YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (viides jaosto)

15 päivänä syyskuuta 2005 *

Asiassa T-325/01,

DaimlerChrysler AG, kotipaikka Stuttgart (Saksa), edustajinaan asianajajat R. Bechtold ja W. Bosch,

kantajana,

vastaan

Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehenään W. Mölls, avustajanaan asianajaja H.-J. Freund, prosessiosoite Luxemburgissa,

vastaajana,

jossa vaaditaan ensisijaisesti EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan mukaisesta menettelystä (Asia COMP/36.264 — Mercedes-Benz) 10 päivänä lokakuuta 2001 tehdyn komission päätöksen 2002/758/EY (EYVL 2002, L 257, s. 1) kumoamista ja toissijaisesti kyseisessä päätöksessä määrätyn sakon alentamista,

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

EUROOPAN YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIN (viides jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja P. Lindh sekä tuomarit R. García-Valdecasas ja J. D. Cooke,

kirjaaja: hallintovirkamies I. Natsinas,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 25.5.2004 pidetyssä istunnossa esitetyn,

on antanut seuraavan

tuomion

Oikeusriidan perustana olevat tosiseikat

1 Käsiteltävänä olevalla kanteella vaaditaan EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan mukaisesta menettelystä (Asia COMP/36.264 — Mercedes-Benz) 10 päivänä lokakuuta 2001 tehdyn komission päätöksen 2002/758/EY (EYVL 2002, L 257, s. 1; jäljempänä riidanalainen päätös) kumoamista.

2 DaimlerChrysler AG (jäljempänä kantaja) on konsernin emoyhtiö, joka toimii erityisesti moottoriajoneuvojen valmistamisen ja myynnin alalla.

3 Daimler-Benz AG sulautettiin kantajaan 21.12.1998 7.5.1998 allekirjoitetun Business combination -sopimuksen perusteella. Kantaja on siis Daimler-Benz AG:n oikeudellinen seuraaja, ja sille siirtyivät kaikki viimeksi mainitun yhtiön oikeudet, varat, sitoumukset ja velvoitteet.

4 Ennen tätä sulautumista Daimler-Benz AG oli Daimler-Benz-konsernin emoyhtiö, joka tytäryhtiöidensä välityksellä harjoitti toimintaa maailmanlaajuisesti. Lisäksi Daimler-Benz AG:n tytäryhtiö Mercedes-Benz AG sulautettiin ensiksi mainittuun yhtiöön 26.5.1997. Tuosta päivästä lähtien se on vastannut Daimler-Benz AG:n moottoriajoneuvoihin liittyvästä liiketoiminnasta. Riidanalaisen päätöksen mukaisesti nimeä "Mercedes-Benz" käytetään tässä tuomiossa viitattaessa tilanteen mukaan Daimler-Benz AG:hen (vuoteen 1989 saakka), Mercedes-Benz AG:hen (vuoteen 1997 saakka), Daimler-Benz AG:hen (vuosina 1997 ja 1998) tai kantajaan (vuodesta 1998 lähtien).

5 Komissio sai vuoden 1995 alusta lähtien useita kirjeitä kuluttajilta, jotka valittivat Daimler-Benz-konserniin kuuluvien yritysten rajoittavan Mercedes-Benz-merkkisten uusien moottoriajoneuvojen vientiä eri jäsenvaltioihin.

6 Komission käytettävissä oli viitteitä siitä, että kyseiseen konserniin kuuluvien yritysten toiminnasta aiheutuu EY 81 artiklan 1 kohdan vastaista markkinoiden eristämistä. Komissio teki 6 päivänä helmikuuta 1962 annetun neuvoston asetuksen N:o 17 (perustamissopimuksen [81] ja [82] artiklan ensimmäinen täytäntöönpanoasetus) (EYVL 1962, 13, s. 204) 14 artiklan nojalla 4.12.1996 useita tutkintapäätöksiä.

Nämä tutkimukset suoritettiin 11.12. ja 12.12.1996 Daimler-Benz AG:ssä Stuttgartissa (Saksa), Mercedes-Benz Belgium SA/NV:ssä Belgiassa, Mercedes-Benz Nederland NV:ssä Utrechtissä (Alankomaat) ja Mercedes-Benz España, SA:ssa Espanjassa.

7 Komissio lähetti Daimler-Benz AG:lle asetuksen N:o 17 11 artiklan nojalla 21.10.1998 tietojensaantipyynnön, johon kyseinen yhtiö vastasi 10.11.1998. Komissio lähetti myös kantajalle 15.6.2001 tietojensaantipyynnön, johon se vastasi 9.7.2001. Komissio löysi ja takavarikoi 11.12. ja 12.12.1996 suoritetuissa tutkimuksissa useita asiakirjoja, jotka yhdessä kantajalle lähetettyjen tietojensaantipyyntöjen ja kantajan huomautusten kanssa muodostavat riidanalaisen päätöksen perustan.

8 Komissio teki riidanalaisen päätöksen 10.10.2001.

Riidanalainen päätös

9 Komissio katsoo riidanalaisessa päätöksessä, että Mercedes-Benz on itse tai tytäryhtiöidensä eli Mercedes-Benz España, SA:n (jäljempänä MBE) ja Mercedes-Benz Belgium SA:n (jäljempänä MBBel) kautta rikkonut EY 81 artiklan 1 kohdan määräyksiä. Komission mukaan riidanalaisessa päätöksessä todetut toimenpiteet koskevat Mercedes-Benz-merkkisten henkilöautojen vähittäiskauppaa (143–149 perustelukappale).

10 Komissio kuvaa riidanalaisessa päätöksessä asianomaisia yrityksiä ja niiden jakeluverkkoa. Se esittää, että Mercedes-Benz-merkkisten henkilöautojen jakelusta vastaa Saksassa pääasiassa verkosto, joka muodostuu konserniin kuuluvista sivuliikkeistä, välittäjinä toimivista edustajista, joilla on kauppaedustajan asema (kuten se on määritelty Saksan kauppalain 84 §:n 1 momentissa), sekä komissionsaajista (15 perustelukappale). Komissio toteaa, että jakeluverkko Belgiassa muodostuu yhdestä maahantuojasta eli MBBel:stä, joka on määrittelemättömästä päivästä lähtien ollut Daimler-Benz AG:n kokonaan omistama tytäryhtiö, ja Daimler-Benz AG puolestaan on kantajan kokonaan omistama tytäryhtiö 21.12.1998 lähtien, ja MBBel myy uusia ajoneuvoja kahden sivuliikkeen, jälleenmyyjien, edustajien ja/tai sellaisten korjaamojen välityksellä, jotka voivat myös välittää uusia autoja koskevia ostosopimuksia (17 ja 19 perustelukappale). Espanjassa jakelun hoitaa verkosto, johon kuuluu kolme MBE:n sivuliikettä ja jälleenmyyjiä. Komissio huomauttaa, että jotkin edustajat ja/tai korjaamot eivät myy autoja, vaan ne ainoastaan välittävät ostosopimuksia. Se täsmentää, että MBE on Daimler-Benz España, SA -nimisen kansallisen holdingyhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö ja että Daimler-Benz España, SA oli puolestaan Daimler-Benz AG:n 99,88-prosenttisesti omistama tytäryhtiö. Tämä holdingyhtiö on ollut 21.12.1998 lähtien kantajan kokonaan omistama tytäryhtiö (20 perustelukappale).

11 Komissio toteaa, että toisin kuin kantaja on hallinnollisessa menettelyssä väittänyt, EY 81 artiklan 1 kohtaa voidaan soveltaa Mercedes-Benzin ja saksalaisten edustajien välisiin sopimuksiin samalla tavalla kuin sopimusjakelijoiden kanssa tehtyihin sopimuksiin. Komission mukaan "edustajille asetettuja rajoituksia on siis tarkasteltava samalla tavoin kuin itsenäisen [jakelijan] tapauksessa" (168 perustelukappale).

12 Komissio toteaa tältä osin ensiksikin, että Mercedes-Benzin saksalaisiin edustajiin kohdistuu monia yritystoimintaan liittyviä riskejä, jotka liittyvät erottamattomasti niiden Mercedes-Benz-välitystoimintaan ja joiden perusteella Mercedes-Benzin ja edustajien välisiin sopimuksiin voidaan soveltaa EY 81 artiklaa (153–160 perustelukappale).

13 Se huomauttaa erityisesti, että saksalainen Mercedes-Benz-edustaja vastaa huomattavassa määrin välittämiinsä ajoneuvoihin liittyvästä hintariskistä. Komissio toteaa, että jos edustaja myöntää uusien ajoneuvojen myyntihinnoista Mercedes-Benzin hyväksymiä alennuksia, nämä alennukset vähennetään täysimääräisinä sen provisiosta (155 ja 156 perustelukappale).

14 Komissio toteaa, että saksalainen edustaja vastaa uusien ajoneuvojen osalta myös kuljetuskustannusriskeistä saksalaisen edustussopimuksen 4 §:n 4 momentin mukaisesti. Itsenäisen jakelijan tavoin edustaja siirtää kuljetuksen kustannukset ja riskin velvoiteoikeudellisesti asiakkaan kannettaviksi (157 perustelukappale).

15 Edustaja myös maksaa itse huomattavan osan myynninedistämisestä. Komission mukaan edustajan on muun muassa hankittava esittelyautot omalla kustannuksellaan (saksalaisen edustussopimuksen 4 §:n 7 momentti). Esittely- ja yritysajoneuvojen ostoja varten Mercedes-Benz myöntää erityisehtoja. Näitä ajoneuvoja on pidettävä vähintään 3–6 kuukautta, ja niillä on ajettava vähintään 3 000 kilometriä. Edustajalla on sen jälkeen mahdollisuus myydä ne käytettyinä ajoneuvoina edelleen, ja se vastaa näin ollen varsin suuren ajoneuvomäärän myyntiriskistä (158 perustelukappale).

16 Komissio esittää myös, että saksalaisen Mercedes-Benz-edustajan toimintaan liittyy lisäksi väistämättä useita muita yritystoiminnallisia riskejä. Riskeistä vastaaminen on edellytyksenä sille, että yritys voi ryhtyä tällaiseksi edustajaksi. Edustussopimuksen 13 §:n mukaan edustajan on suoritettava takuutöitä ajoneuvoille, joilla on valmistajan takuu. Saksalaisten edustajien on omalla kustannuksellaan perustettava korjaamo ja tarjottava siellä huoltopalvelu- ja takuusuorituksia sekä osallistuttava

tarvittaessa päivystys- ja hätäpalveluihin (edustussopimuksen 12 §). Lisäksi saksalaisen edustajan on omalla kustannuksellaan pidettävä yllä varaosavarastoa ajoneuvojen korjaamiseksi korjaamollaan (edustussopimuksen 14 §) (159 perustelukappale).

17 Komissio huomauttaa toiseksi, että saksalaisen edustajan yksityisen yritystoiminnan liikevaihto ylittää taloudelliselta kannalta moninkertaisesti uusien autojen ostosopimusten välittämisen liikevaihdon. Komissio toteaa seuraavaa: "Edustaja saa välitystoiminnasta palkkion, joka koostuu henkilöautojen 12,2 prosentin perusprovisiosta sekä jopa 3,6 prosentin suoritusperusteisesta provisiosta. Nämä enimmillään 15,8 prosentin provisiot ovat edustustoiminnan liikevaihtoa. Näistä provisioista edustajan on katettava autonostajille myöntämänsä alennukset. Edustusliiketoiminnan todellinen liikevaihto on siis alhaisempi kuin kyseinen 15,8 prosenttia." Komissio toteaa edelleen seuraavaa (159 perustelukappale): "Välitysliiketoiminnasta saatava liikevaihto on noin puolet edustajan koko liikevaihdosta (kun ajoneuvojen hinnat katsotaan osaksi liikevaihtoa). Välityksestä saatu todellinen liikevaihto muodostuu kuitenkin edellä mainituista provisioista. Kun provisioita verrataan täysin edustajan vastuulla tapahtuvan välitystoiminnan liikevaihtoon, voidaan todeta, että noin yksi kuudesosa kokonaisliikevaihdosta muodostuu edustajana toimimisesta."

18 Komissio katsoo, että kun tarkastellaan edustajien riskien määrää ja laajuutta, voidaan jo todeta paikkansapitämättömäksi kantajan väite siitä, että nämä riskit olisivat tavallisia todellisille kauppaedustajille. Komissio toteaa, että "tilanne olisi toinen vain silloin, kun edustaja voisi valita, ottaako se vastatakseen tuntuvat riskit, jotka liittyvät esittely- ja yritysajoneuvoihin, takuusuorituksiin, huolto- ja korjaamotoiminnan harjoittamiseen ja varaosapalveluun, vai vastaako se ainoastaan uusien autojen ostosopimusten välittämistä". Tässä tapauksessa asia ei kuitenkaan ole näin (160 perustelukappale).

19 Komissio hylkää merkityksettömänä kantajan väitteen, jonka mukaan saksalaiset edustajat kuuluvat kantajayrityksen liiketoimintaan. Kantaja nojautuu tältä osin saksalaiseen "edustajaan ja tämän liiketoimintaan kohdistuviin vaatimuksiin (yleensä yksinomaan Mercedes-Benz-ajoneuvojen myynti, yhdenmukainen esiintyminen Mercedes-Benzin edustajina, edustajaliikkeen varustus ja sisustus kaluston ja henkilöstön suhteen, mainonta, julkinen kuva sekä velvollisuus valvoa kantajan etuja ja noudattaa Mercedes-Benzin tunnusten käyttöä koskevia ohjeita)" sekä siihen, että edustaja on "yhden yrityksen edustaja", joka saa myydä vain Mercedes-Benz-ajoneuvoja (162 perustelukappale). Komissio katsoo riidanalaisessa päätöksessä kuitenkin, että "liittäminen päämiehen liiketoimintaan" ei riskinjaon ohella riitä erottamaan kauppaedustajaa itsenäisestä jakelijasta (163 perustelukappale). Komissio vertaa kantajan mainitsemia saksalaisten edustussopimusten määräyksiä ulkomaisten jälleenmyyntisopimusten määräyksiin osoittaakseen saksalaisten edustajien "kuulumisen päämiehen liiketoimintaan" (164 perustelukappale). Komissio katsoo, että tällä tavalla vertailtaessa saksalaisille edustajille ja ulkomaisille sopimusjakelijoille asetetut velvoitteet havaitaan samoiksi, ja nämä molemmat jakelumuodot ovat yhtä vahvasti "sidoksissa" Mercedes-Benzin jakelujärjestelmään (165 perustelukappale).

20 Komissio väittää, että Mercedes-Benz on rajoittanut kilpailua neljällä eri toimenpiteellä.

21 Se väittää ensiksikin, että sen johdosta, että uusi W 210 -sarja (uusi E-sarja) tuotiin markkinoille, kaikille saksalaisen jakeluverkon jäsenille, myös edustajille, annettiin erityisesti 6.2.1996 päivätyssä tiedotteessa selkeät ohjeet, joissa niitä kehotettiin "pysymään sopimusalueellaan". Ohjeet käsittelivät tämän sarjan lisäksi uusien autojen kauppaa yleensä. Tämän tiedotteen lopussa Mercedes-Benz esitti seuraavansisältöisen uhkauksen: "Emme epäröi supistaa W 210 -sarjan ajoneuvokiintiöitä, mikäli havaitsemme, että tuotantokiintiöt eivät yksittäisten alueiden vastaanottokyvyn vuoksi ole perusteltuja." Näin ohjeista tuli erityisen painokkaita.

22 Komission mukaan näiden ohjeiden tavoitteena oli, että jakelukumppanit myisivät niille osoitettuja W 210 -sarjaan ja muihin sarjoihin kuuluvia ajoneuvoja vain omalla sopimusalueellaan ja että ne eivät toimittaisi niitä kauttakulkuasiakkaille, jotka eivät kuulu niiden sopimusalueen asiakaskuntaan. Näin oli tarkoitus tiedotteessa mainitulla tavalla rajoittaa "sisäistä kilpailua", eli niin sanottua "automerkin sisällä" käytävää kilpailua saksalaisten edustajien sekä näiden ja saksalaisten tai ulkomaisten sivuliikkeiden ja ulkomaisten jälleenmyyjien välillä. Näin ollen 6.2.1996 päivätyn tiedotteen tarkoituksena oli rajoittaa "merkin sisällä" käytävää kilpailua.

23 Komissio toteaa toiseksi, että toisista jäsenvaltioista olevilta kauttakulkuasiakkailta on lähes poikkeuksetta täytynyt vaatia 15 prosenttia kauppahinnasta käsittävä ennakkomaksu. Se katsoo, että tämä käytäntö vaikeuttaa rinnakkaiskauppaa entisestään, koska se rajoittaa edustajien mahdollisuutta harjoittaa omaa myyntipolitiikkaansa ja esimerkiksi jättää kyseinen ennakkomaksu perimättä itse tuntemiltaan kauttakulkuasiakkailta. Se huomauttaa, että vaikka tällaiset ennakkomaksut saattaisivat olla kaupalliselta kannalta tietyissä tapauksissa järkeviä, minkäänlaista ennakkomaksua ei vaadita Saksan alueella tapahtuvan myynnin osalta, vaikka myös niissä voisi olla toisinaan tarvetta vastaaviin turvatoimiin. Sääntö syrjii näin ollen rinnakkaiskauppaa Saksan ajoneuvokaupan hyväksi (174 perustelukappale).

24 Komissio katsoo kolmanneksi, että toimituskiellolla, joka sisältyy saksalaisiin edustussopimuksiin (ks. 2 §:n 1 momentin d kohta) ja espanjalaisiin jälleenmyyntisopimuksiin (ks. 4 §:n d momentti) ja joka koskee konsernin ulkopuolisia leasingyrityksiä silloin kun niillä ei ole nimettyä leasingasiakasta, pyritään rajoittamaan kilpailua Mercedes-Benz-konserniin kuuluvien leasingyritysten ja sen ulkopuolisten leasingyritysten välillä Saksassa ja Espanjassa. Viimeksi mainitut leasingyritykset voivat nimittäin hankkia Mercedes-ajoneuvoja vain tietyissä tapauksissa, eli suoraan konkreettiselle leasingasiakkaalle, mutta ei varastoon. Ne eivät voi näin ollen antaa ajoneuvoa nopeasti käytettäväksi. Komission mukaan toimituksia leasingyrityksille koskevat jakelusäännöt johtavat myös siihen, että konsernin ulkopuoliset leasingyritykset eivät saa leasingajoneuvoja ostaessaan samoja hintaetuja kuin muut omaa ajoneuvokantaa ylläpitävät asiakkaat. Ehdot

heikentävät yhdessä niitä edellytyksiä, joiden perusteella konsernin ulkopuoliset leasingyritykset voivat tarjota Mercedes-autoja, ja näin ollen myös edellytyksiä kilpailla myöhemmän vaiheen leasingmarkkinoilla Mercedes-Benz-konserniin kuuluvien leasingyritysten kanssa. Edustajien ja jälleenmyyjien leasingyritysten kanssa tekemiä kauppoja koskevien sääntöjen tarkoituksena on leasingautojen hinnoilla ja toimitusehdoilla käytävän kilpailun rajoittaminen (176 perustelukappale).

25 Komissio toteaa neljänneksi, että MBBel:n ja Belgian Mercedes-Benz-jälleenmyyjien liiton välillä 20.4.1995 tehdyllä sopimuksella, jolla päätettiin rajoittaa hinnanalennukset 3 prosenttiin, tarkistuttaa E-sarjaan liittyvä alennuskäytäntö ulkopuolisen yrityksen avulla ja supistaa uuden E-sarjan toimituksia, jos alennukset ovat sovittua suurempia, pyritään rajoittamaan hintakilpailua Belgiassa.

26 Todettuaan, että kyseiset toimenpiteet vaikuttavat tuntuvasti jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja että niitä ei voida vapauttaa EY 81 artiklan 1 kohdan soveltamisesta, komissio katsoo, että kantajalle on määrättävä sakkoa, koska se vastaa kaikista kilpailusäännösten rikkomisista, joihin Daimler-Benz AG ja Mercedes-Benz AG tai tytäryhtiöt Daimler-Benz MBBel ja MBE ovat syyllistyneet.

27 Komissio katsoo tältä osin, että vientirajoituksiin tähtäävät toimenpiteet muodostavat yhden rikkomisen, joka koostuu kahdesta osasta (ohje olla myymättä sopimusalueen ulkopuolelle ja sääntö 15 prosentin ennakkomaksusta), joita toteutettiin samanaikaisesti tietyn ajan. Komission mukaan tämä rikkominen on erityisen vakava, joten sopiva sakon perusmäärä on 33 miljoonaa euroa. Komissio toteaa kyseisen rikkomisen keston osalta, että kun rikkomisen molemmat osat otetaan huomioon, rikkominen alkoi 12.9.1985 eikä se ole vielä päättynyt. Komission mukaan tästä syystä kyseessä on pitkäkestoinen rikkominen. Se katsoo kuitenkin, että ennakkomaksusäännön mahdolliset vaikutukset olivat selvästi vähäisemmät

kuin suoraan vientiä vastaan annetut ohjeet. Viimeksi mainitut ohjeet olivat olleet voimassa vain 6.2.1996 ja 10.6.1999 välisen ajan eli 3 vuotta 4 kuukautta. Tästä syystä komissio pitää sopivana korottaa sakon perusmäärää ainoastaan 42,5 prosenttia eli 14,025 miljoonaa euroa. Näin ollen sakon perusmäärä on 47,025 miljoonaa euroa.

28 Komissio katsoo, että saksalaisessa edustussopimuksessa ja espanjalaisessa jälleenmyyntisopimuksessa olevaa kieltoa ajoneuvojen myymisestä varastoon leasingyrityksille on pidettävä vakavana. Se katsoo sopivaksi sakon perusmääräksi 10 miljoonaa euroa. Komission mukaan rikkominen alkoi 1.10.1996 eikä se ole vielä päättynyt. Rikkomisen kesto on siis viisi vuotta, joka katsotaan keskipitkäksi rikkomiseksi. Komissio pitää sopivana korottaa perusmäärää rikkomisen keston perusteella 50 prosenttia eli 5 miljoonaa euroa, eli sakon määrä on siis 15 miljoonaa euroa.

29 Komission mukaan MBBel:n aktiivisesti tukemat toimenpiteet myyntihintojen määräämiseksi Belgiassa ovat luonnostaan erittäin vakavaa kilpailusääntöjen rikkomista. Se katsoo, että tämä rikkominen on kokonaisuudessaan vakava, ja se pitää sopivana sakon perusmääränä 7 miljoonaa euroa. Komissio toteaa, että nämä toimenpiteet olivat voimassa 20.4.1995 ja 10.6.1999 välisen ajan eli keskipitkän ajan, ja se pitää sopivana korottaa sakon perusmäärää 40 prosenttia eli 2,8 miljoonaa euroa, jolloin sakon määrä on siis 9,8 miljoonaa euroa.

30 Komissio ei totea riidanalaisessa päätöksessä, että asiaan liittyisi raskauttavia tai lieventäviä seikkoja. Laskettaessa yhteen edellä mainitut määrät sakon määräksi saadaan siten yhteensä 71,825 miljoonaa euroa.

