18.12.1992, Kok. 1992, s. II-2637, 32 kohta).

40 Tässä tapauksessa ja kuten ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on edellä mainitussa asiassa Peugeot I antamansa tuomion 33 kohdassa todennut, asetuksen N:o 123/85 3 artiklan 11 kohdan rakenteesta ilmenee, että säännöksen tarkoituksena on säilyttää välittäjän osallistumisen mahdollisuus, jonka osalta edellytyksenä on se, että jälleenmyyjän ja kuluttajan välille muodostuu suora sopimussuhde. Lisäksi on todettava, että jotta suojattaisiin jälleenmyyntiverkostoa ei- hyväksytyn jälleenmyyjän taholta tulevalta vilpilliseltä kilpailulta, tällainen sopimussuhde on perustettava etukäteen annetulla valtakirjalla, jonka ajoneuvon ostaja luovuttaa välittäjälle, joka toimii hänen nimissään ja lukuunsa ostaessaan tietyn ajoneuvon.

41 Tämän osalta on korostettava, että tällaisen etukäteen annetun valtakirjan esittäminen ajoneuvoa ostettaessa sekä mahdollisesti sen toimitusta hyväksyttäessä on ainoa välittäjälle asetettu velvoite edellä mainitussa säännöksessä. Näin ollen jo asetuksen N:o 123/85 3 artiklan 11 kohdan sanamuodosta seuraa, ettei asiamukaisesti valtuutettua välittäjää voida sulkea pois ainoastaan sen perusteella, että tämä harjoittaa toimintaansa ammatikseen.

42 Toiseksi ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa, että ottaen huomioon käytännön ongelmat tietyn ajoneuvon etsimisessä parhaaseen mahdolliseen hintaan koko yhteisön alueelta sekä sen toimittamisessa kuluttajalle ammattimaisen välittäjän poissulkeminen poistaisi itse asiassa 3 artiklan 11 kohdan tehokkaan vaikutuksen, ja sen seurauksena rinnakkaistuonti vaikeutuisi ja tämän johdosta kansalliset markkinat eristyisivät. Tämän vuoksi poissulkeminen, kuten yhteisöjen tuomioistuin on edellä mainituissa tapauksissa Consten ja Grundig vastaan komissio ja Musique Diffusion française vastaan komissio (86 kohta) todennut, olisi vastoin yhteisön olennaisimpia tavoitteita ja vaikeuttaisi erityisesti yhteismarkkinoiden toteuttamista.

43 On kuitenkin todettava, että ammattimaiseen välittäjän toimintaan voi kuulua julkinen mainostoiminta ja mahdollisuus keskittyä tiettyihin ajoneuvomerkkeihin sekä jokaiselle palvelujen tarjoamista harjoittavalle yritykselle kuuluvat riskit.

44 Lisäksi, sen kantajien esittämän väitteen osalta, jonka mukaan 12.12. päivätyn tiedonannon I kohdan 3 alakohdassa pyritään tulkitsemaan asetuksen N:o 123/85 3 artiklan 11 kohdassa esitettyä valtuutetun välittäjän käsitettä, on muistettava ensinnäkin, kuten yhteisöjen tuomioistuin on 28.1.1992 asiassa C-266/90, Soba, antamassaan tuomiossa (Kok. 1992, s. I-287, 19 kohta) todennut, että tulkintatoimen seurauksena ei voi olla asetuksen sisältämien pakottavien määräysten muuttuminen.

45 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin muistuttaa, että 12.12. annetun tiedonannon mukaan "jakeluverkostoon kuuluvat yritykset voidaan velvoittaa olemaan myymättä sopimusvalikoimaan kuuluvaa uutta ajoneuvoa tai vastaavaa ajoneuvoa kolmannelle osapuolelle tai kolmannen osapuolen välityksellä, kun tämä esiintyy sopimusvalikoimaan kuuluvien uusien ajoneuvojen hyväksyttynä jälleenmyyjänä tai harjoittaa jälleenmyyntiä vastaavaa toimintaa. Välittäjän tai kuluttajan on esitettävä verkostoon kuuluvalle jälleenmyyjälle kirjallinen selvitys siitä, että välittäjä tiettyä ajoneuvoa ostaessaan ja vastaanottaessaan toimii kuluttajan nimissä ja lukuun."