31 Komissio on edellä esitettyjen seikkojen perusteella tehnyt riidanalaisen päätöksen, jonka päätösosa on seuraava:

"1 artikla

[Mercedes-Benz on itse] tai tytäryhtiöidensä [MBE:n] ja [MBBel:n] kautta [rikkonut] Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 81 artiklan 1 kohtaa. Ne ovat toteuttaneet seuraavia toimenpiteitä rinnakkaiskaupan rajoittamiseksi:

— kehottaneet 6 päivästä helmikuuta 1996 alkaen Saksassa toimivia edustajiaan toimittamaan erityisesti W 210 -sarjan uusia ajoneuvoja mahdollisuuksien mukaan vain oman sopimusalueensa asiakkaille ja välttämään sisäistä kilpailua; toimenpiteet olivat voimassa 10 päivään kesäkuuta 1999,

— kehottaneet 12 päivästä syyskuuta 1985 alkaen Saksassa toimivia edustajiaan vaatimaan [kauttakulku]asiakkaiden tilatessa uuden ajoneuvon ennakkomaksun, joka on 15 prosenttia ajoneuvon hinnasta; toimenpiteen soveltaminen ei ole vielä päättynyt,

— rajoittaneet 1 päivästä lokakuuta 1996 alkaen nykyhetkeen asti henkilöautojen toimituksia leasingyrityksille varastoon,

— osallistuneet sopimuksiin alennusten myöntämisen rajoittamiseksi Belgiassa; sopimukset tehtiin 20 päivänä huhtikuuta 1995 ja kumottiin 10 päivänä kesäkuuta 1999.

2 artikla

[Mercedes-Benzin] on lopetettava vielä jatkuva 1 artiklassa tarkoitettu rikkominen välittömästi tämän päätöksen tiedoksiantamisen jälkeen, eikä se saa korvata kyseisiä toimenpiteitä samaan tarkoitukseen tai vaikutukseen tähtäävillä rajoituksilla; viimeistään kahden kuukauden kuluttua tämän päätöksen vastaanottamisesta sen on:

— kumottava 12 päivänä syyskuuta 1985 päivätty kiertokirje 52/85 saksalaisille edustajille ja kaupitsijoille osoitetulla kiertokirjeellä siltä osin kuin siinä kehotetaan perimään [kauttakulku]asiakkailta 15 prosentin ennakkomaksu näiden tilatessa henkilöautoja,

— poistettava saksalaisista edustussopimuksista ja espanjalaisista kauppiassopimuksista säännöt, joilla kielletään uusien ajoneuvojen myynti varastoon leasingyrityksille. — —

3 artikla

Edellä 1 artiklassa tarkoitetun rikkomisen vuoksi [Mercedes-Benzille] määrätään 71,825 miljoonan euron sakko.

— —"

32 Riidanalaisesta päätöksestä ilmenee komission katsoneen käsiteltävänä olevassa tapauksessa, että Mercedes-Benz-konserni käyttää tutkimuksissa löydetyissä asiakirjoissa (ks. edellä 7 kohta) ilmaisua "kauttakulkuasiakas" tarkoittaessaan rajat ylittävän myynnin yhteydessä toisesta ETA-alueen valtiosta olevia kuluttajia.

Oikeudenkäyntimenettely ja asianosaisten vaatimukset

33 Kantaja on nostanut nyt käsiteltävänä olevan kanteen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimeen 20.12.2001 toimittamallaan kannekirjelmällä.

34 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin (viides jaosto) päätti esittelevän tuomarin kertomuksen perusteella aloittaa suullisen käsittelyn. Se kehotti prosessinjohtotoimenpiteenä asianosaisia vastaamaan eräisiin kysymyksiin kirjallisesti ennen istuntoa. Asianosaiset ovat noudattaneet tätä pyyntöä.

35 Asianosaisten lausumat sekä heidän vastauksensa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kysymyksiin kuultiin 25.5.2004 pidetyssä istunnossa.

36 Kantaja vaatii, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

— ensisijaisesti kumoaa riidanalaisen päätöksen

— toissijaisesti alentaa riidanalaisen päätöksen 3 artiklassa määrätyn sakon määrää

— velvoittaa komission korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

37 Komissio vaatii, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

— hylkää kanteen

— velvoittaa kantajan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Oikeudellinen arviointi

38 Kantaja esittää kanteensa tueksi neljä kanneperustetta. Ensimmäinen perustuu EY 81 artiklan 1 kohdan rikkomiseen sekä Mercedes-Benz-edustajien kanssa Saksassa tehtyjä sopimuksia koskevaan ilmeiseen arviointivirheeseen. Toinen kanneperuste, joka koskee komission riidanalaisessa päätöksessä toteamaa ensimmäistä ja kolmatta toimenpidettä, perustuu EY 81 artiklan ja perustamissopimuksen [81] artiklan 3 kohdan soveltamisesta moottoriajoneuvojen jälleenmyyntiä ja huoltopalvelua koskevien sopimusten ryhmiin 28 päivänä kesäkuuta 1995 annetun komission asetuksen (EY) N:o 1475/95 (EYVL L 145, s. 25) rikkomiseen. Kolmas kanneperuste perustuu EY 81 artiklan 1 kohdan rikkomiseen sekä komission riidanalaisessa päätöksessä toteamaa toista ja neljättä toimenpidettä koskevaan ilmeiseen arviointivirheeseen. Neljäs kanneperuste perustuu siihen, että riidanalaisen päätöksen 3 artiklassa määrätyn sakon määrä on vahvistettu virheellisesti.

Ensimmäinen kanneperuste, joka perustuu EY 81 artiklan 1 kohdan rikkomiseen sekä Mercedes-Benz-edustajien kanssa Saksassa tehtyjä sopimuksia koskevaan ilmeiseen arviointivirheeseen

Asianosaisten lausumat

39 Kantaja kiistää riidanalaisessa päätöksessä esitetyt komission päätelmät, jotka koskevat saksalaisten edustajien aseman oikeudellista määrittelyä. Se väittää, että EY 81 artiklan 1 kohdassa määrätty yhteisjärjestelyjen kielto ei koske sen tekemiä saksalaisia kauppaedustajasopimuksia, sillä kyseiset sopimukset koskevat kantajan edustajien toimintaa, joka muodostuu uusien Mercedes-Benz-ajoneuvojen myynnistä. Edustajat eivät vastaa mistään ajoneuvojen myyntiin liittyvistä riskeistä. Ne kuuluvat lisäksi täysin Mercedes-Benz-yrityksen liiketoimintaan, ja ne toimivat siihen nähden oikeudellisesti kuten palkansaajat. Ne täyttävät siis edellytykset, jotka yhteisöjen tuomioistuin on esittänyt vakiintuneessa oikeuskäytännössään, jonka mukaan yhteisjärjestelyjä koskeva kielto ei sovellu kauppaedustajasopimuksiin.

40 Kantaja väittää aluksi, että se ylläpitää Saksassa omaa jakeluverkkoaan yhtäältä sivuliikkeiden avulla ja toisaalta sellaisten kauppaedustajien välityksellä, jotka toimivat Mercedes-Benzin nimissä ja sen lukuun, sekä sellaisten jälleenmyyjien välityksellä, jotka toimivat omissa nimissään, mutta Mercedes-Benzin lukuun. Se katsoo, että Mercedes-Benzin saksalaisen myyntiverkon edustajat eivät ole oikeudelliselta tai taloudelliselta kannalta katsoen uusien ajoneuvojen jälleenmyyjiä. Ne neuvottelevat uusia ajoneuvoja koskevia ostosopimuksia Mercedes-Benzin lukuun kyseisen yhtiön asettamien ehtojen mukaisesti. Kantaja esittää, että sillä seikalla, että edustajat eivät osta uusia ajoneuvoja Mercedes-Benziltä ja että niillä ei siis ole varastoja, on huomattava taloudellinen merkitys. Vastuu uusien ajoneuvojen myyntiin liittyvistä riskeistä, mukaan lukien varastointi ja siitä johtuva pääomien sitominen, on kokonaan Mercedes-Benzillä. Kantajan mukaan edustajilla on vain se riski, joka seuraa niiden toiminnasta välittäjänä. Kantaja on siten oikeudellisesti

vapaa päättämään, tekeekö se myyntisopimuksia ja minkälaisilla ehdoilla se niitä tekee. Edustajia koskevat ohjeet ja sopimusvelvoitteet, jotka liittyvät myyntisopimusten tekemiseen ja sisältöön, eivät kuulu yhteisjärjestelyjä koskevan oikeuden piiriin.

41 Kantaja väittää, että yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan EY 81 artiklan 1 kohta ei sovellu edustussopimuksiin, kun kaksi kumulatiivista edellytystä täyttyy, eli yhtäältä se, että kauppaedustaja kuuluu valmistajan myyntiverkkoon, ja toisaalta se, että kauppaedustaja toimii välittäjänä ja edustajana yksinomaan toimeksiantajan lukuun (yhdistetyt asiat 40/73–48/73, 50/73, 54/73–56/73, 111/73, 113/73 ja 114/73, Suiker Unie ym. v. komissio, tuomio 16.12.1975, Kok. 1975, s. 1663 ja asia C-266/93, Volkswagen ja VAG Leasing, tuomio 24.10.1995, Kok. 1995, s. I-3477).

42 Kantaja katsoo sen edellytyksen osalta, joka koskee päämiehen "liiketoimintaan kuulumista", että komission riidanalaisessa päätöksessä noudattama lähestymistapa ei ole johdonmukainen eikä yhteensoveltuva asiaa koskevan oikeuskäytännön kanssa, erityisesti siltä osin kuin kyseisessä päätöksessä todetaan, että "liittäminen päämiehen liiketoimintaan ei riskinjaon ohella riitä erottamaan kauppaedustajaa itsenäisestä kauppiaasta" (riidanalaisen päätöksen 163 perustelukappale).

43 Kantaja katsoo, että torjuessaan "päämiehen liiketoimintaan kuulumista" koskevan osatekijän ja korostaessaan "riskinjakoa" koskevan kriteerin merkitystä komissio laajentaa yhteisjärjestelyjä koskevan kiellon soveltamisalan kauppaedustukseen tavalla, jota ei ole koskaan puollettu. Se katsoo kuitenkin, että edellä 41 kohdassa mainituissa yhdistetyissä asioissa Suiker Unie ym. vastaan komissio annetusta tuomiosta ilmenee selvästi, että yhteisöjen tuomioistuin asettaa "päämiehen liiketoimintaan kuulumisen" edellytykseksi paitsi sen, että edustaja ei kanna riskejä, myös sen, että sen intressit liittyvät päämiehen intresseihin.

44 Lisäksi kantaja väittää, että toisin kuin komissio on riidanalaisessa päätöksessä esittänyt (ks. riidanalaisen päätöksen 164 ja 165 perustelukappale), sillä seikalla, että ulkomaiset jälleenmyyjät, jotka eivät ole kauppaedustajia, esiintyvät kolmansia osapuolia kohtaan samankaltaisella tavalla kuin saksalaiset Mercedes-Benz-edustajat, ei ole merkitystä. Yhtäältä olisi todettava, että myös riskinjako on vastaavanlainen. Toisaalta tämä rinnastaminen ei ole perusteltu, koska yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan "päämiehen liiketoimintaan kuuluminen" ei riipu pelkästään ulkoisista tekijöistä, jotka liittyvät tapaan, jolla jakelija esiintyy yleisesti ottaen kolmansia osapuolia ja erityisesti asiakkaita kohtaan, vaan se riippuu myös "sisäisestä" osatekijästä, joka liittyy riskinjakoon ja siihen, että edustajan intressit täysimääräisesti liittyvät päämiehen intresseihin.

45 Kantaja arvostelee myös sitä, että komissio katsoo riidanalaisessa päätöksessä, että valmistajan ja kauppaedustajan välillä tehtyjen sopimusten arvioimiseksi kartellioikeuden kannalta on riittävää määrittää, onko kauppaedustajan otettava vastuulleen yritystoimintaan liittyviä riskejä, jotka "liittyvät erottamattomasti" sen välitystoimintaan (ks. vastaavasti riidanalaisen päätöksen 153 perustelukappale). Kantaja väittää, että tämä kannanotto, jonka komissio on esittänyt sekä riidanalaisessa päätöksessä että vertikaalisia rajoituksia koskevissa suuntaviivoissaan (EYVL 2000, C 291, s. 1; jäljempänä suuntaviivat), on objektiivisesti katsoen perusteeton täyskäännös sen aikaisempaan näkemykseen EY 81 artiklan soveltuvuudesta. Se katsoo myös, että kyseinen kannanotto ei ole yhteensoveltuva asiaa koskevan yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön kanssa.

46 Kantaja myöntää, että Mercedes-Benz-edustajat vastaavat eräistä kuluista ja riskeistä.

47 Se esittää ensiksikin, että edustajan on kaikissa tapauksissa otettava "provisioon" liittyvä riski. Provisio vahvistetaan yleensä prosenttiosuutena edustajan välityksellä toteutetun myynnin volyymista. Edustajan mahdollisuus saada provisiota kasvaa, kun myynnin volyymi on suuri, ja päinvastoin. Kantaja toteaa, että kun

toimeksiantaja, joka viime kädessä päättää, tehdäänkö sopimus ostajan edellyttämillä ehdoilla, myöntää hinnanalennuksia, se pienentää paitsi omia tulojaan myös kauppaedustajan provisiota. Kantaja korostaa, että Mercedes-Benz-edustajat eivät kuitenkaan osallistu hintariskeihin, ja se kiistää arvion, jonka mukaan "hintamyönnytysten" vähentäminen edustajan provisiosta on "hintariski".

48 Todellisuudessa kauppaedustajan sopimus määrittelee edustajan saamien provisioiden määrän. Tämä määrä vaihtelee sen mukaan, onko kyseessä yksittäinen kauppa vai suurasiakkaan tai "käyttäjän" kanssa tehdyn sopimuksen perusteella tehty kauppa. Kantaja väittää, että edustajan kanssa on sovittu pienemmästä provisiosta, kun kyseessä on myynti suurasiakkaille ja eräille käyttäjille, koska nämä myynnit asiakkaille, joilla on Mercedes-Benzin (eikä edustajan) kanssa erityinen sopimussuhde, joka muodostuu volyymiin perustuvia alennuksia tai luokkakohtaisia alennuksia koskevista sopimuksista, eivät pääsääntöisesti edellytä samoja investointeja kuin muuntyyppinen myynti, erityisesti myynti uusille asiakkaille. On näin ollen objektiivisesti katsoen perusteltua antaa edustajalle pienempi provisio. Kantaja lisää, että ei ole oikeudellista periaatetta, jonka mukaan kauppaedustajilla olisi aina oikeus samaan provisioon riippumatta siitä, minkätyyppisestä myynnistä on kysymys.

49 Kantaja korostaa, että autojen jälleenmyyjä tekee uusien ajoneuvojen osalta huomattavasti suurempia investointeja kuin Mercedes-Benz-edustaja, erityisesti ajoneuvojen ennakkorahoituksen ja myyntiin liittyvän riskin osalta. Viimeksi mainittu riski liittyy autojen jälleenmyyjän osalta moottoriajoneuvon kokonaishintaan, kun taas Mercedes-Benz-edustaja vastaa vain siitä riskistä, että sen provisio-odotukset eivät toteudu. Lisäksi "provisioriski" rajoittuu kauppaedustajan osalta enintään provision määrään. Kantajan mukaan jälleenmyyjä vastaa riskistä, joka koskee moottoriajoneuvon myymistä tappiolla, mutta edustajalla ei ole tällaista riskiä. Kantaja väittää lopuksi, että se seikka, että edustaja voi provisionsa kustannuksella päättää myöntää hintaedun asiakkaan kanssa tehdyn erityissopimuksen mukaisesti, ei estä sitä, että kyse on kartellioikeuden kannalta kauppaedustussopimuksesta. Kantaja näkee tämän mahdollisuuden pikemminkin vapautena, jonka Mercedes-Benz on myöntänyt edustajalle.

50 Toiseksi, Mercedes-Benz-edustajalle syntyy liiketoimintaan liittyviä kuluja, jotka aiheutuvat pääasiallisesti myynninedistämisestä, jota se harjoittaa neuvotellakseen menestyksellisesti mahdollisimman monta kauppaa. Kolmanneksi, edustaja huolehtii omissa nimissään, omaan lukuunsa ja omalla riskillään korjaustoiminnasta korjaamossa sekä varaosien myynnistä.

51 Kantaja kiistää komission riidanalaisessa päätöksessä esittämän väitteen, jonka mukaan kaupalliseen välitystoimintaan liittyvä etuoikeus ei voi soveltua Mercedes-Benz-edustajiin erityisesti sen takia, että ne on sopimuksen perusteella velvoitettu tarjoamaan huoltopalvelua omissa korjaamoissaan, suorittamaan takuutöitä ja pitämään jatkuvasti varaosia omassa varastossaan (ks. edellä 16 kohta).

52 Kantaja toteaa, että yhteisöjen tuomioistuin on edellä 41 kohdassa mainitussa asiassa Volkswagen ja VAG Leasing ottanut huomioon jälleenmyyjien osallistumisen riskeihin, jotka liittyvät sopimuksiin, jotka ne ovat kauppaedustajina välittäneet VAG Leasingille, ja tämä johtuu velvollisuudesta lunastaa ajoneuvot ennalta sovittuun hintaan leasingsopimusten päättyessä. Yhteisöjen tuomioistuin ei lisäksi hyväksynyt sitä, että ajoneuvojen myyntiä ja välittämistä asiakaskunnalle harjoitettiin rinnakkain, ja se viittasi huoltopalvelutoimintaan, jota jakelijat ovat harjoittaneet omissa nimissään ja omaan lukuunsa. Tästä ei kuitenkaan seuraa, että yhteisöjen tuomioistuin olisi antanut huoltopalvelutoiminnalle itsenäisen merkityksen, vaan sillä on merkitystä vain myyntitoiminnan yhteydessä. Tuomio ei sisällä ainoatakaan indisiota, jonka perusteella voitaisiin päätellä, että kaupallisen välitystoiminnan ja huoltopalvelutoiminnan harjoittamisen samanaikaisuus johtaisi kartellioikeuden mukaisten etuoikeuksien kannalta vahingolliseen kaksijakoiseen suhteeseen.

53 Kantaja toteaa myös, että edustajalle edustussopimuksen 13 §:n 1 momentissa asetettu velvollisuus "suorittaa takuun piiriin kuuluvia toimenpiteitä Daimler-Benzin toimittamille ajoneuvoille riippumatta siitä, missä tai kenen välityksellä ne on

myyty", on asetuksen N:o 1475/95 5 artiklan 1 kohdan a alakohdan nojalla ennakkoedellytys poikkeuksen soveltamiselle. Jos Mercedes-Benz ei olisi määrännyt vastaavaa takuuvelvoitetta edustajilleen, komissio olisi tämän perusteella todennäköisesti väittänyt, että edustussopimukset eivät täytä asetuksen N:o 1475/95 vaatimuksia.

54 Kantaja katsoo, että komission olettama, jonka mukaan edustaja saa vastikkeena takuutöistään ainoastaan "takuupalkkion", joka arvioidaan edustajaa koskevien keskimääräisten palkkiotaksojen mukaisesti ja joka "ei välttämättä" siis kata maksuja, jotka se voisi vapaasti neuvotellen saada kolmannelta osapuolelta, on perusteeton. Takuutöistä huolehtiessaan edustajat saavat enemmän kuin pelkän korvauksen kuluistaan, eli ne saavat myös palkkion, jonka ne olisivat sopineet kolmannen osapuolen kanssa tästä samasta korjauksesta. Tässä yhteydessä sovellettavat hinnat kattavat niiden kulut ja sisältävät myös voitto-osuuden. Edustaja tekee takuusuorituksia normaalin huoltotoimintansa puitteissa ja toimii tältä osin omissa nimissään ja omaan lukuunsa. Ero "normaaleihin" korjauksiin on "juuri siinä, että asiakas ei ole ajoneuvon omistaja vaan Mercedes-Benz, joka turvautuu edustajaan täyttääkseen takuuvelvoitteen, joka koskee yksinomaan Mercedes-Benziä".

55 Kantajan mukaan sama koskee edustajan tehtäviin kuuluvaa korjaamon perustamista ja varaosavaraston ylläpitoa. Edustaja harjoittaa näitä toimintoja omissa nimissään ja omaan lukuunsa. On näin ollen normaalia, että se rahoittaa nämä investoinnit.

56 Kantaja väittää, että edustajat eivät osallistu kuljetuskuluihin (ks. vastaavasti riidanalaisen päätöksen 157 perustelukappale). Se myöntää, että edustussopimuksen 4 §:n 4 momentista seuraa, että edustajan on sovittava asiakkaan kanssa kuljetuskuluista. Kantaja ei kuitenkaan tulkitse tätä riskiksi, vaan pikemminkin kauppaedustajan lisämahdollisuudeksi tehdä voittoa. Edustaja osallistuu kuljetusjärjestelmään, jonka Mercedes-Benz on järjestänyt tekemällä sopimuksen huolitsijoiden kanssa ja jossa ajoneuvojen kuljetus tarjotaan sille määrättyyn hintaan,

joka laskutetaan edelleen asiakkailta yhdessä edustajan niiden palvelujen, jotka liittyvät ajoneuvon valmistelemiseen luovutettavaksi ja sen rekisteröintiin, sekä tietyn lisän kanssa. Vaikka lisäksi katsottaisiin, että Mercedes-Benzin jakeluverkossa saksalaisia kauppaedustajia ei ole täysin vapautettu kuljetuskuluihin liittyvästä riskistä, kysymys olisi vain "vähäisestä" riskistä, tarkasteltiin sitä sitten kokonaisuutena tai erikseen.

57 Kantaja selittää, että edustajien osallistumisella myynnin edistämiseen ei ole tekemistä eri myyntitoimiin liittyviin riskeihin osallistumisen kanssa, vaan kyse on edustajien velvollisuudesta itse järjestää ja rahoittaa tosiasiallisesti kaupallinen välitystoiminta, johon ne ryhtyvät. Kantaja korostaa, että edustaja ei osallistu maanlaajuiseen tai alueelliseen mainontaan, vaan ainoastaan sen omaan toimintaan liittyvään myynnin edistämiseen. Kauppaedustajat ottavat vastattavakseen tällaisen myynnin edistämisen kulut sekä ne riskit, jotka tästä aiheutuu niiden provision kannalta. Kantaja katsoo, että komission väite, jonka mukaan esittelyajoneuvot ovat jäsenvaltioiden itsenäisiä kauppaedustajia koskevan lainsäädännön yhteensovittamisesta 18 päivänä joulukuuta 1986 annetun neuvoston direktiivin 86/653/ETY (EYVL L 382, s. 17) 4 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettuja näytekappaleita tai tietoja, ei ole perusteltu. Kyseisessä direktiivissä ei lainkaan viitata näytekappaleisiin, vaan tietoihin eli aineistoon, joka on tuotettu nimenomaan mainostarkoituksessa, eikä siinä siis viitata ajoneuvoihin, joita käytetään esittelyissä ja jotka edustaja sen jälkeen myy ehdoilla, joista sille ei aiheudu lainkaan tappiota.

58 Kantajan mukaan se, että Mercedes-Benz-edustajalla on suuri määrä esittelyajoneuvoja, ei merkitse, että se osallistuu uusien ajoneuvojen myyntiin liittyviin riskeihin, vaan se merkitsee ainoastaan sitä, että sen välitystoiminta edellyttää huomattavia investointeja asiakkaiden hankkimisen osalta. Kantaja kiistää tältä osin riidanalaisessa päätöksessä esitetyn komission väitteen, jonka mukaan "keskimäärin yli 21,66 prosenttia edustajien — – liikevaihdosta kertyi esittely- ja yritysajoneuvoista". Kantaja toteaa, että tämä luku kuvastaa "Mercedes-Benzin kotimaista liikevaihtoa henkilöautojen osalta". Kyseessä ei siis ole pelkästään edustajia koskeva luku.

59 Kantaja toteaa sitä vastoin, että "jos tämä luku suhteutetaan edustajiin käyttämällä nimittäjänä paitsi niille tulevia provisioita myös Mercedes-Benzin liikevaihtoa edustajien välityksellä suoritetun myynnin osalta, se putoaa vain 8 prosenttiin henkilöautojen osalta ja 9,8 prosenttiin, jos mukaan otetaan hyötyajoneuvot". Lisäksi "jos esittelyajoneuvojen ja yritysajoneuvojen osuus suhteutetaan — — edustajan todelliseen liikevaihtoon, saadaan luvuksi pelkästään henkilöautojen osalta 15,8 prosenttia, joka nousee 19,3 prosenttiin, kun mukaan otetaan hyötyajoneuvot".

60 Kantaja lisää, että komissio ei voi katsoa esittelyajoneuvojen myyntiä, joiden osalta edustajaan sovelletaan sitä suosivia ehtoja, edustajaa koskevaksi riskiksi (riidanalaisen päätöksen 158 perustelukappale). Kantajan mukaan tällaista riskiä ei yleensä synny. Kantaja esittää, että esittelyajoneuvoihin liittyvä toiminta tuottaa sitä vastoin ylimääräisiä tuloja edustajalle. Vaikka kauppaedustaja ei saisikaan esittelyajoneuvoja myydyksi ostohintoja korkeampaan hintaan ja vaikka se siten vastaisi kasvaneista kustannuksista, tämä ei silti olisi merkityksellinen argumentti. Kauppaedustaja rahoittaisi nimittäin yksinomaan omilla varoillaan myyntineuvotteluihin liittyvät palvelut, jotka kuuluvat sille kauppaedustussopimuksen perusteella, ja se vastaisi ainoastaan niistä riskeistä, jotka liittyvät suoraan näihin palveluihin.

61 Kantaja katsoo, että riidanalaisessa päätöksessä esitetty komission väite, jonka mukaan tyypillisen kauppaedustusliikkeen osalta ainoastaan "noin yksi kuudesosa kokonaisliikevaihdosta muodostuu varsinaisesta välittäjänä toimimisesta", ei ole oikeudellisesti merkityksellinen. Se esittää myös, että komission riidanalaisessa päätöksessä käyttämä laskutapa on virheellinen ja että on otettava huomioon "edustajan muu liikevaihto rajoittumatta sen saamien provisioiden määrään". Välitystoiminta on "Mercedes-Benzin arvion mukaan pikemminkin noin 55 prosenttia kauppaedustajan kokonaisliiketoiminnasta".

62 Komissio väittää, että kun otetaan huomioon kantajan edustajilleen määräämien kustannusten ja riskien luonne ja laajuus sekä edustajan itsenäiseen toimintaan perustuvan liikevaihdon merkitys verrattuna siihen liikevaihtoon, jonka se tekee välittäjänä uusien autojen myynnin osalta, EY 81 artiklan 1 kohta soveltuu kantajan ja sen saksalaisten edustajien välillä tehtyihin sopimuksiin kuten se soveltuisi sopimusjakelijan kanssa tehtyyn sopimukseen.

63 Komissio esittää, että edustajan ja sen päämiehen välinen sopimus on kahden erillisen yrityksen välillä tehty sopimus, joten sen osalta on periaatteessa noudatettava kilpailusääntöjä. Eri sopimuslausekkeet välttyvät siis näiden sääntöjen soveltamiselta vain siltä osin kuin niillä ei ole kilpailua rajoittavaa tavoitetta tai vaikutuksia.

64 Komissio katsoo, että kantaja on ymmärtänyt väärin sekä niiden riskien luonteen, jotka sen edustajien on kannettava, että oikeudelliset seuraukset tästä kantajan edustajille tehdystä riskien siirrosta.

65 Komissio huomauttaa kantajan esittävän, että oikeuskäytännön mukaan se, että EY 81 artiklan 1 kohtaa ei sovelleta edustussopimuksiin, riippuu kahden kumulatiivisen edellytyksen täyttymisestä: yhtäältä siitä, että riskinjako on tällaiselle suhteelle ominainen, ja toisaalta siitä, että edustaja "kuuluu" päämiehen yritystoimintaan. Komissio väittää, että komissioon verrattuna kantaja siten puoltaa kartelleja ja muita yhteisjärjestelyjä koskevan kiellon laajempaa soveltamista edustussopimuksiin, koska komissio epää edustajalta sen etuoikeutetun aseman kilpailuoikeudessa vain silloin, kun edustajan on vastattava vähäistä suuremmista taloudellisista ja kaupallisista riskeistä, ilman että se edellyttää lisäksi, että edustaja kuuluu — mikä tämän ilmaisun merkitys sitten onkaan — päämiehensä yritystoimintaan. Komissio päättelee edellä 41 kohdassa mainitusta asiasta Volkswagen ja VAG Leasing tältä osin, että yhteisöjen tuomioistuin ei enää myönnä "liiketoimintaan kuulumista" koskevalle kriteerille merkitystä, joka olisi riippumaton riskinjakoon perustuvasta kriteeristä. Komission

mukaan edellä 41 kohdassa mainituista yhdistetyistä asioista Suiker Unie ym. vastaan komissio ja erityisesti niissä annetun tuomion 538–542 kohdasta ilmenee, että yhteisöjen tuomioistuin on katsonut, että edustajan ei voida katsoa "kuuluvan" päämiehensä yritystoimintaan, jos edustaja vastaa tietyistä riskeistä.

66 Lisäksi yhteisöjen tuomioistuimen edellä 41 kohdassa mainituissa yhdistetyissä asioissa Suiker Unie ym. vastaan komissio esittämän päättelyn soveltaminen nyt käsiteltävänä olevassa tapauksessa osoittaa, että kun kyseessä on "kaksijakoinen suhde", eli kun välittäjä on samalla sekä edustaja että itsenäinen kauppias, yhteisjärjestelyjen kielto soveltuu paitsi toimintaan, jota se harjoittaa omissa nimissään ja omaan lukuunsa, myös toimintaan, jota se harjoittaa päämiehen nimiin ja lukuun. Käsiteltävänä olevassa tapauksessa kantajan saksalaisilla edustajilla oli merkittävää itsenäistä toimintaa, ja vaikka kantaja ja sen edustajat eivät pidä kaupan samaa tavaraa eri toimintojensa yhteydessä — toisin kuin asia oli edellä 41 kohdassa mainituissa yhdistetyissä asioissa Suiker Unie ym. vastaan komissio — uusien autojen myynnin, korjaamotoiminnan harjoittamisen ja huoltopalvelun välillä on objektiivisesti katsoen läheinen suhde. Ajoneuvojen takuuseen, huoltopalveluun ja varaosien myyntiin liittyvät toiminnat on määrätty edustajalle nimenomaan uusien ajoneuvojen myymiseksi, kuten myös ne muut riskit, jotka sen on otettava vastattavakseen. Tämä yhteys puhuu sen puolesta, että sopimussuhdetta käsitellään yhdenmukaisella tavalla myös siltä osin kuin kyse on kilpailuoikeuden soveltamisesta.

67 Komissio katsoo, että asiassa 311/85, Vlaamse Reisbureaus, 1.10.1987 annettu tuomio (Kok. 1987, s. 3801, Kok. Ep. IX, s. 189) ei ole merkityksellinen nyt käsiteltävänä olevan oikeusriidan ratkaisun kannalta, koska kyseisen asian tosiseikat eroavat nyt käsiteltävänä olevan asian tosiseikoista.

68 Se viittaa myös edellä 41 kohdassa mainittuun asiaan Volkswagen ja VAG Leasing, jossa yhteisöjen tuomioistuin vahvisti, että kauppaedustaja menettää sen etuoikeutetun asemansa, joka sillä on kilpailuoikeuden kannalta, kun se vastaa edes yhdestä niistä riskeistä, jotka aiheutuvat sen päämiehensä puolesta neuvottelemista

sopimuksista. Komissio katsoo näin ollen, että se seikka, että kantajan saksalaiset edustajat eivät vastaa kaikista niihin toimiin liittyvistä riskeistä, joissa ne ovat välittäjinä, vaan ainoastaan vähäistä suuremmasta osasta näistä riskeistä, ei millään tavalla muuta yhteisjärjestelyjä koskevan kiellon soveltuvuutta niiden kanssa sovittuihin rinnakkaiskauppaa rajoittaviin toimenpiteisiin.

69 Komissio kiistää kantajan tulkinnan edellä 41 kohdassa mainitussa asiassa Volkswagen ja VAG Leasing annetusta tuomiosta (ks. edellä 52 kohta). Se katsoo, että kantaja pyrkii antamaan vaikutelman, että riidanalainen päätös menee tätä oikeuskäytäntöä pidemmälle, vaikka komissio on päinvastoin tulkinnut tätä tuomiota suppeasti. Se on ottanut huomioon ainoastaan sen, että edustajat ovat ottaneet hoitaakseen tiettyjä toimintoja, joihin liittyy kaupallisia riskejä, eli valmistajan myöntämän takuun perusteella tehtävät suoritukset, huoltopalvelut ja varaosien myynnin, koska tämä muodostaa valmistajan välttämättömäksi katsoman täydennyksen toiminnan sille osalle, jossa edustaja on mukana pelkästään välittäjänä. Komissio katsoo tältä osin käsittämättömäksi kantajan näkemyksen, jonka mukaan huoltopalvelutoiminnalla ei pitäisi olla minkäänlaista merkitystä arvioitaessa käsiteltävänä olevassa asiassa niitä kilpailua rajoittavia toimenpiteitä, joista edustussuhteessa on sovittu.

70 Komissio selittää, että eräät velvoitteet, jotka päämies asettaa edustajalleen, voivat ylittää intressien vastavuoroista puolustamista koskevan velvoitteen ja osoittautua siis suhteettomiksi. Kussakin yksittäistapauksessa on siis tarkistettava, edellyttääkö suhteen luonne todellakin kyseistä sitoumusta, jos se rajoittaa kilpailua, ja onko sitoumus tarpeen "edustajan oikeudellisen aseman" suojelemiseksi.

71 Komissio katsoo, että osapuolten välisen suhteen luonne ei edellytä velvoitteita, joilla pyritään rajoittamaan "automerkin sisällä" käytävää kilpailua tuotemarkkinoilla sekä hintaan ja toimitusehtoihin perustuvaa kilpailua leasingkäyttöön tarkoitettujen autojen osalta, eivätkä nämä velvoitteet liioin kuulu järjestelmään, jossa myynti tapahtuu kauppaedustajien välityksellä. Tämä pätee niihin ehtoihin, joilla kantaja oli rajoittanut näiden edustajien toimimisvapautta velvoittamalla ne vaatimaan

15 prosentin ennakkomaksun yhteisön alueelta olevilta asiakkailta ja olemaan myymättä — siinä määrin kuin mahdollista — uusia ajoneuvoja muille kuin sellaisille asiakkaille, jotka ovat edustajien omalla sopimusalueella, sekä välttämään sisäistä kilpailua. Komissio kiistää kantajan väitteen, jonka mukaan yhteisjärjestelyjen kielto soveltuu edustussopimuksiin vain silloin, kun edustaja vastaa riskeistä ja kustannuksista, jotka johtuvat niiden myyntisopimusten tekemisestä tai soveltamisesta, jotka se tekee tai neuvottelee yrityksen puolesta, mutta ei silloin, kun edustaja harjoittaa taloudellista toimintaa, joka on itsenäistä suhteessa niihin toimintoihin, joihin päämies on edustajan osoittanut. Tässä väitteessä ei oteta huomioon komission esiintuoman käyttäytymisen sisältöä. Lisäksi väitteessä ei oteta riittävällä tavalla huomioon taloudellisia realiteetteja, sillä se perustuu yksinomaan riskeihin, joita edustajalle kertyy jälkikäteen sen takia, että se ostaa kauppatavaran jälleenmyyntiä varten. Niiden riskien merkittävyys, jotka tällä hankinnalla poistetaan kantajalta ja asetetaan edustajalle, riippuu yhtäältä kunkin yksittäistapauksen olosuhteista. Vaihdannan myöhemmässä vaiheessa tapahtuvaan myyntiin liittyvät riskit johtuvat toisaalta usein siitä, että nämä myynnit edellyttävät markkinoilla erityistä infrastruktuuria edustajan suorittamasta tuotteiden hankinnasta riippumatta. Komissio viittaa tältä osin toimintoihin, jotka koskevat sitä, että toteutetaan valmistajan antamaa takuuta, joka on suurelta osin päällekkäinen itse jälleenmyyjän takuun kanssa, sekä huoltopalveluun ja esittelyautojen ostoon, esittelyyn ja jälleenmyyntiin. Mitä tulee myyntiriskiin sellaisenaan, Mercedes-jälleenmyyjät vapauttavat kantajan siitä vain rajoitetusti, koska se valmistaa ajoneuvojaan "tilauksesta" eikä varastoidakseen niitä. Komission mukaan yrityksen, joka turvautuu kauppaedustajiin jaellakseen tuotteitaan ja joka siirtää niille sopimusten tai markkinoiden erityiset riskit, on hyväksyttävä se, että yhteisjärjestelyjen kieltoa sovelletaan sen suhteisiin edustajiensa kanssa. Sen seikan, että edustajan on pakko ottaa taloudelliset riskit vastattavakseen, olisi oltava rinnakkainen sellaisen toimimisvapauden kanssa, jonka avulla edustaja voi kohdata nämä riskit, ja tämän liikkumavaran rajoittaminen olisi kilpailuoikeuden vastaista, kun sillä rajoitetaan tuntuvasti kilpailua.

72 Komissio katsoo, että kantajan väitteet, jotka koskevat riidanalaisessa päätöksessä suoritettua erilaisten riskien jaon tarkastelua, on hylättävä, lukuun ottamatta kantajan niitä väitteitä, jotka koskevat sopimuksen täyttämispaikkaa.

73 Komissio väittää hintariskin osalta, että kantaja siirtää edustajilleen osan ajoneuvojensa kaupan pitämiseen liittyvästä riskistä. Kaikki edustajan toteuttamat hinnanalennukset vähennetään nimittäin kokonaisuudessaan edustajan provisiosta. Komission mukaan kauppaedustajat osallistuvat siten kantajan myyntiriskiin, mikä aiheuttaa sen, että yhteisjärjestelyjä koskeva kielto soveltuu (ks. vastaavasti edellä 41 kohdassa mainitut yhdistetyt asiat Suiker Unie ym. v. komissio) riippumatta siitä, luopuuko edustaja provisiostaan hintoja koskevan yksittäisen sopimuksen yhteydessä vai sellaisten vakioehtosopimusten yhteydessä, joita kantaja tekee suurten asiakkaittensa kanssa. Näissä kahdessa tapauksessa kantaja käyttää edustajan provisiota markkinoinnin houkuttimena ja velvoittaa siten edustajan osallistumaan ajoneuvojen myyntiin liittyviin kustannuksiin ja riskeihin. Komissio toteaa tältä osin, että edustajan provisio vähenee määrällä, joka voi olla jopa 6 prosenttia, kun edustaja myy ajoneuvon asiakkaalle, jonka kanssa kantaja on tehnyt sopimuksen sovellettavista ehdoista. Lisäksi kantaja vastaa suurille asiakkaille myönnetyistä hinnanalennuksista vain siltä osin kuin ne ylittävät 6 prosenttia. Komissio katsoo, että jälleenmyyjien ja edustajien tilanne on taloudellisesti toisiinsa verrattava. Se lisää, että direktiivin 86/653 mukaan edustajan palkkio lasketaan yleensä prosenttiosuutena edustajan neuvottelemien sopimusten volyymistä.

74 Kun tämä volyymi poikkeaa alun perin ennakoidusta, kauppaedustaja vastaa yleensä vain siitä riskistä, että sovittua provisio-osuutta sovelletaan tähän pienentyneeseen volyymiin. Pääsääntöisesti edustajan tehtävänä ei ole eri järjestelmien avulla, kuten luopumalla provisiostaan hinnanalennusta vastaavalta osalta, välttää järjestelmällisesti sitä, että sen päämies kärsii seuraukset volyymin vaihteluista. Näin ollen on mahdotonta tulkita sen, että edustaja ottaa suuremmassa tai pienemmässä määrin kaupan pitämiseen liittyvän kantajan riskin kaikkien sopimustyyppien osalta, merkitsevän ainoastaan sitä, että ei ole olemassa sopimusta, jossa edustajia kiellettäisiin luopumasta osittain provisiostaan.

75 Komissio tuo esiin, että edustajat vastaavat myös kuljetuskustannuksiin liittyvästä riskistä. Edustussopimuksen mukaan edustajan on toimitettava asiakkaalle tämän ostama uusi ajoneuvo ja sovittava tämän kanssa tätä palvelua koskevasta palkkiosta. Mahdollisuus tehdä ylimääräistä voittoa kuljetuksen suorittajalle maksettavan määrän ja asiakkaan kanssa sovitun palkkion välisen eron perusteella ei muuta mitenkään sitä seikkaa, että edustaja ottaa riskin siitä, että se ei saa asiakkaalta

maksua. Kun asiakas ei saa ajoneuvoa, jo maksetut kuljetuskustannukset jäävät kuitenkin edustajan vastattaviksi. Komissio lisää, että kun kantaja vetoaa tyypillisiin ja järjestelmään liittyviin kauppaedustajien velvollisuuksiin, sille on vastattava, että kauppaedustajiin sovellettavassa Saksan oikeudessa määrätään, että kauppatavaran toimitus kuuluu päämiehelle eikä edustajalle. Komissio esittää lopuksi, että on tarpeetonta pohtia kuljetuskustannuksia koskevien riskien mahdollista "vähäisyyttä", sillä edustajien on vastattava myös monista muista kaupallisista riskeistä.

76 Komissio selittää, että edustussopimuksen mukaan edustajan on käytettävä huomattava osa varoistaan myynnin edistämiseen ja että se ottaa myyntiriskin merkittävän ajoneuvomäärän osalta (ks. edellä 58 kohta). Komissio viittaa tältä osin kantajan esittämään lukuun eli 15,8 prosenttiin (ks. edellä 59 kohta) ja toteaa, että verrattuna niihin provisioihin, jotka edustajat saavat sen takia, että ne toimivat välittäjänä uusien autojen myynnissä, esittelyautojen ja yritysautojen jälleenmyynnistä saatava liikevaihto on huomattava. Komissio väittää, että toisin kuin kantaja on esittänyt, kantajan edustajilleen asettamia taloudellisia vastuita ja riskiä ei voida tarkastella erillään edustajien välitystoiminnasta, koska esittelyautot ovat erityisiä markkinainvestointeja, jotka kantaja määrää edustajilleen ja joita välittömästi hyödynnetään lopulliselle asiakkaalle tapahtuvassa markkinoinnissa. Komissio katsoo, että päämies on direktiivin 86/653 4 artiklan 2 kohdan a alakohdan nojalla velvollinen asettamaan kauppaedustajan käytettäväksi ilmaiseksi esittelyautoja, jotka komission mukaan vastaavat sen toiminnan harjoittamiselle välttämättömiä "näytekappaleita" tai "tietoja". Näin ollen kantaja jättää omat tehtävänsä edustajiensa hoidettaviksi. Tästä seuraa, että kantaja velvoittaa edustajansa ottamaan vastattavikseen ne kantajan tuotteiden kaupan pitämiseen liittyvät tehtävät, riskit ja taloudelliset vastuut, jotka lainsäätäjä on sille asettanut. Kun kantaja vaatii edustajiaan käyttäytymään huomattavassa määrin kuten (esittely)ajoneuvojen itsenäiset jakelijat, se tekee niistä "epäaitoja" kauppaedustajia, mikä johtaa kilpailuoikeuden soveltamiseen.

77 Komissio väittää, että edustajien on omalla kustannuksellaan ja omalla riskillään täytettävä kantajan uusille autoille myöntämä valmistajan takuu, perustettava korjaamo, pidettävä varaosavarastoa sekä tarjottava huoltopalvelua ja takuusuorituksia (riidanalaisen päätöksen 159 perustelukappale). Se katsoo, että nämä erityiset markkinainvestoinnit, joita kauppaedustajilta vaaditaan, merkitsevät sitä, että kauppaedustajat jakavat kantajan uusien autojen kaupan pitämiseen liittyvät kustannukset ja riskit.

78 Komissio kiistää kantajan suorittaman erottelun välitystoiminnan ja huoltopalvelun välillä esittäen, että kyseinen erottelu on keinotekoinen eikä se vastaa taloudellisia realiteetteja. Huoltopalvelutoiminnalla pyritään nimittäin edistämään kantajan myyntiä ottamalla huomioon lopullisen asiakkaan odotukset, sillä kyseinen asiakas odottaa, että hänellä on käytössään huoltoverkosto ostamaansa autoa varten. Lisäksi kantaja itse näkee kaupallisen toiminnan ja huoltopalvelun taloudellisena kokonaisuutena. Edustussopimuksen 6 §:ssä todetaan, että kun ajoneuvo päätyy toisen edustajan sopimusalueelle tietyn määräajan sisällä, osa ensimmäisen edustajan provisiosta on siirrettävä toiselle edustajalle. Tästä seuraa, että välitystoimintaa ei voida tarkastella erillään niistä kustannuksista ja riskeistä, joista edustajan on vastattava takuusuorituksiinsa, huoltopalveluunsa ja varaosien saatavilla pitämiseen liittyen. Lisäksi komissio huomauttaa nyt käsiteltävänä olevan tapauksen, edellä 41 kohdassa mainitun asian Volkswagen ja VAG Leasing sekä edellä 41 kohdassa mainittujen yhdistettyjen asioiden Suiker Unie ym. vastaan komissio vastaavuudesta. Komission mukaan palkkio-oikeuksilla, jotka edustaja saa takuusuoritustensa ja huoltopalvelun johdosta, ei ole lainkaan merkitystä, koska sen on kuitenkin vastattava toimintaansa liittyvistä kustannuksista ja riskeistä. Kantajan mainitsemaa asetusta N:o 1475/95 ei voida soveltaa tapauksissa, joissa on kyse pelkästä uusien ajoneuvojen myyntiä koskevasta "välitystoiminnasta", koska "jälleenmyynti", sellaisena kuin se on määritelty 10 artiklan 12 kohdassa, puuttuu. Kantaja voisi siis täysin hyvin antaa todellisten vapaiden välittäjien suorittaa tai olla suorittamatta takuu- ja huoltopalvelusuorituksia. Komissio katsoo lopuksi, että riskit, jotka edustaja ottaa vastattavakseen tuotteen ollessa viallinen, selittyvät pääasiallisesti edustajan kuulumisella kantajan takuuverkkoon ja että asia on näin myös huoltopalvelun osalta.

79 Kantajan komissioon kohdistaman sen moitteen osalta, jonka mukaan komissio on verrannut edustajan provisionsa avulla tekemää liikevaihtoa siihen liikevaihtoon, jonka se on tehnyt omissa nimissään ja omaan lukuunsa, komissio väittää, että vaikka käytettäisiin kantajan valitsemaa viiteperustetta, huomattava osa edustajan taloudellisesta toiminnasta kuuluu itsenäisiin toimintoihin, jotka kantaja on sille määrännyt, ja että tätä osaa ei voida jättää ottamatta huomioon arvioitaessa kantajan ja sen edustajien välisiä sopimussuhteita kilpailuoikeuden kannalta.