46 Vastatakseen kantajien väitteeseen, joka koskee tätä katkelmaa 12.12. annetusta tiedonannosta, ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa ensin, että kyseisellä katkelmalla pyritään tulkitsemaan sekä asetuksen N:o 123/85 3 artiklan 11 kohtaa että saman artiklan 10 kohtaa ja erityisesti sen a alakohtaa, jossa säädetään poikkeuksesta ETY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa esitetystä kiellosta sellaisten jakelusopimusten sopimuslausekkeiden osalta, joissa jakelija sitoutuu toimittamaan sopimustavaroita tai vastaavia tavaroita ainoastaan, jos jälleenmyyjä on jakeluverkostoon kuuluva yritys. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo lisäksi, että tulkitessaan asetuksen N:o 123/85 3 artiklan 10 ja 11 kohtaa komissio on oikeutetusti voinut ottaa huomioon tarpeen taata asetuksen 3 artiklan 10 kohdan tehokas vaikutus, toisin sanoen turvata jakeluverkoston tehokas suojaaminen eihyväksyttyjen kolmansien osapuolien toiminnalta. Komissio pystyi näin laillisesti tarkentamaan tarkasteltavana olevalla tiedonannolla ne edellytykset, jotka valtakirjan saaneen välittäjän on täytettävä, jotta tähän voidaan soveltaa asetuksen 3 artiklan 11 kohtaa. Edellytyksiä on itse asiassa sovellettava siten, ettei hyväksytyn jälleenmyyjän sopimustavaroiden toimitusta asianmukaisesti valtakirjan saaneelle välittäjälle voida katsoa niiden jälleenmyyjän yksinmyyntivelvoitteiden rikkomiseksi jakeluverkostossa, joita häneltä voidaan tarpeen vaatiessa edellyttää saman asetuksen 3 artiklan 10 kohdan perusteella. Tämän vuoksi 12.12. annetussa tiedonannossa voitiin tarkentaa, kyseisen asetuksen säännösten mukaisesti ja niiden soveltamisalaa rajoittamatta, että jakeluverkostoon kuuluvat yritykset voidaan velvoittaa kieltäytymään sellaisen välittäjän tilauksien täyttämisestä, joka tosiasiassa harjoittaa jälleenmyyntiä vastaavaa toimintaa, sekä muistuttaa asetuksen 3 artiklan 11 kohdassa esitetyistä edellytyksistä, jotka sellaisen välittäjän on täytettävä, joka toivoo hyötyvänsä säännöksestä.

47 Tässä vaiheessa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen on tutkittava, onko Eco System ylittänyt sen, mitä asetuksen N:o 123/85 3 artiklan 11 kohdassa säädetään, kuten kantajat väittävät, kun sen toimintaan liittyy pikemminkin

jälleenmyyjän kuin välittäjän toimintaan liittyviä riskejä, siten että sen toiminta voidaan katsoa jälleenmyyntiä vastaavaksi toiminnaksi eikä palvelujen tarjoamiseksi.

48 Tämän osalta on ensinnäkin todettava, että tarkasteltavana olevassa säännöksessä tarkoitettu valtakirjan saaneen välittäjän toiminta edellyttää suoran ostoa ja myyntiä koskevan sopimussuhteen syntymistä ajoneuvon hankkijan (kuluttaja) ja jakeluverkoston välillä. Saadakseen toimia välittäjänä niin, ettei jälleenmyyjä voi kieltäytyä tekemästä sopimusta, välittäjän on rajattava toimintansa sellaiseen palvelujen tarjoamiseen, joka käsittää tietyn moottoriajoneuvon ostamista parhaaseen hintaan suunnittelevan asiakkaan ja verkostoon kuuluvan jälleenmyyjän, joka on valmis toimittamaan ajoneuvon, saattamisen yhteen sekä tarpeellisen suoran sopimusyhteyden synnyttämisen näiden kahden osapuolen välillä ja asiaan liittyvien toimenpiteiden toteuttamisen. Tällaisessa tilanteessa välittäjä toimii yksinomaan kuluttajan edustajana; tästä seuraa, että valtakirjan saaneen välittäjän toimista syntyvät oikeussuhteet syntyvät suoraan valtakirjan antaneen sekä kolmannen osapuolen eli tässä tapauksessa jälleenmyyjän välille, eivätkä ne koske välittäjää. Tässä tapauksessa on selvää, että ajoneuvo, jota valtakirja koskee, rekisteröidään alusta alkaen, vaikkakin alustavasti, Eco Systemin asiakkaan nimiin, jonka nimellä myös lasku toimitetaan. Valtakirjan saaneena välittäjänä Eco System ei siis ole sopimuspuolena osto- ja myyntisopimuksessa, jonka se tekee ajoneuvon jälleenmyyntiverkoston jäsenen kanssa kuluttajan nimissä ja lukuun, eikä se näin missään vaiheessa saa omistusoikeutta liiketoimen kohteena olevaan ajoneuvoon. Sitä vastoin, kuten Peugeot I -tapauksen asiakirjojen liitteenä olevassa Peugeot'n Belgiaa koskevan "jälleenmyyntisopimuksen" II pykälän 3 kohdassa esitetään, jälleenmyyntiverkoston jäsen "tekee sopimuksen omissa nimissään ja omaan lukuunsa eikä häntä mitenkään voida katsoa maahantuojan tai valmistajan välittäjäksi".

49 Tapauksessa, johon välittäjä osallistuu, kuluttajan ja jakeluverkoston välisen suoran yhteyden olemassaolon vahvistaa asetuksen N:o 123/85 5 artiklan 1 kohdan 1 alakohdan a ja b alakohdassa jakeluverkoston jäsenille poikkeuksen edellytykseksi asetettu velvoite täyttää takuut sekä suorittaa ilmaishuollot ja takaisintoimituspyyntöön perustuvat työt, olipa ajoneuvon ostopaikka yhteismarkkinoilla mikä tahansa. Kuten asetuksen N:o 123/85 johdanto-osan kahdennessatoista perustelukappaleessa esitetään, näiden säännösten – kuten myös saman asetuksen 3 artiklan 11 kohdan – "tarkoituksena on estää se, että kuluttajan vapautta ostaa mistä tahansa yhteismarkkinoilta rajoitetaan". Tämän osalta ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa, että Eco Systemin valtuuksia koskevan vakiosopimuksen liitteenä olevien yleisten ehtojen

7 artiklassa esitetään, että "takuu on valmistajan vastuulla; se on sekä lakisääteinen että sopimukseen perustuva velvoite, joka kuuluu ja jota voidaan vaatia valmistajan verkostolta ajoneuvon mukana olevan takuukirjan mukaisesti. Koska Eco Systemin valtuudet rajoittuvat maahantuontiin, sille ei kuulu tekninen takuu, joka on kokonaan valmistajan ja tämän verkoston vastuulla". Tällainen ehto todistaa ainoastaan jakeluverkostoon kuuluvien yritysten takuuvelvoitteen olemassaolon, kun taas samankaltaisia velvoitteita ei ole välittäjällä.

50 Kahdessa edellisessä kohdassa kuvatussa tilanteessa on todettava, että Eco Systemin vastuulla valtakirjan saaneena välittäjänä ei ole mitään riskiä, joka seuraisi kahdesta omistusoikeuden siirrosta, jotka liittyvät tuotteen ostamiseen ja jälleenmyyntiin tai omistusoikeuteen, erityisesti hallussapitoon liittyvää riskiä, toisin sanoen että ajoneuvo, josta kuluttaja kieltäytyisikin, olisi myytävä, mihin liittyisi mahdollisesti myymättä jäämistä vastaava taloudellinen tappio.