80 Komissio torjuu kantajan väitteen, jonka mukaan edustajia on kohdeltava sivuliikkeinä. Se nimittäin katsoo, että kauppaedustajan itsenäisyys ei riipu siitä, puolustaako se samoja intressejä kuin päämiehensä vai myös kolmannen osapuolen intressejä. Komission mukaan yhteisjärjestelyjen kielto soveltuu, jos edustajan on vastattava erityisistä sopimus- tai markkinariskeistä, kuten asia on nyt käsiteltävänä olevassa tapauksessa.

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

81 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen käsitellessä kumoamiskannetta, joka koskee EY 81 artiklan 1 kohdan nojalla tehtyä päätöstä, sen on yleisesti ottaen tutkittava kaikilta osin, täyttyvätkö 81 artiklan 1 kohdan soveltamisedellytykset (ks. vastaavasti asia 42/84, Remia ym. v. komissio, tuomio 11.7.1985, Kok. 1985, s. 2545, Kok. Ep. VIII, s. 287, 34 kohta ja yhdistetyt asiat 142/84 ja 156/84, BAT ja Reynolds v. komissio, tuomio 17.11.1987, Kok. 1987, s. 4487, Kok. Ep. IX, s. 249, 62 kohta).

82 EY 81 artiklan 1 kohdassa määrätään seuraavaa:

"Yhteismarkkinoille soveltumattomia ja kiellettyjä ovat sellaiset yritysten väliset sopimukset, yritysten yhteenliittymien päätökset sekä yritysten yhdenmukaistetut menettelytavat, jotka ovat omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja joiden tarkoituksena on estää, rajoittaa tai vääristää kilpailua yhteismarkkinoilla tai joista seuraa, että kilpailu estyy, rajoittuu tai vääristyy yhteismarkkinoilla — —."

83 Tämän määräyksen sanamuodosta ilmenee, että näin määrätty kielto koskee yksinomaan yritysten välisten sopimusten, yritysten yhteenliittymien päätösten tai yritysten yhdenmukaistettujen menettelytapojen muodossa toteutettuja kahden- tai monenvälisiä yhdenmukaistettuja menettelytapoja. Näin ollen EY 81 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun sopimuksen käsitteessä, sellaisena kuin sitä on tulkittu oikeuskäytännössä, on keskeistä vähintään kahden sopimuspuolen yhteisymmärrys (asia T-41/96, Bayer v. komissio, tuomio 26.10.2000, Kok. 2000, s. II-3383, 64 ja 69 kohta; kyseinen tuomio on pysytetty voimassa yhdistetyissä asioissa C-2/01 P ja C-3/01 P, BAI ja komissio v. Bayer, 6.1.2004 annetulla tuomiolla, Kok. 2004, s. I-23).

84 Tästä seuraa, että jos valmistajan päätös on yrityksen yksipuolista toimintaa, EY 81 artiklan 1 kohdassa määrätty kielto ei koske tätä päätöstä (ks. vastaavasti asia 107/82, AEG v. komissio, tuomio 25.10.1983, Kok. 1983, s. 3151, Kok. Ep. VII, s. 281, 38 kohta; yhdistetyt asiat 25/84 ja 26/84, Ford v. komissio, tuomio 17.9.1985, Kok. 1985, s. 2725, 21 kohta ja asia T-43/92, Dunlop Slazenger v. komissio, tuomio 7.7.1994, Kok. 1994, s. II-441, 56 kohta).

85 Vakiintuneesta oikeuskäytännöstä ilmenee myös, että käsitteellä yritys on katsottava tarkoitettavan kilpailuoikeuden alalla taloudellista kokonaisuutta kysymyksessä olevan sopimuksen kohteen kannalta arvioiden, vaikkakin oikeudellisesti katsoen tämän taloudellisen kokonaisuuden muodostaa useampi kuin yksi luonnollinen

henkilö tai oikeushenkilö (asia 170/83, Hydrotherm, tuomio 12.7.1984, Kok. 1984, s. 2999, 11 kohta ja asia T-234/95, DSG v. komissio, tuomio 29.6.2000, Kok. 2000, s. II-2603, 124 kohta). Yhteisöjen tuomioistuin on korostanut, että kilpailusääntöjen soveltamisessa eri oikeushenkilöllisyydestä johtuva muodollinen ero kahden yhtiön välillä ei ole ratkaisevaa; merkityksellistä on niiden markkinakäyttäytymisen mahdollinen yhteneväisyys. Voi siis osoittautua tarpeelliseksi selvittää, muodostavatko kaksi yhtiötä, jotka ovat eri oikeushenkilöitä, sellaisen yhden ja saman yrityksen tai taloudellisen kokonaisuuden tai kuuluvatko ne sellaiseen yhteen ja samaan yritykseen tai taloudelliseen kokonaisuuteen, joka käyttäytyy yhdenmukaisesti markkinoilla (ks. vastaavasti asia 48/69, ICI v. komissio, tuomio 14.7.1972, Kok. 1972, s. 619, Kok. Ep. II, s. 25, 140 kohta).

86 Oikeuskäytäntö osoittaa, että tällainen tilanne ei ole kysymyksessä pelkästään tapauksissa, joissa yhtiöiden välillä on emoyhtiön ja tytäryhtiön suhde, vaan näin voi olla myös tietyissä olosuhteissa yhtiön ja sen kauppaedustajan tai päämiehen ja tämän edustajan välisessä suhteessa. EY 81 artiklan soveltamisen osalta kysymys siitä, muodostavatko päämies ja tämän välittäjä tai "kauppaedustaja" taloudellisen kokonaisuuden, kun toinen on ensimmäisen yritykseen kuuluva apuelin, on tärkeä sen selvittämiseksi, kuuluuko tietty käyttäytyminen tämän artiklan soveltamisalaan. On katsottu, että jos välittäjä toimii päämiehensä hyväksi, sitä voidaan pääsääntöisesti pitää päämiehen yritykseen kuuluvana apuelimenä ja velvoitettuna noudattamaan päämiehen ohjeita ja se muodostaa näin, samoin kuin työsuhteessa oleva työntekijä, tämän yrityksen kanssa yhden taloudellisen kokonaisuuden (edellä 41 kohdassa mainitut yhdistetyt asiat Suiker Unie ym. v. komissio, tuomion 480 kohta).

87 Asia on toisin, jos päämiehen ja sen edustajien välillä tehdyissä sopimuksissa edustajille annetaan tai jätetään toimintoja, jotka taloudelliselta merkitykseltään vastaavat itsenäisen kauppiaan toimintoja, koska kyseiset toiminnot käsittävät sen, että mainituilla edustajilla on taloudellinen riski tuotteiden myynnistä tai kolmansien kanssa tehtyjen sopimusten täytäntöönpanosta (ks. vastaavasti edellä 41 kohdassa mainitut yhdistetyt asiat Suiker Unie ym. v. komissio, tuomion 541 kohta). Näin ollen on katsottu, että edustajien voidaan katsoa menettävän asemansa itsenäisinä taloudellisina toimijoina vain silloin, kun niillä ei ole mitään

päämiehen lukuun tehdyistä sopimuksista aiheutuvaa riskiä ja kun ne toimivat päämiehen yritykseen kuuluvina apueliminä (ks. vastaavasti edellä 41 kohdassa mainittu asia Volkswagen ja VAG Leasing, tuomion 19 kohta).

88 Kun siis edustaja — vaikka se onkin eri oikeushenkilö — ei päätä itsenäisesti markkinakäyttäytymisestään vaan soveltaa päämieheltään saamiaan ohjeita, EY 81 artiklan 1 kohdassa määrättyjä kieltoja ei sovelleta edustajan ja sen päämiehen, jonka kanssa edustaja muodostaa taloudellisen kokonaisuuden, väliseen suhteeseen.

89 Käsiteltävänä olevan kanneperusteen osalta on todettava, että tämän asian asianosaiset ovat eri mieltä komission riidanalaisessa päätöksessä esittämästä näkemyksestä, joka koskee saksalaisten Mercedes-Benz-edustajien oikeudellista asemaa EY 81 artiklan 1 kohdan soveltamisen kannalta ja erityisesti sen riskin suuruutta, joka näillä edustajilla on edustussopimuksen nojalla, sekä kysymystä edustajien kuulumisesta Mercedes-Benzin liiketoimintaan.

90 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen on siis edellä esitetyn perusteella tutkittava, onko komission riidanalaisessa päätöksessä esittämä arvio kantajan ja sen Saksassa olevien kauppaedustajien välisestä oikeudellisesta suhteesta perusteltu.

91 On huomattava, että tätä suhdetta sääntelevät erityisesti Mercedes-Benzin ja sen edustajien välillä tehtyjen vakiomuotoisten edustussopimusten sanamuoto sekä Saksan kauppalaki. Kantaja esitti ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kirjallisiin kysymyksiin antamissaan vastauksissa (ks. edellä 34 kohta), että riidanalaisessa päätöksessä huomioon otettu versio vakiomuotoisesta edustussopimuksesta oli kesäkuulta 1997. Se vahvisti myös, että tämä versio oli olennaisilta osin sama kuin ne versiot, jotka olivat voimassa koko sinä ajanjaksona, johon riidanalainen päätös liittyy. Asiakirja-aineistosta ilmenee, että Mercedes-Benz on

yksipuolisesti määrittänyt vakiomuotoisen edustussopimuksen sanamuodon ja ehdot. Lisäksi on selvää, että Mercedes-Benzin ja sen saksalaisten edustajien välinen sopimus on Saksan kauppaoikeuden mukainen edustussopimus. Komissio ei ole käsiteltävänä olevassa asiassa väittänyt, että niissä eri edustussopimuksissa, jotka Mercedes-Benz on tehnyt yksittäisten edustajien kanssa, olisi sisällöllisiä eroja.

92 On todettava, että asianosaiset eivät kiistä, että ne tehtävät, jotka edustussopimuksen mukaan muodollisesti kuuluvat edustajalle, vastaavat sitä, miten kyseistä sopimusta käytännössä toteutetaan. Siten ei ole kiistetty, että nimenomaan Mercedes-Benz — ei siis sen saksalaiset edustajat — sekä edustussopimuksen sanamuodon mukaan että käytännössä myy uusia Mercedes-Benz-autoja Saksan liittotasavallassa suoraan asiakkaille ja että edustajat eivät saa myydä näitä autoja omissa nimissään ja omaan lukuunsa.

93 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa, että edustussopimus on laadittu siten, että saksalaisella edustajalla ei ole minkäänlaista oikeutta tai valtaa myydä Mercedes-Benz-ajoneuvoja. Saksalaisen edustajan tehtävä nimittäin rajoittuu tilausten hankkimiseen potentiaalisilta asiakkailta ja näiden tilausten toimittamiseen Mercedes-Benzille hyväksyttäväksi ja täytäntöönpantavaksi. Edustussopimuksen 4 §:n 1 ja 3 momentissa määrätään tältä osin, että edustaja neuvottelee ajoneuvojen myynneistä Mercedes-Benzin vahvistamin hinnoin ja sen antamien ohjeiden mukaisesti ja, että myyntisopimus tulee voimaan vasta silloin, kun Mercedes-Benz hyväksyy edustajan toimittaman tilauksen.

94 Asiakirja-aineistosta ilmenee myös, että edustajan neuvotellessa myyntisopimuksesta asiakkaan kanssa sillä ei ole minkäänlaista määräysvaltaa sen hinnan suhteen, jonka Mercedes-Benz ajoneuvosta saa. Kantaja on nimittäin ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kysymyksiin antamissaan vastauksissa vahvistanut, että edustaja ei ole oikeutettu myöntämään alennuksia Mercedes-Benzin lukuun ilman sen suostumusta. Kantaja lisäsi kuitenkin, että edustajalla oli oikeus myöntää alennuksia sen omasta provisiosta ilman tällaista suostumusta, ja se vahvisti, että

edustussopimus ei sisältänyt ainoatakaan säännöstä, jossa tällainen osittainen luopuminen provisiosta olisi kielletty. Kantaja toteaa, että jos edustaja myöntää asiakkaille alennuksia uuden auton myynnin yhteydessä, sen on vähennettävä nämä alennukset provisiostaan.

95 On syytä tutkia nyt, onko se riidanalaiseen päätökseen sisältyvä väite oikea, jonka mukaan saksalainen edustaja jakaa välittämiinsä ajoneuvoihin liittyvän hintariskin huomattavassa määrin, kun se myöntää alennuksia, jotka vähennetään täysimääräisinä sen provisiosta (ks. 155 perustelukappale).

96 Asiakirja-aineistosta ilmenee, että saksalainen edustaja, toisin kuin muissa maissa olevat Mercedes-Benz-jälleenmyyjät, ei osta Mercedes-Benziltä uusia ajoneuvoja myydäkseen ne edelleen asiakkaille, ja on selvää, että edustajan ei tarvitse ylläpitää uusien autojen varastoa (ks. riidanalaisen päätöksen 156 perustelukappale). Edustussopimuksen mukaan edustaja voi nimittäin ostaa uusia Mercedes-Benz-ajoneuvoja ainoastaan omiin tarpeisiinsa tai esittelytarkoitukseen (9 §:n 2 momentti).

97 Koska Mercedes-Benzin saksalainen edustaja ei ole velvollinen pitämään autoja varastossa, sitä ei voida taloudellisessa suhteessa rinnastaa autojen jakelijaan, joka saa valmistajalta korvauksena mahdollisuuden myyntikatteeseen, jota se käyttää yleisesti paitsi uusien autojen myyntitoiminnan rahoittamiseen myös ennen kaikkea alennusten myöntämiseen autojen ostajille (ks. riidanalaisen päätöksen 156 perustelukappale). Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin huomauttaa tältä osin, että Mercedes-Benz-edustajaa ei ole edustussopimuksessa eikä liioin käytännössä velvoitettu luovuttamaan osaa provisiostaan varastossa pitämänsä ajoneuvon myymiseksi, mikä muodostaisi todellisen hintariskin, sillä se olisi jo vastannut ajoneuvon ostoon ja varastointiin liittyvistä kustannuksista. Edustaja, toisin kuin jälleenmyyjä, ei nimittäin vastaa siitä riskistä, että sen varastossa olevat autot jäävät myymättä. Jos edustaja ei siis halua luopua osasta provisiotaan, se ei ota vastaan autoa koskevaa tilausta.

98 Belgiassa ja Espanjassa tehtyjen Mercedes-Benz-jälleenmyyntisopimusten sanamuodosta ilmenee tältä osin, että jälleenmyyjillä on jatkuvasti oltava ajoneuvoja varastossa. Tämän varaston suuruus on määritetty erityisesti osapuolten välisellä sopimuksella (ks. belgialaisen jälleenmyyntisopimuksen 8 § ja espanjalaisen jälleenmyyntisopimuksen 15 §:n a momentti). Tästä seuraa ajoneuvojen myynnin osalta, että Mercedes-Benz-edustajan asema Saksassa poikkeaa huomattavasti Mercedes-Benz-jälleenmyyjien asemasta Belgiassa ja Espanjassa. Viimeksi mainitut jälleenmyyjät vastaavat nimittäin merkittävissä määrin ajoneuvojen myyntiin liittyvästä riskistä, kun taas Saksassa tämä riski on ennen kaikkea Mercedes-Benzillä. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo näin ollen, että komissio on tehnyt virheen rinnastaessaan edustajan taloudellisessa suhteessa autojen jakelijaan hintariskin osalta (riidanalaisen päätöksen 156 perustelukappale).

99 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo, että käsiteltävänä olevan tapauksen olosuhteissa sitä seikkaa, että saksalainen Mercedes-Benz-edustaja on oikeutettu — olematta kuitenkaan pakotettu — myöntämään alennuksia, jotka vähennetään sen provisiosta, ja että se käyttää kaupallista vapauttaan luopumalla osasta provisiotaan yksittäisten myyntien osalta saadakseen lopulta mahdollisimman suuren kokonaisprovision sen myydessä enemmän ajoneuvoja, ei voida pitää "hintariskinä".

100 Näistä seikoista ilmenee, että nimenomaan Mercedes-Benz on ajoneuvojen myyjä, joka tekee tapauskohtaisesti päätöksen edustajan neuvottelemien tilausten hyväksymisestä tai hylkäämisestä. Saksalaisten Mercedes-Benz-edustajien kaupallinen vapaus on nimittäin hyvin rajoitettu Mercedes-Benz-ajoneuvojen myynnin osalta, joten se ei voi vaikuttaa kyseisillä markkinoilla eli Mercedes-henkilöautojen vähittäiskauppaa koskevilla markkinoilla käytävään kilpailuun (ks. riidanalaisen päätöksen 143 perustelukappale).

101 Kun asiakas näin ollen tilaa ajoneuvon, mutta kauppa ei toteudu, taloudelliset seuraukset ja siten tähän liiketoimeen liittyvät riskit jäävät kantajan vastattaviksi.

Kantaja vahvisti istunnossa, että se kantaa yksin kaikki riskit, jotka koskevat muun muassa tapahtumatta jäänyttä toimitusta, virheellistä toimitusta ja asiakkaan maksukyvyttömyyttä.

102 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa yhteenvetona, että edellä esitetyistä seikoista seuraa, että käsiteltävänä olevassa tapauksessa kyseessä olevien markkinoiden osalta nimenomaan Mercedes-Benz, ei siis sen saksalaiset edustajat, määrittää ehdot ja erityisesti myyntihinnan kunkin ajoneuvon myynnin osalta, ja se myös vastaa tähän toimintaan liittyvistä pääasiallisista riskeistä, sillä edustussopimuksen määräykset estävät saksalaista edustajaa ostamasta myytäväksi tarkoitettuja ajoneuvoja ja pitämästä niitä varastossa. Näin ollen on pääteltävä, että edustajat ovat kantajaan nähden suhteessa, jolle on ominaista se, että ne myyvät Mercedes-Benz-ajoneuvoja pääasiallisesti kantajan johdolla, joten ne on rinnastettava työntekijöihin ja niiden on katsottava kuuluvan tähän yritystoimintaan ja muodostavan siten taloudellisen kokonaisuuden kantajan kanssa. Tästä seuraa, että kun saksalainen Mercedes-Benz-edustaja toimii kyseisillä markkinoilla, se ei sellaisenaan muodosta EY 81 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua "yritystä".

103 On syytä tutkia, kumoaako tämän päätelmän riidanalaiseen päätökseen sisältyvä komission väite, jonka mukaan kantaja velvoittaa edustussopimuksen nojalla edustajansa ottamaan vastattavakseen muita kustannuksia ja riskejä jättämättä niille mitään muuta mahdollisuutta.

104 Komissio on riidanalaisessa päätöksessä todennut tältä osin, että edustussopimuksen mukaan Mercedes-Benz ei vastaa kuljetuskustannuksiin liittyvistä riskeistä, vaan niistä vastaa edustaja (ks. 157 perustelukappale). Itsenäisen jakelijan tavoin edustajan on vastattava uusien ajoneuvojen kuljetuskustannuksiin liittyvästä riskistä ja siirrettävä nämä kustannukset asiakkaan kannettaviksi velvoiteoikeuden säännösten mukaisesti.

105 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa tältä osin, että edustussopimuksen 4 §:n 4 momentissa määrätään, että "jos asiakas ei itse nouda ajoneuvoa tehtaalta, edustaja toimittaa ajoneuvon asiakkaan kanssa sovittua palkkiota vastaan". Kantaja kuitenkin vahvisti ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kysymyksiin antamissaan vastauksissa, että vuonna 2003 asiakkaat olivat Saksassa hakeneet 35 prosenttia autoista tehtaalta. On syytä todeta, että vaikka nämä tiedot eivät koske riidanalaisen päätöksen kattamaa ajanjaksoa, ne osoittavat kuitenkin, että asiakkaalla oleva mahdollisuus hakea auto tehtaalta edustussopimuksen mukaisesti ei todellakaan ole pelkästään teoreettinen, kun edustaja ja asiakas eivät ole samaa mieltä toimituksen kustannuksista tai ehdoista. Lisäksi komissio vahvisti istunnossa, että ei ole juuri todennäköistä, että kuljetuskustannuksiin liittyvä riski toteutuu. Käytännössä asiakkaalle ilmoitetaan ajoneuvon toimituspäivämäärä ennen kuljetuksen suorittamista, ja jos asiakkaaseen ei saada yhteyttä, ajoneuvo ei lähde tehtaalta.

106 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo, että näistä seikoista ilmenee, että komissio on selvästi yliarvioinut edustajalla olevan kuljetuskustannuksia koskevan riskin suuruuden.

107 Lisäksi komissio on riidanalaisessa päätöksessä täsmentänyt, että edustussopimuksen mukaan edustajan on hankittava esittelyautoja omalla kustannuksellaan (158 perustelukappale), tehtävä valmistajan takuun piiriin kuuluvia korjauksia (159 perustelukappaleen a kohta), perustettava omalla kustannuksellaan korjaamo ja tarjottava siellä huoltopalvelu- ja takuusuorituksia, osallistuttava tarvittaessa päivystys- ja hätäpalveluihin sekä pidettävä omalla kustannuksellaan varaosavarastoa (159 perustelukappaleen b ja c kohta). Komissio on riidanalaisessa päätöksessä päätellyt, että kun tarkastellaan edustajien riskien määrää ja laajuutta, voidaan jo todeta paikkansapitämättömäksi Mercedes-Benzin väite siitä, että sen saksalaisten edustajien riskit olisivat tavallisia todellisille kauppaedustajille (160 perustelukappale).

108 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa tältä osin, että edustussopimuksen 4 §:n 7 momentin mukaan edustajan on itse vastattava esittelyajoneuvojen

kustannuksista ja Mercedes-Benzillä on tarvittaessa oikeus määrittää, kuinka monta tällaista ajoneuvoa se katsoo tarpeelliseksi. Kun edustaja ostaa esittelyajoneuvoja, se ottaa näin ollen tietyn riskin. On esimerkiksi mahdollista, että näitä ajoneuvoja voi olla vaikea myydä eteenpäin voitolla. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin huomauttaa kuitenkin, että vaikka tällaisen riskin olemassaolo hyväksyttäisiin, on kuitenkin niin — kuten komissio on riidanalaisen päätöksen 158 perustelukappaleessa itse todennut — että ajoneuvot on ostettu erityishintaan ja ne voidaan myydä eteenpäin kolmesta kuuteen kuukautta myöhemmin, jos niillä on ajettu vähintään 3 000 kilometriä. Tämä seikka on omiaan suhteuttamaan huomattavasti sitä merkitystä, jonka komissio on riidanalaisessa päätöksessä antanut esittelyautoihin liittyvälle velvoitteelle ja näin ollen kyseessä olevan riskin laajuudelle.

109 Tästä seuraa, että komission riidanalaisen päätöksen 158 perustelukappaleessa tekemässä arviossa liioitellaan tuntuvasti niiden riskien merkitystä, jotka liittyvät edustajien velvollisuuteen hankkia esittelyajoneuvoja.

110 Komission niiden huomautusten osalta, jotka koskevat edustajien velvollisuutta suorittaa takuukorjauksia, on todettava, että asiakirja-aineistosta ilmenee, että edustaja saa Mercedes-Benziltä takuukorvauksen sovituista takuutöistä ja että tämä korvaus vastaa työkustannusten osalta liikevaihdon mukaan painotettua keskimääräistä taksaa — taksa, jonka edustaja ilmoittaa etukäteen Mercedes-Benzille kunkin vuosipuoliskon alussa — ja materiaalikustannusten osalta edustajan materiaaleista maksamaa ostohintaa korotettuna Mercedes-Benzin materiaalikustannuslisällä (ks. edustussopimuksen 13 §:n 3 momentti).