51 Toiseksi on kuitenkin todettava, että kuten oikeudenkäyntiasiakirjoista sekä asianosaisten suullisista selvityksistä ilmenee, koska Eco System aluksi suorittaa ajoneuvon toimittavalle hyväksytylle jälleenmyyjälle sen perushinnan, arvonlisäveron sekä noudattamassaan sopimuksessa osoitetun ajoneuvon maahantuontikulut, jotka se laskuttaa sitten ostajalta, antaa se tavanomaisesti jokaisen kaupan yhteydessä asiakkaalleen luottoa, joka vastaa sen valtakirjan kanssa saaman ennakkomaksun ylittävää osaa. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo, että luoton myöntäminen niiden muutaman päivän ajaksi, jotka kuluvat ostohetkestä, jolloin jälleenmyyntiverkoston jäsenelle maksetaan, ajoneuvon toimittamiseen asiakkaalle, joka hyvittää Eco Systemille sen suorittaman maksun, ei kuitenkaan muuta tällaisen valtakirjan oikeudellista määrittelyä, vaikkakaan tällainen luoton myöntäminen ei kuulu välittäjän toimintaan. Tältä kannalta Eco Systemin asema ei poikkea välittäjien asemasta yleensä, koska välittäjä on sopimuksen mukaan velvollinen suorittamaan kulut, jotka valtakirjan antaja sitten maksaa sille takaisin, kuten useimpien jäsenvaltioiden laissa säädetään.

52 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa lisäksi, että valtakirjan saaneen välittäjän keinot selviytyä kuluttajan maksukyvyttömyyteen liittyvästä riskistä tai siitä, että kuluttaja kieltäytyy noudattamasta tälle valtakirjan perusteella kuuluvia velvoitteita, jotka välittäjä kohtaa edellä kuvatun kaltaisissa tilanteissa, ovat joka tapauksessa erilaiset kuin verkostoon kuuluvalla jälleenmyyjällä. Välittäjä voi pidätysoikeutensa lisäksi turvautua klassisiin oikeussuojakeinoihin, nimittäin oikeudelliseen takavarikkomenettelyyn ja kolmannelle kuuluvan

esineen myyntimenettelyyn. Eco Systemin tapauksessa nämä keinot esitetään Eco Systemin käyttämän valtuuksia koskevan vakiosopimuksen yleisten ehtojen 5 artiklan "rangaistuslausekkeessa", jonka mukaan "tilanteessa, jossa valtakirjan antaja valtakirjan antamisen jälkeen ja ennen sen voimassaolon päättymistä kieltäytyy noudattamasta sitä, sovelletaan tähän rangaistusmaksua, joka vastaa kaksinkertaista välityspalkkiota sekä sen velvoitteiden noudattamiseksi aloitettujen oikeuskäsittelyjen kuluja, koska valtakirjan antajan lukuun suoritettua tilausta ei voi peruuttaa tai purkaa". Sitä vastoin, kuten eri automerkkien hyväksyttyjen jälleenmyyjien verkoston tavanomaisesti soveltamissa moottoriajoneuvojen myyntiä koskevissa yleisissä ehdoissa esitetään, jälleenmyyjällä on, toisin kuin välittäjällä, mahdollisuus asiakkaan peruuttaessa tilauksensa tai jättäessä maksamatta, katsoa kauppa mitättömäksi ja pitää hallussaan tai ottaa ajoneuvo haltuunsa ja myydä se omaan lukuunsa turvautumatta edellä mainittuihin oikeussuojakeinoihin.

53 Kolmanneksi, Peugeot'n esittämän vaihtokursseihin liittyvän riskin osalta ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa aluksi, että valuuttakurssien vaihtelut liittyvät olennaisesti kaikkiin tämän kaltaisiin liiketoimiin yhteisön sisällä eivätkä kantajat ole mitenkään osoittaneet, että riski koskisi nimenomaan Eco Systemiä sen harjoittaessa toimintaansa valtakirjan saaneena välittäjänä. Pikemminkin päinvastoin, asiakirjoista ilmenee, että vaihtokurssiin liittyvä riski kuuluu valtakirjan antajalle eikä Eco Systemille. Tämän osalta ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa aluksi, että Eco Systemin valtuuksia koskevan vakiosopimuksen tarkastelusta ilmenee, että toisin kuin hyväksytty jälleenmyyjä, Eco System ei sitoudu tarkkaan hintaan, vaan sitoutuu arvioituun hintaan, joka vahvistetaan lopullisesti vasta sen jälkeen kun mahdolliset suotuisat tai epäsuotuisat kurssivaihtelut on huomioitu. Tämän osalta ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa myös, että Eco Systemin yleisten ehtojen 2 artiklan toisessa luetelmakohdassa määrätään, että "valuuttakurssien tai hintojen vaihtelu on mahdollista, mutta tämä ei vaikuta valtakirjan pätevyyteen". Lisäksi ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa, että Eco Systemin valtuuksia koskevassa vakiosopimuksessa esitetään selkeästi, että "tapauksessa, jossa Eco System ei pysty tuomaan maahan ajoneuvoa esitetyssä määräajassa, maksetaan välityspalkkio takaisin valtakirjan antajalle mahdollisia vahingonkorvausvaatimuksia lukuun ottamatta". Täten Eco Systemin on mahdollista turvautua määräykseen tilanteessa, jossa valuuttakurssien vaihtelu on liian epäsuotuisaa ja voisi vaikuttaa liiallisella tavalla valtakirjan antajan kanssa sovittuun ennakoituun hintaan, ennen ajoneuvon ostoa jälleenmyyjältä. Lisäksi ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin esittää, että riidanalaisesta päätöksestä ilmenee, eivätkä kantajat ole tätä kiistäneet, että kattaakseen valuuttakurssien vaihtelun riskit valtuuksia

koskevan sopimuksen aikana Eco System on perustanut asiakkailleen valuuttakurssien vaihtelun tasoitusjärjestelmän, joka toimii asiakkaiden välisenä kompensoivana rahastona. Edellä esitetystä seuraa, etteivät kantajat ole esittäneet mitään näyttöä, joka kyseenalaistaisi sen riidanalaisessa päätöksessä esitetyn päätelmän, jonka mukaan "taloudellisia riskejä -- jotka ovat seurausta valuuttakurssien tai hintojen vaihtelusta, ei enää ole Eco Systemin tämän hetkisessä organisaatiossa".

54 Neljänneksi, varastointiriskin osalta, joka kantajien mukaan velvoittaa Eco Systemin korvaamaan asiakkaalle ajoneuvon katoamisen tai vahingoittumisen sen ajanjakson aikana, joka kuluu siitä, kun Eco System vastaanottaa ajoneuvon jälleenmyyjältä siihen, kun se toimitetaan ostajalle, ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa, että tällainen riski, jos se osoitettaisiin, olisi katsottava tavanomaiseksi, kuten ilmenee jo jäsenvaltioiden lainsäädännön tarkastelusta, sellaisten valtuuksia koskevien sopimusten yhteydessä, joihin, kuten tässä tapauksessa, liittyy ajoneuvon ostaminen asiakkaan nimissä, maahantuonti, kuljetus, varastointi rajoitetun ajanjakson ajan sekä toimittaminen. Joka tapauksessa ajoneuvon varastointiin liittyvä riski edellä kuvatun kaltaisessa tilanteessa on erilainen kuin omistusoikeuteen liittyvä riski, joka tässä tapauksessa, kuten on jo osoitettu, kuuluu kuluttajalle siitä lähtien kun ajoneuvon myyntisopimus on tehty.

55 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa lopuksi tässä yhteydessä, että Eco Systemin palvelustaan korvauksena saama välityspalkkio, joka vakiosopimuksen mukaan on tietty prosentuaalinen osuus ajoneuvon toimittajan laskuttamasta hinnasta, on tavanomainen palkkiomuoto tämän kaltaisen valtuuksia koskevan sopimuksen yhteydessä.