111 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo, että komissio ei ole osoittanut, että takuukorvaus ei ole kaupallisesti asianmukainen ja että edustajan kannalta olisi näin ollen olemassa todellinen taloudellinen riski, joka liittyy velvollisuuteen suorittaa takuukorjauksia. On todettava, että riidanalaisesta päätöksestä ei ilmene, että tämä Mercedes-Benz-autojen myyntiin liittyvä toiminta todella sisältäisi poikkeuksellisia

riskejä, vaikka on totta, että jos kyseistä toimintaa ei hoideta oikein ja tehokkaasti, se voi olla tappiollista ja vähentää autojen myyntiin liittyviä edustajan voittoja tai jopa kuluttaa nämä voitot kokonaan. Lisäksi on katsottava, että komissio ei ole todistanut, että edustajalle asetetut velvoitteet perustaa korjaamo, tarjota huoltopalveluja sekä hankkia ja varastoida varaosia sisältävät tuntuvia taloudellisia riskejä.

112 Komissio tyytyy todellisuudessa luettelemaan edustussopimuksen nojalla asetettuja ja ajoneuvojen myyntiin liittyviä velvoitteita sekä täsmentämään sen liikevaihdon, joka edustajalle kertyy ajoneuvojen myyntiin sopimuksellisesti liittyvistä toiminnoista, väitetyn suuruuden verrattuna siihen liikevaihtoon, joka edustajalle kertyy ajoneuvojen varsinaisen myynnin osalta, mutta se ei kuitenkaan näytä miltä osin nämä velvoitteet muodostavat edustajan vastattavaksi asetettuja merkittäviä riskejä. Komissio ei ole arvioinut oikein näiden velvoitteiden laajuutta käytännön tasolla. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo, että ne eivät merkitse kaupallista riskiä, jonka perusteella Mercedes-Benz-edustaja voitaisiin katsoa itsenäiseksi toimijaksi.

113 Tästä seuraa, että edellä 102 kohdassa EY 81 artiklan 1 kohdan nojalla esitettyä luonnehdintaa saksalaisen Mercedes-Benz-edustajan asemasta ei kumoa se, että saksalaisten Mercedes-Benz-edustajien on edustussopimuksen nojalla otettava vastattavakseen tietty määrä toimintoja ja taloudellisia velvoitteita. On myös korostettava, että kyse on toiminnoista, joita harjoitetaan muilla markkinoilla kuin tässä tapauksessa kyseessä olevilla markkinoilla. Vaikka olisi myönnettävä, että nämä velvoitteet merkitsevät edustajille tiettyjä rajoitettuja riskejä, on katsottava, että ne eivät sellaisenaan voi muuttaa kantajan ja sen edustajien välisen suhteen luonnehdintaa kilpailuoikeuden kannalta tässä tapauksessa kyseessä olevien markkinoiden osalta.

114 Lisäksi komissio esittää riidanalaisessa päätöksessä, että eräät saksalaisen edustussopimuksen määräykset ovat yhteneviä Belgiassa ja Espanjassa tehtyjen Mercedes-Benz-jälleenmyyntisopimusten määräysten kanssa, ja se päättelee tästä, että "sekä [saksalaisille] edustajille että [ulkomaisille] sopimusmyyjille asetetut velvoitteet

havaitaan samoiksi ja kumpikin jakelija on yhtä vahvasti sidoksissa Mercedes-Benzin myyntiorganisaatioon" ja että "näitä seikkoja ei näin ollen voida pitää sopivina perusteina erottaa kauppaedustajan asema itsenäisestä [jakelijasta]" (165 perustelukappale).

115 Kyseiset määräykset koskevat muun muassa velvollisuutta tehdä kaikkensa kauppatavaroiden jakelemiseksi ja kantajan intressien puolustamiseksi Mercedes-Benzin nimen ja merkin käytön osalta sekä sääntöjä, jotka liittyvät sivutoimipaikkojen ja näyttelytilojen perustamiseen päätoimipaikan ulkopuolelle. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo, että nämä määräykset koskevat ennen kaikkea sivuseikkoja, jotka ovat yhteisiä kaikentyyppisille jakelusopimuksille, ja kuten komissio on itse väittänyt, niiden perusteella ei voida erottaa kauppaedustajaa itsenäisestä jakelijasta.

116 On syytä todeta, että toisin kuin komissio on riidanalaisen päätöksen 165 perustelukappaleessa väittänyt, nämä määräykset eivät ole omiaan osoittamaan, että belgialaiset ja espanjalaiset Mercedes-Benz-jakelijat kuuluisivat yhtä kiinteästi Mercedes-Benzin jakelujärjestelmään kuin sen saksalaiset edustajat. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo tältä osin, että tämä komission päätelmä on ilmeisen virheellinen ja että siinä ei oteta huomioon perustavaa laatua olevia eroja saksalaisten edustajien sekä belgialaisten ja espanjalaisten jakelijoiden välillä Mercedes-Benz-merkkisten ajoneuvojen myynnin osalta.

117 Belgiassa ja Espanjassa tehdyissä vakiomuotoisissa Mercedes-Benz-jakelusopimuksissa nimittäin määrätään saksalaisesta edustussopimuksesta poiketen muun muassa, että jälleenmyyjä vastaa ajoneuvojen jakelusta ja kauppojen neuvottelemisesta. Jälleenmyyjä ostaa tuotteensa ja myy ne asiakkailleen omaan lukuunsa, omissa nimissään ja omalla riskillään ja vastuullaan (ks. belgialaisen sopimuksen 2 § ja espanjalaisen sopimuksen 6 §). Samoin Belgiassa ja Espanjassa tehdyissä vakiomuotoisissa Mercedes-Benz-jakelusopimuksissa määrätään, että Mercedes-Benz ja sen jälleenmyyjät säilyttävät itsenäisyytensä. Jälleenmyyjä ei ole Mercedes-Benzin

edustaja tai valtuutettu eivätkä osapuolet voi tehdä sitoumuksia toistensa puolesta (ks. belgialaisen sopimuksen 2 § ja espanjalaisen sopimuksen 6 §). Lisäksi belgialaisten ja espanjalaisten jälleenmyyjien on esittelyajoneuvoiksi kutsuttujen ajoneuvojen ohella pidettävä jatkuvasti varastossa uusia ajoneuvoja, joiden on tarkoitus olla näytteillä niiden toimipaikoissa ja jotka on tarkoitus toimittaa niiden asiakkaille (belgialaisen sopimuksen 8 § ja espanjalaisen sopimuksen 15 §:n a momentti). On huomattava, että saksalaisen edustussopimuksen tavoin belgialaiseen ja espanjalaiseen sopimukseen on liitetty myyntiehdot, mutta viimeksi mainituissa sopimuksissa kyse on ehdoista, jotka koskevat Mercedes-Benz-konsernilta jälleenmyyjälle tapahtuvaa autojen myyntiä (belgialaisen sopimuksen 12 § ja espanjalaisen sopimuksen 8 §).

118 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo näin ollen, että toisin kuin komissio on päätellyt, nämä seikat korostavat merkittävää eroa, joka vallitsee yhtäältä päämiehensä Mercedes-Benzin yritystoimintaan kuuluvan saksalaisen edustajan roolin ja toisaalta Belgiassa ja Espanjassa olevan itsenäisen jakelijan roolin välillä. On huomautettava, että markkinat, joista käsiteltävänä olevassa tapauksessa on kyse, ovat Mercedes-henkilöautojen vähittäiskauppaa koskevat markkinat. Itsenäinen jakelija voi määrittää ehdot, joilla kaupat tehdään, tai ainakin vaikuttaa niihin, koska se itse on myyjä, joka kantaa ajoneuvon pääasiallisen hintariskin ja pitää ajoneuvoja varastossa. Tämä valmistajan ja asiakkaan välissä olevan jakelijan neuvotteluvalta aiheuttaa jakelijalle riskin siitä, että EY 81 artiklaa sovelletaan sen ja valmistajan väliseen suhteeseen. Saksalaisen Mercedes-Benz-edustajan rooli ja asema käsiteltävänä olevassa tapauksessa ovat näin ollen hyvin erilaisia.

119 Tästä seuraa, että ei ole näytetty oikeudellisesti riittävällä tavalla, että kyseessä olisi EY 81 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu yritysten välinen sopimus.

120 Ensimmäinen kanneperuste on siis perusteltuna hyväksyttävä.

Toinen kanneperuste, joka perustuu EY 81 artiklan ja asetuksen N:o 1475/95 rikkomiseen komission riidanalaisessa päätöksessä toteamien ensimmäisen ja kolmannen toimenpiteen osalta

121 Toinen kanneperuste jakautuu kahteen osaan. Kantaja väittää ensiksikin, että komissio ei ole riidanalaisessa päätöksessä osoittanut, että Mercedes-Benz on tehnyt Saksassa kauppaedustajiensa kanssa sopimuksia, joilla EY 81 artiklan 1 kohdan vastaisesti estetään näitä kauppaedustajia myymästä ajoneuvoja ulkomaisille loppukäyttäjille. Se katsoo, että edustajille annetut ohjeet koskevat ainoastaan valtuuttamattomille jälleenmyyjille tapahtuvaa myyntiä, joten niihin sovelletaan asetuksen N:o 1475/95 3 artiklan 10 kohdan mukaista poikkeusta. Kantaja esittää toiseksi, että leasingyrityksiä koskevat hankintarajoitukset Espanjassa ja Saksassa eivät ole EY 81 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja kilpailunrajoituksia ja että niihin joka tapauksessa sovelletaan asetuksen N:o 1475/95 mukaista poikkeusta.

122 Ensimmäistä kanneperustetta koskevista ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen päätelmistä ilmenee, että kauppaedustussopimuksiin, jotka Mercedes-Benz on tehnyt edustajiensa kanssa Saksassa, ei sovelleta EY 81 artiklan 1 kohtaan sisältyvää yhteisjärjestelyjen kieltoa. Mercedes-Benzin edustajilleen Saksassa mahdollisesti antamat ohjeet olla myymättä niiden sopimusalueen ulkopuolisille asiakkaille sekä Saksassa olevia leasingyhtiöitä koskevat väitetyt toimitusrajoitukset eivät näin ollen kuulu EY 81 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan. Tästä seuraa, että ei ole tarpeen tutkia tämän kanneperusteen ensimmäistä osaa eikä liioin sen toista osaa siltä osin kuin se koskee niitä saksalaisten edustajien velvoitteita, jotka liittyvät neuvotteluihin uusien ajoneuvojen myynnistä leasingyhtiöille.

Asianosaisten lausumat

123 Kantaja väittää, että riidanalaisessa päätöksessä esitetty komission väite, jonka mukaan Espanjassa oleville leasingyhtiöille "varastointia varten" tapahtuvien toimitusten rajoituksilla pyritään rajoittamaan kilpailua, on virheellinen. Se väittää, että espanjalaisten jälleenmyyntisopimusten sanamuoto ei useista syistä ole EY 81 artiklan 1 kohdan vastainen. Kantaja katsoo ensiksikin hintaetujen tai alennusten osalta, että Mercedes-Benz-konserniin kuuluvia leasingyhtiöitä ja tämän konsernin ulkopuolisia leasingyhtiöitä kohdellaan täysin samalla tavalla. Mercedes-Benz-konserniin kuuluville leasingyhtiöille ei nimittäin myönnetä ostoehtoja, jotka olisivat erilaisia kuin lopullisille asiakkaille myönnetyt ehdot. Lisäksi ei pidä paikkaansa, että suurasiakkailla olisi automaattisesti oikeus hinnanalennuksiin. Kantajan mukaan Mercedes-Benzin asiana on päättää alennusten myöntämisestä suurasiakkaille, ja leasingyritysten ja "suurasiakkaiden" mahdollinen erilainen kohtelu ei johdu kilpailua rajoittavista sopimuksista. Lisäksi päätös myöntää tai olla myöntämättä hinnanalennuksia tietylle asiakasryhmälle on yksipuolinen toimi eikä EY 81 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu sopimus. Kantaja katsoo toiseksi, että toisin kuin komissio on riidanalaisessa päätöksessä väittänyt, ulkopuolisille leasingyhtiöille "varastointia varten" tehtyjen toimitusten kiellolla ei pyritä rajoittamaan kilpailua. Auton toimittaminen leasingsopimuksessa tarkoitetulle vuokralleottajalle ei todellisuudessa ole nopeampaa, koska Mercedes-Benzin asiakkaat haluavat yleensä mallin, jonka he itse ovat valinneet ja joka on varusteltu heidän omien toiveidensa mukaisesti. Kantaja lisää, että riidanalaisen päätöksen 14 ja 22 perustelukappaleessa esitetyt taulukot osoittavat, että ulkopuoliset leasingyhtiöt kilpailevat sen omien yhtiöiden kanssa. Se tuo myös esiin, että ulkopuolisten leasingyhtiöiden markkinaosuus Mercedes-Benz-ajoneuvojen leasingvuokrauksesta on noussut vuoden 1996 luvusta eli 28 prosentista 36 prosenttiin vuonna 2000.

124 Kantaja väittää, että vaikka EY 81 artiklan 1 kohtaa olisi rikottu, rikkomiseen sovelletaan kuitenkin poikkeusta. Se esittää, että 30.9.1996 saakka ulottuvana ajanjaksona kyseiseen kieltoon sovellettiin poikkeusta [EY 81] artiklan 3 kohdan soveltamisesta moottoriajoneuvojen jälleenmyyntiä ja huoltopalveluja koskevien

sopimusten ryhmiin 12 päivänä joulukuuta 1984 annetun komission asetuksen (ETY) N:o 123/85 nojalla (EYVL 1985, L 15, s. 16).

125 Kantaja väittää myös, että leasingyhtiöille varastojen muodostamiseksi tehtävien toimitusten kieltoon sovellettiin poikkeusta asetuksen N:o 1475/95 nojalla 1.10.1996 lähtien, jolloin kyseinen asetus tuli voimaan. Se katsoo, että leasingyhtiöt, jotka jo tehdyistä leasingsopimuksista tai konkreettisesti tekeillä olevista sopimuksista riippumatta tilaavat moottoriajoneuvoja varaston muodostamiseksi, toimivat käytännössä kuten jälleenmyyjät, kun ne antavat nämä ajoneuvot vuokralle leasingsopimuksella.

126 Asetuksen N:o 1475/95 1 artiklan mukaan kyseistä asetusta sovelletaan moottoriajoneuvoja koskeviin kaupallisiin jälleenmyyntisopimuksiin, joissa kauppiaan toimintaa kuvataan suhteessa "jälleenmyyntiin". Sana "jälleenmyynti" on määritelty kyseisen asetuksen 10 artiklan 12 kohdassa "sellaisen moottoriajoneuvon luovutukseksi, jonka jälleenmyyjä on hankkinut omiin nimiinsä ja omaan lukuunsa". Asetuksessa N:o 1475/95 tehdään ero jälleenmyyjien ja lopullisten asiakkaiden välillä. Kantaja lisää, että kyseisen asetuksen 3 artiklan 10 kohdan nojalla jakelijaa voidaan kieltää tekemästä toimituksia jälleenmyyjille. Tällainen kielto suojaisi valikoivaa jakelujärjestelmää.

127 Kantaja väittää, että vaikka asetuksen N:o 1475/95 10 artiklan 12 kohdassa "katsotaan jälleenmyynniksi sellainen leasingsopimus, jonka jälleenmyyjältä hankinnan tehnyt tekee vuokralleottajan kanssa ja jossa määrätään omistusoikeuden siirtymisestä tai osto-oikeudesta", kyseinen asetus ei sisällä mitään sellaista, jonka perusteella voitaisiin saada selville, onko leasingyhtiöt, jotka eivät vielä ole tehneet kolmannen kanssa konkreettista sopimusta kyseessä olevasta moottoriajoneuvosta, katsottava "jälleenmyyjiksi" vai "lopullisiksi asiakkaiksi". Toisin kuin komissio väittää, olisi kuitenkin järjetöntä tulkita asetuksen N:o 1475/95 10 artiklan 12 kohtaa siten, että "jälleenmyynniksi" voitaisiin katsoa ainoastaan leasingsopimus, joka sisältää osto-oikeuden, joka tekee vuokralleottajasta omistajan ennen sopimuksen

päättymistä. Kantajan mukaan säännöksen tarkoituksena on pikemminkin rinnastaa leasingsopimus jälleenmyyntiin, kun vuokralleottaja saa osto-oikeuden jo sopimuksen tekemisestä lähtien tai ainakin sopimuksen voimassaoloaikana. Kantaja esittää, että kyseisen asetuksen 10 artiklan 12 kohta tarkoittaa kaikkia niitä leasingsopimuksia, joissa määrätään omistusoikeuden siirtymisestä tai osto-oikeudesta.

128 Lisäksi kyseisellä säännöksellä on hyvin erilaiset seuraukset jäsenvaltioissa riippuen siitä tavanomaisesta sopimusmuodosta, jota ajoneuvojen leasingvuokrauksen osalta kussakin maassa käytetään. Espanjan oikeuden mukaan leasingsopimuksia ei nimittäin tehdä ilman että niihin sisältyy osto-oikeus sopimuksen päättyessä. Espanjalainen leasingyritys on näin ollen kantajan mukaan aina "jälleenmyyjä".

129 Kantaja täsmentää, että luottolaitoksia koskevista määräyksistä ja luottolaitosten valvonnasta 29.7.1988 annetun Espanjan lain nro 26/1988 (jäljempänä laki 26/1988) mukaan leasingsopimus edellyttää määritelmänsä mukaan sitä, että vuokralleottajalle annetaan osto-oikeus. Tällaisen osto-oikeuden puuttuessa sopimus olisi katsottava vuokrasopimukseksi. Leasingyhtiöt eivät kuitenkaan saa tehdä tällaisia vuokrasopimuksia hallinnolliseen valvontaan liittyvistä syistä. Näin ollen Espanjassa leasingyhtiöt tyytyvät suorittamaan todellisia leasingliiketoimia, joissa vuokralleottajalle määrätään etuosto-oikeus. Kaikki kyseisessä maassa tehdyt leasingsopimukset täyttävät siten asetuksen N:o 1475/95 10 artiklan 12 kohdan toisen virkkeen mukaiset ehdot, ja ne on katsottava jälleenmyyntitoimiksi.

130 Kantaja katsoo, että kun moottoriajoneuvon konkreettista määränpäätä ei ole osoitettu, sillä pitäisi "ainakin olla mahdollisuus suojata valikoivaa jakelujärjestelmää valtuuttamattomalta jälleenmyynniltä, joka ei enää ole valvottavissa tai havaittavissa".

131 Kantaja väittää, että jos leasingyhtiöt voisivat pelkkää rahoitustoimintaa laajemmin toimia markkinoilla itsenäisinä kauppiaina, niillä olisi ostojensa volyymin takia mahdollisuus saada nopeasti automalleja ja huomattavia alennuksia ilman että niiden tarvitsee tehdä investointeja ja että niille kertyy huomattavia menoja vaaditun huoltopalvelun suorittamiseksi sekä myytyjen autojen korjaus- ja takuutöistä huolehtimisesta. Leasingyhtiöden muodostaessa itselleen varastoja ei noudateta valikoivan jakelujärjestelmän laatutasoa, joka mahdollistaa uusien ajoneuvojen varastoinnin teknisesti moitteettomissa olosuhteissa ja niiden toimittamisen asiakkaille vasta asiantuntijoiden suorittaman tarkastuksen jälkeen. Kantajan mukaan tämän laatutason noudattaminen on välttämätöntä Mercedes-Benz-merkin maineen takaamiseksi.

132 Kantaja katsoo, että sellaisia toimituksia koskevilla rajoituksilla, joilla on tarkoitus täyttää leasingyhtiöiden varastoja, pyritään estämään jälleenmyyjille tapahtuvia toimituksia koskevan kiellon kiertäminen, ja että komissio on sitä paitsi määrittänyt asetuksen N:o 1475/95 tavoitteen tällä tavalla. Kantaja lisää, että katsoessaan, että näitä toimituksia koskeviin rajoituksiin ei sovelleta poikkeusta asetuksen N:o 1475/95 nojalla, komissio jättää ottamatta huomioon ne periaatteet, jotka yhteisöjen tuomioistuin on asetuksen N:o 123/85 osalta esittänyt edellä 41 kohdassa mainitussa asiassa Volkswagen ja VAG Leasing sekä asiassa C-70/93, Bayerische Motorenwerke, 24.10.1995 annetussa tuomiossa (Kok. 1995, s. I-3439). Kantaja väittää, että tämän oikeuskäytännön mukaan leasingyhtiöt on katsottava jälleenmyyjiksi, kun ne eivät tyydy ostamaan ajoneuvoja asiakkaittensa kysynnän tyydyttämiseksi, vaan kun ne muodostavat varastoja, "joita ne tarjoavat täten houkutellulle asiakaskunnalle".

133 Komissio kiistää kantajan väitteen, jonka mukaan kyseessä olevat toimenpiteet eivät rajoita kilpailua.

134 Se katsoo, että kantaja halusi estää välittäjiä tekemästä suurempia kauppoja, jotka vastaisivat leasingyhtiöiden kysynnän määrää, ja siis siirtämästä kyseisiin Mercedes-

Benzin leasingyhtiöiden kanssa kilpaileviin yhtiöihin suunnitellusti niitä mittakaavaetuja, jotka normaalisti liittyvät suurten määrien ostoon.

135 Komissio kyseenalaistaa asetusta N:o 1475/95 koskevan kantajan näkemyksen ja katsoo, että kyseisen asetuksen mukaan kieltoon, joka koskee leasingyhtiöille varastojen muodostamista varten tehtäviä toimituksia, ei sovelleta poikkeusta. Komission mukaan tässä asetuksessa valmistaja oikeutetaan ilman poikkeukseen liittyvän edun menettämistä kieltämään jälleenmyyjiään myymästä uusia ajoneuvoja jälleenmyyjille, jotka eivät kuulu sen jakeluverkkoon. Asetuksen 10 artiklan 12 kohdassa täsmennetään olosuhteet, joissa leasingsopimuksen tekeminen on katsottava jälleenmyynniksi. Asia on näin sellaisten sopimusten osalta, "joissa omistus- tai osto-oikeus siirtyy ennen sopimuksen päättymistä". Kaikissa muissa tapauksissa leasingyhtiötä olisi kohdeltava lopullisena asiakkaana, ja näille yhtiöille tapahtuvan myynnin kieltäminen tai rajoittaminen olisi kiellettyä. Komissio katsoo näin ollen, että kantajan esittämä tulkinta asetuksen N:o 1475/95 10 artiklan 12 kohdasta on liian laaja. Se väittää tältä osin, että kyseessä olevissa espanjalaisiin jälleenmyyntisopimuksiin sisältyvissä säännöissä ei tehdä eroa sen mukaan, sisältääkö leasingyhtiön käyttämä sopimus mahdollisuuden ostaa ajoneuvo ennen sopimuksen päättymistä vai sen jälkeen (riidanalaisen päätöksen 110 perustelukappale), mutta niissä kielletään leasingyhtiöille tehtävät toimitukset tästä seikasta riippumatta, kun tilauksella pyritään muodostamaan varastoja. Tämäntyyppinen tilaus ei kuitenkaan muuta leasingyhtiötä jälleenmyyjäksi.