56 Kaikesta edellä esitetystä seuraa, että Eco Systemin ei sen toimiessa asianmukaisesti valtakirjan saaneena välittäjänä voida katsoa kantavan vastuuta myyntiin ja jälleenmyyntiin liittyvistä juridisista tai taloudellisista riskeistä.

57 Seuraavaksi on tutkittava tämän väitteen yhteydessä, onko Eco System käytännössä ylittänyt kuluttajien sille asetuksen N:o 123/85 3 artiklan 11 kohdan mukaisesti kirjallisesti antamat valtuudet.

58 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin muistuttaa, että ainoa kantajien tämän osalta esittämä seikka liittyy väärinkäsitykseen, jota yleisesti on aiheuttanut mainosesite, jonka Carrefour-yhtiö on omalla nimellään jakanut yhtiöitten väliaikaisen yhteistyön aikana, ja jossa toistetaan Eco Systemin julkaiseman mainosesitteen sisältö.

59 Tämän osalta ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo, että jo todetessaan, että tällainen käytäntö saattaa liittyä myynnin edistämiseen, mikä ei kuulu välittäjän toimiin, on komissio perustellusti tässä tapauksessa arvioinut, että väärinkäsityksen on voinut aiheuttaa ainoastaan mainitun esitteen kansilehti ja että joka tapauksessa Eco Systemin toiminnan tarkka luonne kuvattiin siinä selkeästi. Peugeot'n reaktio on siis perustellusti arvioitu ilmeisen suhteettomaksi, koska pelkät esitteen jakelun pysäyttämiseen tähtäävät toimet olisivat olleet riittäviä ilman kiistan kohteena olevan kiertokirjeen lähettämistäkin.

60 Edellä esitetystä päätellään siis, ettei Eco System ole ylittänyt kuluttajien sille kirjallisesti antamia valtuuksia, eikä tämän vuoksi ole rikkonut sitä, mitä asetuksen N:o 123/85 3 artiklan 11 kohdassa säädetään välittäjän velvoitteista.

61 Lopuksi, sen kantajien väitteen osalta, joka koskee edellä mainittua asiaa Binon sekä julkisasiamies Sir Gordon Slynnin ratkaisuehdotusta, jonka mukaan sellaisesta välittäjästä, joka on saanut valtakirjansa usealta valtuuttajalta, tulee itsenäinen toimija, ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa toisaalta, ettei oikeuskäytäntöön sisälly mitään tähän tapaukseen sovellettavaa seikkaa, koska kyseinen välittäjä toimii kuluttajien nimissä ja lukuun eikä jakeluvälittäjänä, joka vastaa jälleenmyynnistä tuottajien (kustantajien) eduksi, ja toisaalta, että pelkästään määrällinen kriteeri, joka perustuu ammattimaisen välittäjän saamien valtakirjojen määrään, ei sellaisenaan voi muuttaa tämän toimintaa asetuksen N:o 123/85 3 artiklan 11 kohdan valossa. Tämä toteaminen on myös asetuksen N:o 123/85 3 artiklan 11 kohdan sen taloudellisen tavoitteen mukainen, jolla pyritään tukemalla rinnakkaistuontia estämään kansallisten markkinoiden eristäminen moottoriajoneuvojen jälleenmyyntisopimusten järjestelmän yhteydessä ja näin edistämään yhteismarkkinoiden toteuttamista, kuten edellä tämän tuomion 42 kohdassa esitetään.

62 Kun otetaan huomioon edellä esitetty kokonaisuudessaan, on todettava, että asetuksen N:o 123/85 3 artiklan 11 kohdan perusteella ajoneuvojen jälleenmyyntiverkoston jäsenet eivät voi kieltäytyä, sillä perusteella, että välittäjä harjoittaa toimintaansa ammattimaisesti, myymästä sopimusvalikoimaan kuuluvia moottoriajoneuvoja tai vastaavia tuotteita välittäjän palveluksia käyttäville kuluttajille, jos kyseisellä välittäjällä on etukäteen annettu valtakirja, josta ilmenee, että hän toimii kuluttajien nimissä ja lukuun. Tästä seuraa, että jos välittäjä ei ylitä hänelle kuluttajan antamalla valtakirjalla annettuja valtuuksia tietyn ajoneuvon ostamiseen sekä mahdollisesti sen toimituksen

hyväksymiseen, on jälleenmyyjän kieltäytyminen myymästä välittäjälle asetuksen N:o 123/85 säännösten vastaista.