136 Komission mukaan riski siitä, että leasingyhtiöt myyvät autoja suoraan varastoistaan tai ennen sopimuksen päättymistä asianomaisille asiakkaille, voitaisiin kattaa asianmukaisilla sopimusmääräyksillä, ja kyseinen riski ei oikeuta kantajaa kieltämään toimituksia näille yhtiöille, kun nämä autot on tarkoitettu varastojen muodostamista varten.

137 Asetuksen N:o 1475/95 10 artiklan 12 kohdalla pyritään estämään sen kiellon kiertäminen, joka koskee toimituksia jälleenmyyjille, jotka luovuttavat uusia ajoneuvoja. Tämän säännöksen mukaan kiertäminen on kyseessä kaikissa niissä

tapauksissa, joissa leasingsopimuksen vuokralleottaja saa oikeuden hankkia leasingsopimuksen perusteella toimitetun ajoneuvon omistusoikeuden ennen leasingsopimuksen päättymistä. Tällaisen kiertämisen olemassaolo riippuu kuitenkin siitä ajankohdasta, jolloin ajoneuvon omistusoikeuden katsotaan siirtyvän vuokralleottajalle tai jolloin se voidaan siirtää sille, eikä sen sijaan siitä päivästä, jolloin vuokralleottaja saa osto-oikeuden sopimuksen päättyessä. Komissio lisää, että edellä 41 kohdassa mainittu asia Volkswagen ja VAG Leasing sekä edellä 132 kohdassa mainittu asia Bayerische Motorenwerke koskevat asetuksen N:o 123/85 johdosta syntynyttä oikeudellista tilannetta, sillä kyseinen asetus ei sisältänyt ainoatakaan sääntöä, jolla olisi nimenomaisesti säännelty leasingsopimuksia. Komissio selittää, että tämä aukko on täytetty asetuksella N:o 1475/95, jossa on säädetty, että jälleenmyynti on kyseessä vain silloin, kun vuokralleottaja voi osto-oikeuden ansiosta hankkia ajoneuvon omistusoikeuden ennen leasingsopimuksen päättymistä.

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

138 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin tuo esiin, että komissio on riidanalaisessa päätöksessä todennut muun muassa, että kantaja oli itse tai MBE:n kautta 1.10.1996 lähtien kyseisen päätöksen tekemiseen saakka rajoittanut Espanjassa autojen toimituksia leasingyhtiöille varastojen muodostamista varten ja että tähän rajoitukseen ei sovelleta asetuksen N:o 1475/95 mukaista poikkeusta.

139 Kantaja väittää tämän kanneperusteen toisen osan osalta, että espanjalaisen jälleenmyyntisopimuksen 4 §:n d momentti ei ole EY 81 artiklan 1 kohdan vastainen ja että toisaalta kieltoon toimittaa Espanjassa autoja leasingyhtiöille varastojen muodostamista varten sovelletaan joka tapauksessa asetuksen N:o 1475/95 mukaista poikkeusta.

140 Komissio toteaa riidanalaisen päätöksen 196 perustelukappaleessa tältä osin, että "toimitusten rajoittaminen konsernin ulkopuolisille leasingyrityksille kohdistuu erityisesti leasingyrityksiin, jotka haluavat hankkia suuremman määrän ajoneuvoja

tai kokonaisen leasingautokannan, joille ei ole vielä löydetty nimettyjä asiakkaita". Komissio toteaa 176 perustelukappaleessa muun muassa, että määräyksillä, jotka koskevat edustajien ja jälleenmyyjien leasingtoimintaa, pyritään rajoittamaan hintaan ja myyntiehtoihin perustuvaa kilpailua sellaisten ajoneuvojen osalta, joista on tarkoitus tehdä leasingsopimus. Komissio toteaa vakiintuneeseen oikeuskäytäntöön nojautuen, että riidanalaisten toimenpiteiden vaikutusten huomioon ottaminen on tarpeetonta, koska EY 81 artiklan 1 kohdan soveltamisperusteeksi riittää, että näiden toimenpiteiden tarkoituksena on kilpailun rajoittaminen (178 perustelukappale).

141 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin huomauttaa ensiksikin, että komissio ei riidanalaisessa päätöksessä tee eroa saksalaisten ja espanjalaisten markkinoiden välillä siltä osin kuin kyse on leasingyhtiöille tehtäviä toimituksia koskevista väitetyistä rajoituksista. Komissio nimittäin olettaa, että espanjalaisen jälleenmyyntisopimuksen 4 §:n d momentti on aiheuttanut samat kilpailunrajoitukset kuin saksalaisia edustajia sitovan sopimuksen 2 §:n 1 momentin d kohta (ks. erityisesti 105–111 ja 176 perustelukappale).

142 Väitteistä, jotka kantaja on esittänyt tämän kanneperusteen toiseen osaan liittyen, ilmenee kuitenkin, että toisin kuin asia on Saksassa, leasingvuokrausta koskevia sopimussuhteita säännellään Espanjassa erityislailla eli lailla 26/1988.

143 On todettava, että lain 26/1988 lisäsäännöksessä nro 7 säädetään muun muassa seuraavaa:

"1. Leasingliiketoimiksi katsotaan sopimukset, joiden yksinomaisena tarkoituksena on sellaisen irtaimen tai kiinteän omaisuuden käyttöoikeuden luovuttaminen, joka on ostettu tulevan käyttäjän vaatimusten mukaisesti tätä tarkoitusta varten, tämän säännöksen 2 kohdassa mainitun ajan kestävien vuokrien maksamisesta muodostu-

vaa vastiketta vastaan. Käyttäjä voi käyttää luovutuksen kohteena olevia tavaroita vain maatalouteen, kalastukseen, teollisuuteen, kaupankäyntiin, käsiteollisuuteen, palveluihin tai ammatinharjoittamiseen liittyvässä liiketoiminnassaan. Leasingsopimuksen on sisällettävä käyttäjälle kuuluva osto-oikeus sopimuksen päättyessä.

Kun käyttäjä ei jostain syystä voi hankkia sopimuksen kohteena olevaa irtainta tai kiinteää omaisuutta, vuokralleantaja voi luovuttaa kyseisen omaisuuden uudelle käyttäjälle ilman että olisi katsottava, että se seikka, että kyseistä omaisuutta ei ole ostettu uuden käyttäjän vaatimusten mukaisesti, loukkaisi edellisessä kappaleessa asetettua periaatetta.

2. Sopimusten, joihin tässä säännöksessä viitataan, vähimmäiskeston on oltava kaksi vuotta, kun ne koskevat irtainta omaisuutta, ja kymmenen vuotta, kun ne koskevat kiinteää omaisuutta tai teollisuuslaitoksia. Väärinkäytösten ehkäisemiseksi hallitus voi kuitenkin vahvistaa sopimusten kestolle muita vähimmäisaikoja kyseisten sopimusten kohteena olevien eri omaisuuslajien ominaisuuksista riippuen."

144 Lain 26/1988 lisäsäännöksen nro 7 2 momentti on 1.1.1996 lähtien korvattu 27.12.1995 annetun yhtiöverolain nro 43/1995 (*Boletín Oficial del Estado* nro 310, 28.12.1995, s. 37072) 128 §:n 2 momentilla, jossa säädetään seuraavaa:

"2. Sopimusten, joihin edellisessä momentissa viitataan, vähimmäiskeston on oltava kaksi vuotta, kun ne koskevat irtainta omaisuutta, ja kymmenen vuotta, kun ne koskevat kiinteää omaisuutta tai teollisuuslaitoksia. Väärinkäytösten ehkäisemiseksi sopimusten kestolle voidaan kuitenkin asetuksessa vahvistaa muita vähimmäisaikoja kyseisten sopimusten kohteena olevien eri omaisuuserien ominaisuuksista riippuen."

145 Näistä säännöksistä seuraa, että Espanjassa tehtyihin leasingsopimuksiin sovelletaan tiettyjä erityisehtoja, muun muassa seuraavia:

— niiden vähimmäiskeston on oltava kaksi vuotta irtaimen omaisuuden osalta, moottoriajoneuvot mukaan lukien

— niiden on sisällettävä vuokralleottajalle kuuluva osto-oikeus sopimuksen päättyessä

— leasingyhtiön täytyy ostaa leasingsopimusten kohteena oleva irtain omaisuus, moottoriajoneuvot mukaan lukien, tätä tarkoitusta varten vuokralleottajan vaatimusten mukaisesti.

146 Tästä seuraa, että leasingsopimuksia sääntelevässä Espanjan laissa vaaditaan, että kaikilla espanjalaisilla leasingyhtiöillä on oltava nimetty vuokralleottaja leasingsopimusta varten jo silloin, kun ajoneuvo hankitaan.

147 Komission tekemä epäsuora olettama, jonka mukaan saksalaisiin ja espanjalaisiin jälleenmyyntisopimuksiin sisältyvät sopimuslausekkeet ovat vaikutukseltaan samoja, ei näin ollen ole perusteltu, mistä aiheutuu kaksi seurausta nyt käsiteltävänä olevan kanneperusteen osalta.

148 Ensiksikin kaikkien Espanjassa tehtyjen leasingsopimusten vähimmäiskeston on oltava kaksi vuotta, ja osto-oikeutta voidaan käyttää vain sopimuksen päättyessä. Osto-oikeutta voidaan siis käyttää vasta kahden vuoden vähimmäisajan päätyttyä. Tästä seuraa, että leasingsopimuksen vuokralleottaja ei Espanjassa voi osto-oikeuttaan käyttämällä hankkia uutta ajoneuvoa.

149 Tältä osin on huomautettava, että asetuksessa N:o 1475/95 on EY 81 artiklan 1 kohdan soveltamisesta vapautettu sopimukset, joissa toinen osapuoli (tavarantoimittaja) antaa sitoumuksen siitä, että se toimittaa yhteismarkkinoiden määrätyllä alueella ainoastaan toiselle osapuolelle (jakelijalle) tai ainoastaan toiselle osapuolelle sekä tietylle määrälle muita jakeluverkkoon kuuluvia yrityksiä jälleenmyyntiä varten tiettyjä uusia moottoriajoneuvoja sekä niiden varaosia (1 artikla).

150 Asetuksen N:o 1475/95 3 artiklan 10 kohdan mukaan poikkeusta sovelletaan myös, jos edellä mainittu velvoite on yhdistetty jakelijan velvoitteeseen olla toimittamatta jälleenmyyjälle sopimustavaroita, jollei jälleenmyyjä ole jakeluverkkoon kuuluva yritys. Sana "jälleenmyynti" on määritelty kyseisen asetuksen 10 artiklan 12 kohdassa siten, että sillä tarkoitetaan "mitä tahansa liiketoimea, jolla luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö, 'jälleenmyyjä', myy aiemmin omiin nimiinsä hankkimansa uudenlaatuisen ajoneuvon riippumatta siviilioikeudellisesta muodosta tai kyseisen jälleenmyynnin suoritustavasta". Tässä samassa kohdassa jälleenmyyntiin rinnastetaan "kaikki leasingsopimukset, joissa omistus- tai osto-oikeus siirtyy ennen sopimuksen päättymistä".

151 Tämä asetus mahdollistaa muun muassa sen, että tavarantoimittaja voi sen yksinmyyntiverkkoa sääntelevillä sopimuksilla asettaa jakelijoille kiellon tehdä toimituksia ostajalle, joka on kyseisen asetuksen 10 artiklan 12 kohdassa tarkoitettu

jälleenmyyjä, ja myös sellaiselle ostajalle, joka rinnastetaan jälleenmyyjään sen takia, että se luovuttaa uusia ajoneuvoja tässä samassa säännöksessä määritellyn kaltaisilla leasingsopimuksilla.

152 Tältä osin on todettava, että espanjalaisen jälleenmyyntisopimuksen 4 §:n d momentista ilmenee selvästi, että jälleenmyyjille asetettu kielto ei koske kaikkia toimituksia Mercedes-Benz-konsernin ulkopuolisille leasingyhtiöille, vaan ainoastaan niitä toimituksia, joiden osalta näillä yhtiöillä ei ole nimettyä asiakasta.

153 Asetuksen N:o 1475/95 10 artiklan 12 kohtaan sisältyvästä sanan "jälleenmyynti" määritelmästä johtuu kuitenkin, että tavarantoimittajan mahdollisuus kieltää jakelijoita tekemästä toimituksia "jälleenmyyjiin" rinnastettaville luonnollisille henkilöille tai oikeushenkilöille rajoittuu tapauksiin, joissa nämä jälleenmyyjät luovuttavat uusia ajoneuvoja. Tällaisella leasingsopimuksen rinnastamisella jälleenmyyntiin pyritään tekemään tavarantoimittajalle mahdolliseksi varmistaa jakeluverkon koskemattomuus välttämällä se, että leasingsopimusta, johon sisältyy omistusoikeuden siirtyminen tai osto-oikeus ennen sopimuksen päättymistä, käytettäisiin yksinmyyntiverkon ulkopuolella helpottamaan vielä uuden ajoneuvon omistusoikeuden hankkimista.

154 Tästä johtuu, että toisin kuin kantaja esittää, laista 26/1988 ei seuraa, että kaikki espanjalaiset leasingsopimukset täyttävät automaattisesti asetuksen N:o 1475/95 2 artiklan 10 kohdassa säädetyt poikkeuksen soveltamisen edellytykset.

155 Edellä esitetystä seuraa, että kantajan väite asetuksen N:o 1475/95 poikkeussäännösten soveltamisesta ei ole perusteltu.

156 Toiseksi, kun otetaan huomioon, että Espanjan laissa edellytetään, että kaikilla leasingyhtiöillä on oltava nimetty vuokralleottaja jo ajoneuvon hankintahetkellä, komission riidanalaisen päätöksen 176 perustelukappaleessa mainitsemat rajoitukset seuraavat siis jo sovellettavasta lainsäädännöstä espanjalaisen jälleenmyyntisopimuksen 4 §:n d momentista riippumatta. Mercedes-Benz-konsernin ulkopuoliset yhtiöt ovat toisin sanoen jo pelkästään tämän lainsäädännön vaikutuksen perusteella samassa asemassa kuin tähän konserniin kuuluvat yhtiöt. Tästä seuraa, että kantajan väite, jonka mukaan leasingyhtiöitä koskevat toimitusrajoitukset Espanjassa eivät ole EY 81 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja kilpailunrajoituksia, on perusteltu.

157 Riidanalaisen päätöksen 1 artiklan kolmas luetelmakohta on näin ollen kumottava siltä osin kuin siinä viitataan rikkomiseen, joka väitetään tehdyn Espanjassa.

Kolmas kanneperuste, joka perustuu EY 81 artiklan 1 kohdan rikkomiseen sekä komission riidanalaisessa päätöksessä toteamaa toista ja neljättä toimenpidettä koskevaan ilmeiseen arviointivirheeseen

158 Kolmas kanneperuste jakaantuu kahteen osaan. Kantaja väittää ensiksikin, että komissio ei ole osoittanut, että kantaja olisi tehnyt saksalaisten edustajiensa kanssa sopimuksen 15 prosenttia ajoneuvon kauppahinnasta käsittävästä ennakkomaksusta, jonka kyseiset edustajat vaativat kauttakulkuasiakkailta. Kantaja katsoo myös, että tämä ennakkomaksu oli joka tapauksessa objektiivisesti katsoen perusteltu ja että sillä oli oikeus velvoittaa edustajansa vaatimaan se. Kantaja katsoo toiseksi, että komissio on riidanalaisessa päätöksessä katsonut virheellisesti, että 20.4.1995 pidetyssä kokouksessa, johon osallistuivat Belgian Mercedes-Benz-jälleenmyyjien liiton yhdeksän jäsentä ja MBBel:n johto, kyseiset osapuolet olisivat sopineet hintakilpailun rajoittamisesta Belgiassa.

159 Ensimmäistä kanneperustetta koskevasta ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arvioinnista seuraa, että EY 81 artiklan 1 kohta ei sovellu määräykseen, jonka Mercedes-Benz antoi saksalaisille edustajilleen 12.9.1985 päivätyssä kiertokirjeessä nro 52/85 ja jonka mukaan näiden on vaadittava ulkomaisilta kauttakulkuasiakkailtaan 15 prosenttia ajoneuvon kauppahinnasta käsittävä ennakkomaksu. Tästä seuraa, että ei ole tarpeen tutkia tämän kanneperusteen ensimmäistä osaa.

Asianosaisten lausumat

160 Kantaja väittää, että komissio on riidanalaisessa päätöksessä katsonut virheellisesti, että 20.4.1995 pidetty kokous, johon osallistuivat Belgian Mercedes-Benz-jälleenmyyjien liiton yhdeksän jäsentä ja MBBel:n johto, osoittaisi, että kyseisen liiton ja MBBel:n välillä on sopimus hintakilpailun rajoittamisesta Belgiassa. Belgialaisten jälleenmyyjien liitto ei voi tehdä minkäänlaista sitovaa päätöstä jäsentensä puolesta, vaan se antaa vain suosituksia. Lisäksi kantajan mukaan yhden jälleenmyyjän eli Kalscheuerin tässä kokouksessa esittämä puheenvuoro, jonka mukaan "jälleenmyyjien välit ovat parantuneet polkumyynnin vastaisen kampanjan takia", osoittaa, että jälleenmyyjät olivat jo päättäneet kyseisestä toimenpiteestä.

161 Kantaja ei kiistä sitä, että MBBel osallistui 20.4.1995 pidettyyn kokoukseen ja että belgialaisten jälleenmyyjien liitto oli omasta aloitteestaan ehdottanut alennusten suuruuden palauttamista korkeintaan 3 prosentiksi uuden W 210 -sarjan osalta. Kantaja väittää kuitenkin, että MBBel ei osallistunut horisontaalisesti eikä vertikaalisesti myyntihintojen vahvistamista koskevaan sopimukseen ja että MBBel ei toteuttanut ainoatakaan toimenpidettä tämän esityksen, jota se ei ollut liioin hyväksynyt, soveltamiseksi. MBBel on sitä vastoin aina vastustanut tällaisia esityksiä. Se oli ollut läsnä vain tarkkailijana ja maahantuojana. Kukaan MBBel:n edustajista ei nimittäin käyttänyt suullista puheenvuoroa. Se seikka, että ainoastaan MBBel saattoi vähentää ajoneuvojen toimituksia, ei osoita, että se olisi todellakin ryhtynyt käyttäytymään tällä tavalla.

162 Kantaja kiistää tältä osin sen, että MBBel olisi edustanut sivuliikkeiden intressejä tässä kokouksessa, ja se esittää, että sivuliikkeet eivät vielä tuolloin olleet liiton aktiivisia jäseniä. Kantajan mukaan ei ole kuitenkaan selvää, että sivuliikkeillä olisi voinut olla intressi rajoittaa alennusten suuruutta. Tämän osoittaa se seikka, että kuten liiton pöytäkirjasta ilmenee, jälleenmyyjä Goossens moitti sivuliikkeitä "polkumyynnin" harjoittamisesta. Lisäksi kantajan mukaan riidanalaiseen päätökseen sisältyvää väitettä horisontaalisesta rajoituksesta (ks. 141 perustelukappale) ei ole sisällytetty väitetiedoksiantoon, ja sitä ei olisi siis pitänyt ottaa huomioon. Kantaja katsoo jäljempänä riidanalaisen päätöksen 177 perustelukappaleessa esitetyn komission väitteen osalta, että komissio siteeraa valikoivasti väitetiedoksiantoaan (ks. kyseisen tiedoksiannon 186 kohta). Lisäksi kantaja esittää, että ennen 20.4.1995 toteutettua "polkumyynnin vastaista" kampanjaa voidaan pitää "horisontaalisena" sopimuksena vain siltä osin kuin siitä oli päätetty jälleenmyyjien kesken. Vaikka komissio on todennut väitetiedoksiannon 168 kohdassa, että MBBel oli osallistunut tähän polkumyynnin vastaiseen kampanjaan, mikään ei osoita, että MBBel olisi osallistunut siihen jälleenmyyjien kilpailijana.

163 Kantaja kiistää myös sen, että MBBel:n Mercedes-Benz AG:lle lähettämä 17.10.1995 päivätty kirje (riidanalaisen päätöksen 119 perustelukappale) osoittaisi MBBel:n intressin pienentää belgialaisten jälleenmyyjien soveltamia hinnanalennuksia. MBBel on nimittäin vedonnut julkistettuihin keskihintoihin eikä jälleenmyyjien todellisuudessa laskuttamiin myyntihintoihin. Lisäksi kantaja kiistää, että MBBel:n 14.3.1996 päivätty kirje, jolla ojennettiin Charleroista olevaa belgialaista jälleenmyyjää, joka oli virheellisesti esittäytynyt asiakkaalle Namurista olevan jälleenmyyjän edustajana, osoittaisi MBBel:n moittivan W 210 -auton osalta myönnettyä "6 prosentin" alennusta.

164 Kantaja katsoo, että MBBel:n osallistumista koskevat komission väitteet ovat ristiriitaisia siltä osin kuin komissio väittää samanaikaisesti, että MBBel oli "valmis tukemaan aktiivisesti" hinnanalennusten rajoittamista (riidanalaisen päätöksen 115 perustelukappale) ja että MBBel oli "osallistunut" tähän rajoittamiseen (120 perustelukappale). Komissio myöntää sittemmin, että 20.4.1995 pidetty kokous

oli seurausta jälleenmyyjien tekemästä aloitteesta, mutta se täsmentää kuitenkin, että MBBel oli selvästi ottanut johdon kokouksessa (riidanalaisen päätöksen 233 perustelukappale).

165 Kantaja väittää, että sillä seikalla, että Mercedes-Benz oli lähettämällä jälleenmyyjille tekaistuja asiakkaita toisinaan tarkistanut, että ne suorittavat täysin tehtävänsä välittäjinä, ei ole mitään yhteyttä väitettyyn myyntihintojen vahvistamiseen. Se väittää, että tällaiset käynnit, joihin myös muut automerkit turvautuvat, olivat täysin laillisia, koska jälleenmyyvät sitoutuvat jälleenmyyntisopimuksessaan laadullisesti korkeatasoiseen markkinakäyttätymiseen. Lisäksi kantaja väittää, että jälleenmyyjien hinnoittelukäytäntö oli vain yksi seikka monien muiden tässä arvioinnissa huomioon otettujen seikkojen joukossa.

166 Kantaja kiistää yhteyden 20.4.1995 pidetyn kokouksen ja Antwerpenissä 27.3.1996 pidetyn kokouksen välillä (ks. riidanalaisen päätöksen 117 perustelukappale). Kyseisen 20.4.1995 pidetyn kokouksen pöytäkirjassa on nimittäin kyse myyntien seuraamisesta vuoden "1995 loppuun saakka", ja 27.3.1996 pidetyn kokouksen pöytäkirjassa mainittuja käyntejä on selvästi tapahtunut vielä vuonna 1996.