63 Komissio on siis perustellusti katsonut, ettei kiistan kohteena olevaa kiertokirjettä missään tapauksessa voitu perustella sillä, että Eco System olisi jättänyt noudattamatta asetuksen N:o 123/85 3 artiklan 11 kohdan säännöksiä. Tämän vuoksi myynnistä kieltäytyminen, jota kiertokirje koski, ylittää sen, mitä asetuksessa on Peugeot'n jakeluverkoston eduksi poikkeuksesta säädetty.

64 Edellä esitetyistä pohdinnoista seuraa, että ensimmäinen kanneperuste, joka koskee asetuksen N:o 123/85 3 artiklan 11 kohdan ja 12.12. annetun tiedonannon rikkomista, on hylättävä.

Oikeusvarmuuden periaatteen rikkomista koskeva kanneperuste

Asianosaisten väitteet

65 Kantajat väittävät, että perustellakseen eroa kanteen kohteena olevan päätöksen ja komission itse asetuksen N:o 123/85 3 artiklan 11 kohdasta 12.12. antamassaan tiedonannossa antaman tulkinnan välillä, komissio on 4.12.1991, toisin sanoen kanteen kohteena olevan päätöksen antamispäivänä, päättänyt antaa uuden tulkitsevan tiedonannon asetuksesta N:o 123/85. Tämä tiedonanto, jossa vahvistettaisiin uudet kriteerit välittäjän käsitteen määrittämiselle, veisi sisällön jälleenmyyntiä vastaavan toiminnan käsitteeltä. Komissio on näin loukannut Peugeot'n perusteltua luottamusta sen asetukseen perustuvan aseman muuttumattomana pysymisen suhteen.

66 Kantajien mukaan komissio on myös rikkonut yhteisön toimien taannehtivuuskiellon periaatetta, koska komissio on soveltanut asetuksen N:o 123/85 uutta tulkintaa taannehtivasti Peugeot'n toimintaan (9.5.1989 päivätty kiertokirje), johon olisi pitänyt soveltaa aiempaa tulkintaa. Joka tapauksessa kantajien mukaan siitä, että komissio ei ole koskaan antanut selkeää ja tarkkaa määritystä jälleenmyyntiä vastaavan toiminnan käsitteelle, aiheutuu oikeudellista epävarmuutta.

67 Komissio vastaa, että kantajat ovat vastaanottaneet PO IV:n osastopäällikön allekirjoittaman, 15.7.1987 päivätyn kirjeen, jossa esitetään selkeästi komission kanta ammattimaisten välittäjien toiminnasta yleensä sekä erityisesti Eco Systemin tapauksessa.

68 Uuden tiedonannon osalta vastaaja arvioi, ettei siihen liity taannehtivaa soveltamista, koska siinä ainoastaan muistutetaan siitä periaatteesta, jonka mukaan asetuksessa N:o 123/85 tarkoitettu välittäjä toimii kuluttajan nimissä ja tämän lukuun, eikä sillä tämän vuoksi ole omaisuuteen liittyviä riskejä.

69 Väliintulija Eco System tyytyy muistuttamaan, että edellä mainitussa Peugeot I -tuomiossa on jo hylätty kantajien nyt uudestaan esittämä oikeusvarmuuden periaatteen rikkomista koskeva väite.

70 Väliintulija BEUC väittää tämän osalta, että 12.12. annettu tiedonanto tai komission toinen asetusta N:o 123/85 koskeva tiedonanto eivät kumpikaan ole lainsäädäntötoimia eivätkä laillisesti päteviä tulkintoja asetuksesta, eikä niillä näin voi muuttaa mainittua asetusta. BEUC katsoo lisäksi, ettei jälkimmäistä tiedonantoa ole sovellettu taannehtivasti, koska siinä ei muutettu sitä periaatetta, jonka mukaan asetuksen N:o 123/85 3 artiklan 11 kohtaa sovelletaan välittäjään, joka esittää etukäteen annetun valtakirjan.

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

71 Ensinnäkin on todettava, ettei kiistan kohteena oleva päätös suinkaan perustu, eikä voisikaan laillisesti perustua, komission uuteen asetusta N:o 123/85 koskevaan 4.12.1991 annettuun tiedonantoon, jota ei päätöksessä edes mainita. Tästä seuraa, etteivät kantajat voi vedota uuteen tiedonantoon kiistääkseen kanteen kohteena olevan päätöksen laillisuuden.

72 Sen väitteen osalta, jonka mukaan komissio on kanteen kohteena olevassa päätöksessä ja sen itse asetuksen N:o 123/85 3 artiklan 11 kohdasta 12.12. antamassa tiedonannossa tulkinnut asetusta eri tavoin ja näin rikkonut oikeusvarmuuden periaatetta, on todettava, että kuten ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on jo edellä todennut (katso 44 kohta ja 46 kohta), ei jälleenmyyntiä vastaavan toiminnan käsitettä mainitussa tiedonannossa missään tapauksessa voida tulkita siten, että rajoitettaisiin valtakirjan saaneen välittäjän käsitteen ulottuvuutta sellaisena kuin se esitetään asetuksen N:o 123/85 3 artiklan 11 kohdassa.

73 Lisäksi ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin muistuttaa, että kuten se on jo edellä mainitussa tuomiossaan asiassa Peugeot I 48 kohdassa todennut, komission yksiköt olivat jo edellä mainitussa 15.7.1987 päivätyssä kirjeessään esittäneet kantajille kantansa 12.12. annetussa tiedonannossa esitetystä jälleenmyyntiä vastaavasta toiminnasta. Kirjeen 3 kohdan toisessa kappaleessa mainitaan itse asiassa selvästi, että "kun välittäjä vastaa riskistä, joka liittyy

palveluyrityksen toimintaan eikä sellaisesta riskistä, joka liittyy osto- ja jälleenmyyntitoimintaan, ei välittäjän toimintaa voida katsoa tiedonannossa tarkoitetuksi jälleenmyyntiä vastaavaksi toiminnaksi – – ".

74 Ottaen huomioon edellä esitetyn on todettava, että kantajat eivät ole esittäneet mitään uutta tekijää, jonka perusteella voitaisiin kyseenalaistaa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen edellä mainitussa tuomiossaan asiassa Peugeot I esittämää arviointia, jonka mukaan komissio ei ole rikkonut oikeusvarmuuden periaatetta. Myös toinen kanneperuste on tämän vuoksi hylättävä perusteettomana.

75 Kaikesta edellä esitetystä seuraa, että koska kantajien esittämät kanneperusteet ovat perusteettomia, kanne on hylättävä.

Oikeudenkäyntikulut

76 Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen työjärjestyksen 87 artiklan 2 kohdan mukaisesti asianosainen, joka häviää asian, velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Koska kantajat ovat hävinneet asian ja komissio sekä väliintulijat ovat vaatineet niitä korvaamaan oikeudenkäyntikulut, kantajat on velvoitettava korvaamaan oikeudenkäyntikulut yhteisvastuullisesti.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIN
(toinen jaosto)

on antanut seuraavan tuomiolauselman:

1) Kanne hylätään.

2) Kantajat velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut yhteisvastuullisesti, mukaan lukien väliintulijoiden oikeudenkäyntikulut.

Cruz Vilaça Barrington

Biancarelli Saggio Briët

Julistettiin Luxemburgissa 22 päivänä huhtikuuta 1993.

H. Jung
kirjaaja

J. L. Cruz Vilaça
jaoston puheenjohtaja