167 Kantaja kiistää sen, että MBBel:n 26.11.1996 päivätty faksi, jossa se antaa Tokata-yhtiölle tehtäväksi lähettää kävijöitä jälleenmyyjien ja eräiden edustajien luokse, tekisi MBBel:lle mahdolliseksi tutkia C-sarjaan kuuluviin farmariautomalleihin 220 D ja 250 TD sovelletut alennukset. Se huomauttaa, että kerätyt tiedot olivat nimettömiä, että ei ollut mahdollista ryhtyä toimenpiteisiin tiettyjä jälleenmyyjiä vastaan, että kyse oli kokonaisvaltaisesta tutkimuksesta, joka koski kaikkea asiakaspalvelua eikä pelkästään hinnanalennuksia, ja että kyse oli jälleenmyyjien luokse tehdyistä käynneistä, mutta myös 13 rinnakkaistuojan luokse tehdyistä

käynneistä. Tästä seuraa, että tällaisen menettelyn perusteella ei voida olettaa, että kyse olisi siitä, että jällenmyyjät saataisiin noudattamaan julkistettuja taksoja. Lisäksi faksi ei sisällä mitään tietoa siitä, että asianomaiset olisivat puoltaneet enintään 3 prosentin alennusta. Kantaja lisää, että 20.4.1995 pidetyn kokouksen pöytäkirja koskee muita ajoneuvosarjoja kuin MBBel:n Tokata-yhtiölle 26.11.1996 lähettämässä faksissa tarkoitettuja sarjoja.

168 Kantaja kiistää, että väitetty myyntihintojen vahvistaminen Belgiassa olisi vaikuttanut tuntuvasti jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Se esittää, että vaikka todettaisiin, että alennuksista on todella sovittu, tämä koskisi vain Belgiassa toteutettuja myyntejä. Rajat ylittävän myynnin volyymi ei olisi kärsinyt tästä. Kantaja kiistää lisäksi sen, että väitetty rikkominen olisi kestänyt 20.4.1995 lähtien 10.6.1999 päivättyyn kiertokirjeeseen saakka. Se väittää, että komissio ei ole täsmentänyt, onko rikkominen aina toteutettu samassa laajuudessa. Kantaja väittää, että 20.4.1995 pidetyn kokouksen pöytäkirjassa mainittu "polkumyynnin vastainen" kampanja oli väliaikainen, että se koski vain W 210 -mallia ja että sitä oli tarkoitus soveltaa vain uuden mallin esittelyvaiheen aikana eli vuoden 1995 loppuun saakka. Edellä mainitun 27.3.1996 pidetyn kokouksen pöytäkirjasta ilmenee tältä osin, että Antwerpenin jälleenmyyjät totesivat, että hinnanalennusten osalta ei ole yksimielisyyttä. Lisäksi komission mainitsemat muut asiakirjat eivät osoita, että esitettyä kampanjaa olisi jatkettu vuotta 1995 pidemmälle. Kyseiset asiakirjat liittyvät vain tavanomaisen käytännön muodostaviin käynteihin, joiden tuloksia ei ole yksilöity, joten olisi ollut mahdotonta toteuttaa jonkinlaisia seuraamuksia jonkun jälleenmyyjän osalta.

169 Kantaja katsoo, että ei ole perusteltua katsoa sen olevan vastuussa myyntihintojen vahvistamisesta Belgiassa.

170 Se vetoaa ensiksikin siihen, että komissio on käsiteltävänä olevassa tapauksessa luopunut käytännöstään määrätä sakot yhtiölle tai konsernille, johon kyseinen yhtiö kuuluu. Komission olisi pitänyt ottaa huomioon eri seikkoja, kuten tytäryhtiön itsenäisen päätäntävallan laajuus, se, kuinka laajasti emoyhtiö tiesi tytäryhtiön

toimista, jotka olivat kartellioikeuden vastaisia, kyseisen yhtiön osallistuminen rikkomiseen, emoyhtiön konkreettinen vaikutus tytäryhtiön liiketoimintapolitiikkaan sekä se, ovatko emoyhtiön ja sen tytäryhtiön toimielinten kokoonpanot mahdollisesti samoja (ks. ETY:n perustamissopimuksen [81] artiklan mukaisesta menettelystä 2 päivänä joulukuuta 1986 tehty komission päätös 87/1/ETY (asia IV/31.128 — Rasvahapot) (EYVL L 3, s. 17); ETY:n perustamissopimuksen [81] artiklan mukaisesta menettelystä 23 päivänä huhtikuuta 1986 tehty komission päätös 86/398/ETY (asia IV/31.149 — Polypropyleeni) (EYVL L 230, s. 1); ETY:n perustamissopimuksen [81] artiklan mukaisesta menettelystä 16 päivänä joulukuuta 1985 tehty komission päätös 85/617/ETY (asia IV/30.839 — Sperry New Holland) (EYVL L 376, s. 21); ETY:n perustamissopimuksen [81] artiklan mukaisesta menettelystä 23 päivänä heinäkuuta 1984 tehty komission päätös 84/388/ETY (asia IV/30.988 — Sopimukset ja yhdenmukaistetut menettelytavat tasolasialalla Benelux-maissa) (EYVL L 212, s. 13) ja Euroopan talousyhteisön perustamissopimuksen [81] artiklan mukaisesta menettelystä 23 päivänä joulukuuta 1977 tehty komission päätös 78/155/ETY (asia IV/29.146 — BMW SA Belgium ja BMW:n belgialaiset jälleenmyyjät) (EYVL 1978, L 46, s. 33). Kantaja täsmentää, että asianomaiset myynnistä vastaavat kansalliset tytäryhtiöt on autoalalla katsottu vastuullisiksi, kun rikkominen on voitu paikallistaa vastaavaan jäsenvaltioon (EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan mukaisesta menettelystä 20 päivänä syyskuuta 2000 tehty komission päätös 2001/146/EY (Asia COMP/36.653 — Opel) (EYVL 2001, L 59, s. 1).

171 Kantaja väittää, että komission väite, jonka mukaan kantaja on vastuussa MBBel:n käyttäytymisestä, koska se omistaa viimeksi mainitun yhtiön lähes kokonaan, ei ole perusteltu. Kantajan mukaan asiassa C-286/98 P, Stora Kopparbergs Bergslags vastaan komissio, 16.11.2000 annetusta tuomiosta (Kok. 2000, s. I-9925, 28 kohta ja sitä seuraavat kohdat) seuraa, että se, että emoyhtiö omistaa täysin tytäryhtiönsä, ei voi sellaisenaan riittää siihen, että emoyhtiön katsottaisiin kartellioikeuden kannalta olevan vastuussa tytäryhtiönsä käyttäytymisestä. Komission olisi osoitettava muiden tosiseikkojen avulla, että kantaja on myös todella vaikuttanut MBBel:n käyttäytymiseen. Kantaja kiistää, että se olisi ollut tietoinen MBBel:n toiminnoista ja että se olisi aktiivisesti tukenut niitä. Se väittää, että komissio ei ole esittänyt näyttöä siitä, että sille olisi ilmoitettu 20.4.1995 pidetystä jälleenmyyjien liiton kokouksesta. Se selittää, että vaikka MBBel olisi osallistunut "polkumyynnin vastaiseen" kampanjaan,

tämä olisi tapahtunut ilman sen hyväksyntää. Kantaja lisää vastauskirjelmässään, että komissio on väärässä väittäessään, että koska Mercedes-Benz esittäytyi hallinnollisessa menettelyssä komission ainoaksi keskustelukumppaniksi Belgian alueella tapahtuneen rikkomisen osalta, kantajan olisi todistettava, että se ei ole vastuussa tästä rikkomisesta. Kantajan mukaan komission on todistettava, että Mercedes-Benzille oli ilmoitettu väitetyistä myyntihintojen määräämistä koskevista toimenpiteistä ja että se oli "aktiivisesti kannustanut" niihin.

172 Komissio väittää, että MBBel osallistui belgialaisten jälleenmyyjien liiton kanssa 20.4.1995 sopimukseen, joka koski hyväksyttävien alennusten rajoittamista 3 prosenttiin ja jonka noudattamatta jättämisestä seuraisi myönnettyjen ajoneuvokiintiöiden pienentäminen. Se katsoo, että kantaja vastaa tästä kilpailusääntöjen rikkomisesta, koska se muodosti taloudellisen kokonaisuuden MBBel:n kanssa.

173 Komissio väittää, että ei voi olla pienintäkään epäilystä siitä, että 20.4.1995 pidetyn kokouksen osallistujat päättivät "polkumyynnin vastaisista" toimenpiteistä, koska kyseisen kokouksen pöytäkirjan laatinut Rauw erotteli kyseisessä pöytäkirjassa selkeästi toisistaan osallistujien toteamukset, enemmän tai vähemmän vahvat vaatimukset, neuvot ja suositukset sekä arviot, moitteet ja aikomukset. Lisäksi kappale, joka koskee koeostoihin turvautumista, MBBel:n Brysselissä olevien sivuliikkeiden käyttäytyminen hintojen osalta sekä kiintiöiden pienentämiseen turvautuminen alennusten ylittäessä 3 prosenttia osoittavat, että keskustelut koskivat nimenomaan toimenpiteisiin ryhtymistä, ja näin MBBel:n osallistuessa.

174 Lisäksi kantajan niiden väitteiden osalta, jotka perustuvat siihen, että pöytäkirjassa ei ole vähäisintäkään mainintaa MBBel:n puheenvuoroista, että kyseinen yhtiö osallistui kokoukseen maahantuojana eikä sivuliikkeidensä edustajana ja että jälleenmyyjien liitolla ei ollut tarvittavaa valtaa sitovien päätösten tekemiseksi, komissio katsoo, että ne eivät ole merkityksellisiä. Se lisää, että kaikkien niiden, jotka osallistuvat kokoukseen, jossa tehdään kilpailua rajoittavia sopimuksia, on ilmaistava eriävät mielipiteensä osoittaakseen selkeästi, että ne eivät osallistu sopimukseen. Edellä mainitun 20.4.1995 pidetyn kokouksen pöytäkirjassa ei kuitenkaan ole mitään

mainintaa MBBel:n osoittamasta vastustuksesta. Kyseinen yhtiö on jopa hyväksynyt alennusten rajoittamisen 3 prosenttiin. Päinvastaisessa tapauksessa Rauw ei olisi voinut todeta, että jos tämä raja ylitetään, ajoneuvokiintiötä pienennetään, sillä Rauw tiesi, että ainoastaan MBBel:llä oli mahdollisuus toteuttaa tällainen toimenpide.

175 Toisin kuin kantaja väittää (ks. edellä 162 kohta), MBBel:llä olisi ollut intressi lopettaa hintojen polkeminen. Komission mukaan siinä, että MBBel piti keskihintoja korkealla tasolla, ei olisi ollut mitään järkeä, jos jälleenmyyjät olisivat myöntäneet yhä merkittävämpiä alennuksia ja siten horjuttaneet listahintojen uskottavuutta. Lisäksi komissio katsoo, että maahantuojana MBBel ei tee toimituksia ainoastaan belgialaisille jälleenmyyjille, mikä muodostaa vertikaalisen suhteen, vaan se tekee toimituksia brysseliläisten sivuliikkeittensä välityksellä myös lopullisille asiakkaille, mikä muodostaa kantajan kiistämän horisontaalisen suhteen MBBel:n ja sen jälleenmyyjien välille.

176 Komissio väittää, että sivuliikkeiden syyttämiseksi polkumyynnistä belgialaisten jälleenmyyjien liitosta oleva Goossens ei ilmeisestikään katsonut tarpeelliseksi, että myös näiden sivuliikkeiden edustajat olisivat MBBel:n useiden johtajien ohella osallistuneet 20.4.1995 pidettyyn kokoukseen. Komission mukaan on ilmeistä, että MBBel:ä ei pidetty pelkästään tavarantoimittajana, vaan myös jälleenmyyjien kilpailijana, ja että se osallistui alennusten rajoittamista koskevaan sopimukseen näissä kahdessa ominaisuudessa.

177 Komissio väittää, että toisin kuin kantaja on väittänyt (ks. edellä 162 kohta), väitetiedoksianto ei ollut rajoittunut pelkkään vertikaaliseen kilpailuun. Se katsoo selittäneensä (väitetiedoksiannon 222 kohdassa), että kampanjalla, josta MBBel ja jälleenmyyjät olivat sopineet taistellakseen polkumyyntiä vastaan ja hillitäkseen myönnettäviä alennuksia ajoneuvokiintiöiden pienentämisellä, jos alennukset ylittävät 3 prosenttia, pyrittiin rajoittamaan hintakilpailua Belgiassa. MBBel:ä ei siis pidetty pelkästään sellaisen sopimuksen osapuolena, jolla pyrittiin soveltamaan alennusten rajoittamista koskevaa sopimusta kiintiöitä vähentämällä, vaan yleisem-

min yrityksenä, joka on osallistunut sopimukseen, jolla pyritään rajoittamaan alennuksia, valvomaan jälleenmyyjien käyttäytymistä alennusten osalta ja pienentämään kiintiöitä alennusten ylittäessä 3 prosenttia. Lisäksi komissio esittää, että kantaja ei voi katsoa MBBel:n osallistumista sopimukseen uudeksi oikeudelliseksi arvioinniksi, sillä komissio oli väitetiedoksiannossa ilmoittanut, että MBBel oli jo ennen 20.4.1995 osallistunut hintoja koskevaan pääasiallisesti horisontaaliseen sopimukseen eli "polkumyynnin vastaiseen" kampanjaan. Komissio huomauttaa, että sopimuksen ei ole välttämättä oltava siviilioikeudellisesti sitova, jotta se muodostaisi EY 81 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun sopimuksen (asia C-277/87, Sandoz Prodotti Farmaceutici v. komissio, tuomio 11.1.1990, Kok. 1990, s. I-45, 13 kohta) (ks. edellä 160 kohta).

178 Komission mukaan riidanalaisessa päätöksessä osoitetaan, että belgialaisten jälleenmyyjien oli osattava odottaa ilmoitettuja koeostoja ja että MBBel piti tiukasti kiinni siitä, että jälleenmyyjät pitävät todelliset jälleenmyyntihintansa mahdollisimman korkealla tasolla (riidanalaisen päätöksen 117 ja 119 perustelukappale). Se kiistää kantajan väitteen, jonka mukaan eri jälleenmyyjistä tehdyt yksittäiset arviot olisivat olleet nimettömiä. Näiden arvioiden nimettömyyttä ei nimittäin ollut noudatettu edes 27.3.1996 pidetyn kokouksen pöytäkirjassa, koska jälleenmyyjä Van Steen NV oli mainittu nimeltä. Komissio lisää, että niitä yksittäisiä alennuksia, jotka viisi tarkastuksen kohteena ollutta jälleenmyyjää olivat olleet valmiit myöntämään, ei ollut mainittu pöytäkirjassa yksityiskohtaisesti, koska oli ilmeistä, että kukin jälleenmyyjä oli esittänyt alennusta, joka ylitti liiton salliman 3 prosentin alennuksen. Komission mukaan väitetyt jälleenmyyjien väliset myöhemmät mielipide-erot alennusten määrän osalta ovat täysin merkityksettömiä, etenkin kun riidanalainen sopimus sitoo niitä erityisesti MBBel:ään nähden.

179 Komission mukaan Tokata-yhtiölle 26.11.1996 annettu toimeksianto osoittaa, että jälleenmyyjien käyttäytymisellä alennusten osalta oli merkittävä rooli koeostojen yhteydessä, eli komission näkemys on päinvastainen kuin kantajalla, joka näkee tässä vain yhden seikan muiden joukossa (ks. edellä 165 kohta). Komissio selittää, että toimeksiannon todellinen tarkoitus oli tarkistaa 47 belgialaisen jälleenmyyjän reaktio, kun niiltä pyydetään 7 prosentin alennusta.

180 Komission mukaan kantaja kiistää kaiken yhteyden yhtäältä 20.4.1995 tehdyn sopimuksen sekä toisaalta Antwerpenissä keväällä 1996 viiden jälleenmyyjän luona tehtyjen koeostojen ja sen marraskuussa 1996 annetun toimeksiannon välillä, jolla pyrittiin tekemään koeostoja kaikkien belgialaisten jälleenmyyjien luona (ks. edellä 166 kohta). Komissio väittää, että vuoden 1995 loppuun asetettu aikaraja, joka oli määrätty 20.4.1995 tehdyssä sopimuksessa, liittyy ainoastaan sovittuun erityisseuraamukseen eli kiintiöiden pienentämiseen eikä alennusten enimmäismäärän vahvistamiseen 3 prosentiksi. Se ei väitä, että koeostot olisi tehty 20.4.1995 tehdyn päätöksen nojalla, vaan se toteaa, että nämä ostot osoittavat, että jälleenmyyjien oli osattava odottaa tämäntyyppisiä toimia. Komissio lisää, että MBBel oli 14.3.1996 ilmaissut tyytymättömyytensä siihen, että erään Charleroissa olevan jälleenmyyjän myyjä oli myynyt W 210 -sarjaan kuuluvan ajoneuvon 6 prosentin alennuksella.

181 Komissio esittää kantajan kiistämän yhteisön sisäistä kauppaa koskevan tuntuvan rajoituksen osalta (ks. edellä 168 kohta), että keinotekoisen korkeiden hintojen vyöhykkeen luominen ja ylläpito voi aiheuttaa kauppavirtoja, jotka ovat erilaisia kuin normaalit kauppavirrat. Se toteaa, että oikeuskäytäntö osoittaa, että kilpailua rajoittavat menettelytavat, jotka ulottuvat yhden jäsenvaltion koko alueelle, ovat jo luonteeltaan sellaisia, että ne lujittavat kansallista markkinoiden eristämistä (edellä 131 kohdassa mainittu asia Bayerische Motorenwerke, tuomion 20 kohta; asia C-309/99, Wouters ym., tuomio 19.2.2002, Kok. 2002, s. I-1577, 95 kohta ja asia T-62/98, Volkswagen v. komissio, tuomio 6.7.2000, Kok. 2000, s. II-2707, 179 kohta).

182 Komissio moittii kantajaa siitä, että se on lopettanut myyntihintojen vahvistamisen Belgiassa vasta 10.6.1999 päivätyllä kiertokirjeellä (riidanalaisen päätöksen 223 perustelukappale). Se toteaa uudestaan, että 20.4.1995 pidetyn kokouksen pöytäkirjassa mainittu ajankohta eli vuoden 1995 loppu koskee ainoastaan kiintiöiden pienentämisestä muodostuvaa seuraamusta eikä sopimusta alennusten rajoittamisesta 3 prosenttiin. Se tuo esiin, että jälleenmyyjien käyttäytyminen alennusten osalta tarkistettiin myös vuonna 1996 (riidanalaisen päätöksen 117 ja 118 perustelukappale). Lisäksi kyseinen tarkistus ei rajoittunut pelkästään W 210 -sarjan ajoneuvoihin, vaan se koski myös muita ajoneuvoluokkia ja tässä tapauksessa C-sarjaa. Koska koeostojen tekemisen pääasiallisena tarkoituksena oli tarkistaa jälleenmyyjien myöntämät alennukset, kuten asiasta oli päätetty 20.4.1995, muiden

ajoneuvosarjojen sisällyttäminen tähän kampanjaan ja liiallisten alennusten myöntämisen osalta esitetty arvostelu (riidanalaisen päätöksen 119 perustelukappale) osoittavat, että 20.4.1995 tehty sopimus, josta ennen oli pöytäkirjan mukaan ollut muita sopimuksia, ei ollut missään tapauksessa ainoa, erillinen ja väliaikainen toimenpide. Komissio viittaa tässä samassa mielessä kantajan väitteeseen, jonka mukaan hintasopimuksella pyrittiin parantamaan jälleenmyyjien kannattavuutta. Komission mukaan tätä päämäärää ei voitu saavuttaa toimenpiteellä, jonka kesto oli vain muutamia kuukausia.

183 Komissio katsoo, että edellä 169–171 kohdassa esitetyt kantajan väitteet, jotka koskevat sen vastuuta käsiteltävänä olevassa tapauksessa, eivät ole perusteltuja. Se tuo esiin, että kantajan vastuu MBBel:n käyttäytymisestä johtuu pelkästään siitä seikasta, että kyseinen yhtiö oli lähes kokonaan kantajan omistuksessa, ja koska kyseinen yhtiö oli riippuvainen emoyhtiöstä, se ei voinut harjoittaa omaa jakelupolitiikkaa ja muodosti siten taloudellisen kokonaisuuden kantajan kanssa.

184 Komissio selittää ensiksikin, että kun emoyhtiö käsiteltävänä olevan tapauksen tavoin omistaa kokonaan tytäryhtiönsä, komission ei ole todistettava, että emoyhtiö todella antaa tytäryhtiölle ohjeet, joita tytäryhtiö soveltaa. Se tuo esiin, että edellä 171 kohdassa mainittu asia Stora Kopparbergs Bergslags vastaan komissio, johon kantaja viittaa, osoittaa, että tällaisessa tapauksessa voidaan perustellusti olettaa, että emoyhtiöllä todellakin on ratkaiseva vaikutus tytäryhtiönsä käyttäytymiseen, erityisesti silloin, kun se on esittäytynyt komission ainoaksi keskustelukumppaniksi kyseisen rikkomisen osalta. Kantajan olisi näin ollen kumottava tämä olettama riittävillä todisteilla. Komissio väittää, että kantaja on käsiteltävänä olevassa tapauksessa myös esittäytynyt komission ainoaksi keskustelukumppaniksi Belgian alueella tehdyn rikkomisen osalta. Kantaja ei liioin ole kiistänyt, että sillä on ollut mahdollisuus vaikuttaa ratkaisevasti kyseisen tytäryhtiön käyttäytymiseen markkinoilla. Komissio toteaa lopuksi, että kantaja ei ole esittänyt vähäisintäkään näyttöä siitä, että MBBel olisi voinut käyttäytyä itsenäisesti.

185 Komissio täsmentää myös, että kantajalle oli ilmoitettu MBBel:n pyrkimyksistä pitää keskihinnat korkealla tasolla (riidanalaisen päätöksen 119 perustelukappale).

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

186 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa ensiksikin, että kantaja arvostelee sitä, että komissio väitti ensimmäisen kerran riidanalaisessa päätöksessä Belgiassa tapahtuneeseen myyntihintojen määräämiseen liittyvän rikkomisen osalta, että MBBel oli osallistunut horisontaaliseen kilpailun rajoittamiseen. Riidanalaisessa päätöksessä nimittäin esitetään, että "MBBel:stä tuli kauppiaiden kilpailija kahden haaraliikkeen pitäjänä sekä kauppiaiden toimittajana". Lisäksi komissio on riidanalaisessa päätöksessä katsonut, että tämä viimeksi mainittu vertikaalinen ulottuvuus oli selvästi "sopimuksen painopiste" (141 perustelukappale).

187 Vaikka kantaja ei sitä nimenomaisesti väitäkään, ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo, että tämä argumentti on tulkittava puolustautumisoikeuksien loukkaamiseen perustuvaksi väitteeksi.

188 Asetuksen N:o 17 19 artiklan 1 kohdasta ja asetuksen N:o 17 19 artiklan 1 ja 2 kohdassa säädetyistä kuulemisista 25 päivänä heinäkuuta 1963 annetun komission asetuksen N:o 99/63/ETY (EYVL 1963, 127, s. 2268) 2 ja 4 artiklasta seuraa yhdessä, että komission on annettava tiedoksi väitteet, joihin se vetoaa asianomaisia yrityksiä ja yhteenliittymiä vastaan, ja että se voi päätöksissään ottaa huomioon vain väitteet, joiden osalta näille on varattu tilaisuus esittää asianmukaisesti huomautuksensa komission esittämien tosiseikkojen, väitteiden ja asianhaarojen paikkansapitävyydestä ja merkityksestä (ks. vastaavasti asia 85/76, Hoffmann-La Roche v. komissio,

tuomio 13.2.1979, Kok. 1979, s. 461, Kok. Ep. IV, s. 341, 9 kohta ja yhdistetyt asiat T-10/92–T-12/92 ja T-15/92, Cimenteries CBR ym. v. komissio, tuomio 18.12.1992, Kok. 1992, s. II-2667, Kok. Ep. XIII, s. II-99, 33 kohta).

189 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan väitetiedoksiannon on sisällettävä niin selvästi muotoiltu — vaikka vain tiivistelmän muodossa esitetty — selvitys väitteistä, että asianomaiset voivat tosiasiallisesti saada tiedon siitä käyttäytymisestä, josta komissio niitä moittii. Vain tämän edellytyksen täyttäessään väitetiedoksianto voi täyttää sen tehtävän, joka sille on yhteisön asetuksilla annettu, eli antaa yrityksille kaikki sellaiset tiedot, joita ne tarvitsevat pystyäkseen tehokkaasti puolustautumaan ennen kuin komissio tekee lopullisen päätöksen (ks. erityisesti asia T-352/94, Mo och Domsjö v. komissio, tuomio 14.5.1998, Kok. 1998, s. II-1989, 63 kohta; asia T-348/94, Enso Española v. komissio, tuomio 14.5.1998, Kok. 1998, s. II-1875, 83 kohta ja asia T-308/94, Cascades v. komissio, tuomio 14.5.1998, Kok. 1998, s. II-925, 42 kohta). Lisäksi vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan kyseistä vaatimusta noudatetaan, jos päätöksessä ei aseteta asianomaisten henkilöiden vastuulle väitetiedoksiannossa tarkoitetuista rikkomisista poikkeavia rikkomisia ja jos siinä esitetään ainoastaan ne tosiseikat, joista asianomaisilla henkilöillä on ollut mahdollisuus lausua (ks. erityisesti asia 41/69, ACF Chemiefarma v. komissio, tuomio 15.7.1970, Kok. 1970, s. 661, Kok. Ep. I, s. 455, 94 kohta ja yhdistetyt asiat T-191/98 ja T-212/98–T-214/98, Atlantic Container ym. v. komissio, tuomio 30.9.2003, Kok. 2003, s. II-3275, 113 kohta). Komission lopullisen päätöksen ei kuitenkaan tarvitse välttämättä täydellisesti vastata esitystä väitteistä (yhdistetyt asiat C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P ja C-219/00 P, Aalborg Portland ym. v. komissio, tuomio 7.1.2004, Kok. 2004, s. I-123, 67 kohta ja em. asia ACF Chemiefarma v. komissio, tuomion 91 kohta).

190 Väitettä, joka perustuu kantajan puolustautumisoikeuksien loukkaamiseen, on tarkasteltava ottamalla huomioon nämä periaatteet.

191 Käsiteltävänä olevassa tapauksessa on tarkistettava, onko väite, jonka mukaan MBBel on osallistunut väitettyyn horisontaaliseen kilpailunrajoitukseen, muotoiltu väitetiedoksiannossa niin selvästi, että kantaja on tosiasiallisesti voinut saada siitä tiedon.

192 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo, että kun väitetiedoksiannossa ilmoitetaan selkeästi, minkälaisesta kilpailuoikeuden rikkomisesta kyseistä yritystä moititaan ja mitkä ovat ne olennaiset tosiseikat, joihin tältä osin vedotaan, kyseinen yritys voi vastata tähän syytökseen ja puolustaa oikeuksiaan. Se, että väitteet esitetään myöhemmin komission tekemässä päätöksessä, jossa taloudellinen sopimus luonnehditaan "vertikaaliseksi" tai "horisontaaliseksi", ei muuta väitteitä aineellisesti siitä, millaisina ne on väitetiedoksiannossa esitetty.

193 On tuotava esiin, että komissio ei ole väitetiedoksiannossa nimenomaisesti vedonnut kyseessä olevan rikkomisen horisontaaliseen tai vertikaaliseen ulottuvuuteen, eikä se näin ollen ole luonnehtinut väitettyä rikkomista "horisontaaliseksi" tai "vertikaaliseksi". Kantaja ei kuitenkaan kiistä sitä, että komissio on väitetiedoksiannossa esittänyt lyhyesti syyt, joiden takia MBBel:ä moititaan siitä, että se on tehnyt belgialaisten jälleenmyyjien kanssa sopimuksen Mercedes-merkkisten ajoneuvojen myyntihintojen määräämisestä Belgiassa. Tästä seuraa, että MBBel:n käyttäytymistä koskevat olennaiset tosiseikat ja arvostelut, jotka komissio on riidanalaisessa päätöksessä ottanut huomioon, on esitetty väitetiedoksiannossa. On myös huomautettava, että komissio on riidanalaisessa päätöksessä katsonut väitetyn rikkomisen vertikaalisen ulottuvuuden olevan keskeistä, sillä sen horisontaaliseen ulottuvuuteen vedottiin vain täysin sivuseikkana.

194 Näin ollen on syytä katsoa, että puolustautumisoikeuksien noudattamiseksi ei ollut tarpeen, että komissio olisi väitetiedoksiannossaan nimenomaisesti luonnehtinut kyseessä olevan rikkomisen vertikaaliseksi ja horisontaaliseksi.

195 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin esittää lisäksi, että kantaja tyytyy esittämään tämän väitteen ilmoittamatta, millä tavalla se, että komissio ei ollut vedonnut kyseessä olevan rikkomisen "horisontaaliseen" ulottuvuuteen ennen riidanalaisen päätöksen tekemistä, olisi aiheuttanut sille vahinkoa. Asiakirja-aineistosta ilmenee yhtäältä, että kantaja on vastannut arvosteluun, jonka komissio esitti väitetiedoksiannossa, joka koski myyntihintojen vahvistamista Belgiassa. Kantaja on kuitenkin kanteessaan vedonnut vain siihen, että sen vastaus väitetiedoksiantoon olisi ollut aineellisesti erilainen, jos väitetiedoksiannossa olisi käytetty sanaa "horisontaalinen".

Toisaalta on todettava, että tarkasteltaessa riidanalaisen päätöksen sitä osaa, joka koskee sakon määräämistä kyseessä olevan rikkomisen johdosta, ilmenee, että komissio ei sakon määrätessään ole nimenomaisesti nojautunut rikkomisen horisontaaliseen ulottuvuuteen (245–248 perustelukappale).

196 Riidanalaisesta päätöksestä ilmenee komission katsoneen, että MBBel ja Belgian Mercedes-Benz-jälleenmyyjien liitto tekivät 20.4.1995 sopimuksen, jolla pyrittiin rajoittamaan hintakilpailua Belgiassa, ja että tämän sopimuksen perusteella päätettiin rajoittaa alennukset 3 prosenttiin, tarkistuttaa E-sarjaan liittyvä alennuskäytäntö ulkopuolisen yrityksen avulla ja supistaa kyseisen sarjan ajoneuvotoimituksia, jos alennukset olivat sovittua suurempia (113 ja 177 perustelukappale).

197 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa, että kyseisen kokouksen pöytäkirjan siinä osassa, jonka otsikkona oli "polkumyynnin vastainen kampanja", todettiin seuraavaa:

"Jälleenmyyjien väliset suhteet ovat parantuneet tämän kampanjan ansiosta. [Yksi jälleenmyyjä eli Goossens] syyttää Brysselin sivuliikkeitä polkumyynnistä. Asiassa turvaudutaan ulkopuoliseen yritykseen "koeostojen" tekemiseksi W 210 -sarjaa koskevien alennusten tason selvittämiseksi. Jos alennusta on myönnetty enemmän kuin 3 prosenttia, [vuoden] 1995 loppuun saakka myönnettyjen ajoneuvojen kiintiötä pienennetään."

198 Kantaja myöntää, että 20.4.1995 pidetyssä kokouksessa, johon MBBel osallistui, Belgian Mercedes-Benz-jälleenmyyjien liitto esitti turvautuvansa erääseen yritykseen, jolle annetaan tehtäväksi suorittaa käyntejä tekaistujen asiakkaiden avulla. Kantaja katsoo kuitenkin, että liitto ei voi tehdä minkäänlaista sitovaa päätöstä jäsentensä puolesta, vaan se voi antaa vain "suosituksia". Se toteaa myös, että MBBel ei ole ryhtynyt mihinkään toimenpiteeseen näiden suositusten soveltamiseksi eikä se

liioin ole hyväksynyt niitä. Se väittää, että MBBel oli ollut läsnä vain tarkkailijana ja maahantuojana eikä se ollut käyttänyt suullista puheenvuoroa. Lisäksi kantaja toteaa, että vaikka alennuksia olisi rajoitettu, sillä ei olisi ollut tuntuvaa vaikutusta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

199 Vakiintuneesta oikeuskäytännöstä ilmenee, että jotta kyseessä olisi EY 81 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu sopimus, riittää, että kyseessä olevat yritykset ovat ilmaisseet yhteisen tahtonsa käyttäytyä markkinoilla tietyllä tavalla (edellä 189 kohdassa mainittu asia ACF Chemiefarma v. komissio, tuomion 112 kohta; yhdistetyt asiat 209/78–215/78 ja 218/78, Van Landewyck ym. v. komissio, tuomio 29.10.1980, Kok. 1980, s. 3125, Kok. Ep. V, s. 355, 86 kohta ja yhdistetyt asiat T-305/94–T-307/94, T-313/94–T-316/94, T-318/94, T-325/94, T-328/94, T-329/94 ja T-335/94, Limburgse Vinyl Maatschappij ym. v. komissio, tuomio 20.4.1999, Kok. 1999, s. II-931, 715 kohta, ns. PVC II -tapaus).

200 Oikeuskäytännössä käytettyjä yhteensovittamisen ja yhteistyön kriteerejä, jotka eivät edellytä todellisen "suunnitelman" laatimista, on tulkittava perustamissopimuksen kilpailua koskeviin määräyksiin kuuluvan sellaisen ajatuksen valossa, jonka mukaan jokaisen taloudellisen toimijan on määriteltävä itsenäisesti se toimintatapa, jota se aikoo noudattaa yhteismarkkinoilla. Vaikka pitää paikkansa, että tämä itsenäisyyden edellytys ei sulje pois taloudellisten toimijoiden oikeutta sopeutua älykkäästi kilpailijoidensa todettuun tai niiltä odotettuun käyttäytymiseen, sen kanssa on kuitenkin jyrkästi ristiriidassa se, että tällaisten toimijoiden välillä olisi suoria tai epäsuoria kontakteja, joilla on joko tarkoitus vaikuttaa jonkin tosiasiallisen tai mahdollisen kilpailijan markkinakäyttäytymiseen tai paljastaa tällaiselle kilpailijalle se, kuinka yritys itse on päättänyt käyttäytyä tai kuinka se aikoo itse käyttäytyä markkinoilla, tai joilla on tällaisia vaikutuksia (edellä 41 kohdassa mainitut yhdistetyt asiat Suiker Unie ym. v. komissio, tuomion 173 ja 174 kohta ja edellä 199 kohdassa mainitut yhdistetyt asiat PVC II, tuomion 720 kohta).

201 On syytä todeta, että kun kysymys on kilpailusääntöjen rikkomista koskevasta oikeudenkäynnistä, komission on esitettävä selvitys niistä kilpailusääntöjen rikkomisista, jotka se on katsonut tapahtuneeksi, ja oikeudellisesti riittävä näyttö kilpailusääntöjen rikkomisen muodostavista tosiseikoista (asia C-185/95 P, Baustahlgewebe v. komissio, tuomio 17.12.1998, Kok. 1998, s. I-8417, 58 kohta).

202 Silloin kun on näytetty, että yritys on osallistunut selvästi kilpailua rajoittaviin yritysten välisiin kokouksiin, kyseisen yrityksen on kuitenkin esitettävä selvitys siitä, että sen osallistumisella kyseisiin kokouksiin ei ollut kilpailua rajoittavaa tarkoitusta, osoittamalla ilmoittaneensa kilpailijoilleen, että sillä oli näihin kokouksiin osallistuessaan kilpailijoihin nähden eri tarkoitus (ks. vastaavasti asia C-199/92 P, Hüls v. komissio, tuomio 8.7.1999, Kok. 1999, s. I-4287, 155 kohta ja asia C-235/92 P, Montecatini v. komissio, tuomio 8.7.1999, Kok. 1999, s. I-4539, 181 kohta). Ilman tällaista irtisanoutumista koskevaa näyttöä se seikka, että kyseinen yritys ei mukaudu siihen, mitä näissä kokouksissa on sovittu, ei estä sitä, etteikö yritys olisi täysin vastuussa osallistumisestaan yhteisjärjestelyyn (asia T-347/94, Mayr-Melnhof v. komissio, tuomio 14.5.1998, Kok. 1998, s. II-1751, 135 kohta ja yhdistetyt asiat T-25/95, T-26/95, T-30/95–T-32/95, T-34/95–T-39/95, T-42/95–T-46/95, T-48/95, T-50/95–T-65/95, T-68/95–T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 ja T-104/95, Cimenteries CBR ym. v. komissio, tuomio 15.3.2000, Kok. 2000, s. II-491, 1389 kohta).

203 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa, että on kiistatonta, että MBBel oli läsnä 20.4.1995 pidetyssä jälleenmyyjien liiton kokouksessa, jossa tuotiin esiin "polkumyynnin" jatkuminen sekä aikomus ryhtyä toimenpiteisiin, jotta 3 prosenttia ylittävät alennukset havaittaisiin ja jotta niitä myöntäneet saataisiin luopumaan niistä. On nimittäin huomattava, että kyseisessä kokouksessa oli läsnä useita korkeassa asemassa olevia MBBel:n johtajia ja että kyseisen kokouksen pöytäkirjan laati Rauw, joka toimi MBBel:n jälleenmyyjätoiminnan kehittämisestä vastaavana johtajana (ks. erityisesti riidanalaisen päätöksen 115 perustelukappale). Tästä seuraa, että asiakirja-aineistosta ilmenevät tiedot eivät tue kantajan väitteitä, joiden mukaan

MBBel:llä oli vähäinen rooli kyseisessä kokouksessa (ks. edellä 161 kohta). Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo, että näiden MBBel:n edustajien osallistuminen kyseiseen kokoukseen osoittaa, että toisin kuin kantaja väittää, MBBel:llä oli keskeinen rooli keskusteluissa.

204 Koska MBBel ei ole näyttänyt, että se oli irtisanoutunut hinnanalennuksia koskevista keskusteluista, komissiolla oli näin ollen oikeus katsoa, että ollessaan varauksia esittämättä läsnä 20.4.1995 pidetyssä kokouksessa, jossa tuotiin selkeästi esiin tavoite "polkumyynnin vastustamisesta", MBBel oli osallistunut yhteiseen tahdonilmaisuun, joka johti sellaisten toimenpiteiden toteuttamiseen, joilla pyrittiin havaitsemaan kyseiset alennukset ja saamaan niitä myöntäneet luopumaan niistä.

205 Lisäksi sillä seikalla, että MBBel:n sivuliikkeet eivät kantajan väittämällä tavalla olleet tuohon aikaan jälleenmyyjien liiton aktiivisia jäseniä, ei ole merkitystä, koska MBBel:n osallistuminen kilpailunvastaiseen yhteisjärjestelyyn on näytetty toteen.

206 On myös todettava, että kuten komissio on esittänyt, yksinomaan MBBel:llä oli mahdollisuus toteuttaa 20.4.1995 pidetyssä kokouksessa esitetty uhkaus myönnettyjen ajoneuvokiintiöiden pienentämisestä. Sen vaikenemista kyseisessä tilaisuudessa ei voida tulkita muuksi kuin belgialaisten jälleenmyyjien jo päättämän "polkumyynnin vastaisen" kampanjan hyväksymiseksi ja siihen liittymiseksi erityisesti siksi, että kyseisessä kokouksessa esitetty uhkaus pienentää vuoden 1995 loppuun saakka myönnettyjä ajoneuvokiintiöitä alennusten ylittäessä 3 prosenttia edellytti MBBel:n aktiivista osallistumista jälleenmyyjien tavarantoimittajana ja vahvisti kyseessä olevaa yhteisjärjestelyä.

207 Tästä seuraa, että kyseisen yrityksen läsnäolo kokouksessa ilman että se julkisesti irtisanoutui kokouksen sisällöstä sai muut osallistujat uskomaan, että kyseinen yritys hyväksyy kokouksen lopputuloksen ja että se aikoo omalla käyttäytymisellään

myötävaikuttaa kaikkien osallistujien tavoittelemiin yhteisiin päämääriin. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo myös, että se seikka, että "polkumyynnin vastainen" kampanja oli aloitettu ennen kokousta, ei estänyt komissiota katsomasta, että MBBel oli osallistunut 20.4.1995 tehtyyn päätökseen tulevista hinnoista ja että se oli edellä mainitusta päivästä lähtien valmis tukemaan aktiivisesti hintojen vahvistamista, jälleenmyyjien soveltamien hintojen valvomista ja tarvittaessa seuraamusten soveltamista tapauksissa, joissa ohjeita ei noudateta.

208 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo, että kantajan väite, jonka mukaan se, että MBBel toisinaan tarkisti, että jälleenmyyjät suorittavat täysin tehtävänsä välittäjinä (ks. edellä 165 kohta), oli täysin laillista, koska jälleenmyyjät sitoutuvat jälleenmyyntisopimuksessaan laadullisesti korkeatasoiseen markkinakäyttäytymiseen, ei ole vakuuttava, ja se on hylättävä. Kantaja nimittäin myöntää kanteessaan, että jälleenmyyjien hinnoittelukäytäntö oli yksi monista tähän arviointiin kuuluvista seikoista (ks. edellä 165 kohta). Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo kuitenkin, että jälleenmyyjien laskuttamilla hinnoilla ei ole mitään yhteyttä niiden suoritusten laatuun. Lisäksi MBBel ei yritä perustella tätä hinnoittelukäytännön valvontaa belgialaisen jälleenmyyntisopimuksen 11 §:llä, jossa määrätään, että MBBel voi asettaa enimmäishinnan, mutta ei vähimmäishintaa.

209 Kantajan väite, jonka mukaan kerätyt tiedot olivat nimettömiä (ks. edellä 168 kohta) ja että ei ollut mahdollista ryhtyä toimenpiteisiin tiettyjä jälleenmyyjiä vastaan, on myös hylättävä. Antwerpenin alueen Mercedes-jälleenmyyjien 27.3.1996 pitämän kokouksen pöytäkirjasta ilmenee selkeästi, että tekaistut asiakkaat ovat ilmoittaneet erään tietyn jälleenmyyjän eli Van Steen NV:n myöntäneen alennuksia ja että niistä ilmoitettiin kyseisessä kokouksessa.

210 Kantajan sen väitteen osalta, jonka mukaan jälleenmyyjien liitto ei voinut tehdä minkäänlaista sitovaa päätöstä jäsentensä puolesta, vaan se voi antaa vain suosituksia, on huomautettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan tietty

toimenpide voidaan katsoa EY 81 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuksi yritysten yhteenliittymän päätökseksi ilman, että sen olisi välttämättä oltava asianomaisia jäseniä velvoittava, ainakin siltä osin kuin jäsenet, joita tämä päätös koskee, noudattavat sitä (ks. vastaavasti yhdistetyt asiat 96/82–102/82, 104/82, 105/82, 108/82 ja 110/82, IAZ ym. v. komissio, tuomio 8.11.1983, Kok. 1983, s. 3369, 20 kohta; edellä 199 kohdassa mainittu yhdistetyt asiat Van Landewyck ym. v. komissio, tuomion 88 ja 89 kohta ja asia T-136/94, Eurofer v. komissio, tuomio 11.3.1999, Kok. 1999, s. II-263, 15 kohta). Käsiteltävänä olevassa tapauksessa tämän olettaman osoittaa riittävällä tavalla oikeaksi se, että Belgiassa olevien jälleenmyyjien liiton jäsenet ja MBBel päättivät 20.4.1995 pidetyssä kokouksessa tarkistuttaa ulkopuolisen yrityksen suorittamien koeostojen avulla niiden alennusten tason, jotka W 210 -ajoneuvomallista myönnetään, ja se, että tekaistut ostajat ovat todella käyneet jälleenmyyjien luona. Näistä tosiseikoista ilmenee, että 20.4.1995 pidetyssä kokouksessa päätetty toimimismalli on otettu käyttöön.

211 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo edellä 162 kohdassa esitetyn kantajan väitteen osalta, jonka mukaan ei ole selvää, että MBBel:n sivuliikkeillä olisi ollut intressi rajoittaa alennusten suuruutta, että koska MBBel:n osallistuminen yhteisjärjestelyyn on näytetty toteen, ei ole tarpeen tutkia, onko sillä ja sen sivuliikkeillä ollut intressi osallistua siihen. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo joka tapauksessa, että kuten komissio väittää, MBBel:llä ja tästä johtuen sen sivuliikkeillä oli intressi saada hintojen polkeminen loppumaan erityisesti sen takia, että MBBel tekee toimituksia paitsi jälleenmyyjille myös lopullisille asiakkaille eräiden sivuliikkeiden välityksellä. On todettava, että MBBel:n Mercedes-Benz AG:lle 17.10.1995 lähettämä kirje, jossa MBBel toteaa, että "teemme kaikkemme hoitaaksemme työmme moitteettomasti (ja luovumme viennistä) sekä yritämme pitää keskihintamme korkealla tasolla", osoittaa myös — kuten komissio on riidanalaisen päätöksen 119 perustelukappaleessa todennut — intressiä siihen, että jälleenmyyjät Belgiassa myöntäisivät vain kohtuullisia alennuksia. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo tältä osin, että kantajan väite, jonka mukaan MBBel on 17.10.1995 päivätyssä kirjeessä vedonnut julkistettuihin keskihintoihin eikä jälleenmyyjien todellisuudessa laskuttamiin myyntihintoihin, ei ole vakuuttava, ja se on hylättävä.

212 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo, että Kantajan väite, jonka mukaan myyntihintojen vahvistaminen Belgiassa ei ole vaikuttanut tuntuvasti jäsenvaltioiden

väliseen kauppaan, koska kyseinen vahvistaminen koski ainoastaan kyseisessä maassa tapahtuvaa myyntiä vaikutuksen ulottumatta rajat ylittävään myyntiin, on hylättävä. Vakiintuneessa oikeuskäytännössä on nimittäin todettu, että yritysten välinen yhteisjärjestely, joka ulottuu yhden jäsenvaltion koko alueelle, on jo luonteeltaan sellainen, että se lujittaa kansallista markkinoiden eristämistä ja haittaa näin perustamissopimuksessa tavoiteltua taloudellista vuorovaikutusta (edellä 181 kohdassa mainittu asia Wouters ym., tuomion 95 kohta; asia 8/72, Vereeniging van Cementhandelaren v. komissio, tuomio 17.10.1972, Kok. 1972, s. 977, 29 kohta; edellä 81 kohdassa mainittu asia Remia ym. v. komissio, tuomion 22 kohta ja asia C-35/96, komissio v. Italia, tuomio 18.6.1998, Kok. 1998, s. I-3851, 48 kohta). Kantaja ei kiistä, että 20.4.1995 pidetty kokous ja siten kyseessä oleva rikkominen koskee koko Belgiaa, kuten komissio on tuonut esiin riidanalaisen päätöksen 197 perustelukappaleessa.

213 Kantaja katsoo myös, että komissio ei ole osoittanut, että väitetty rikkominen olisi kestänyt 20.4.1995 lähtien 10.6.1999 päivättyyn kiertokirjeeseen saakka, jossa kantaja esitti muun muassa, että jälleenmyyjien pitää voida vapaasti vahvistaa hinnat ja myyntiehdot asiakkaille. Kantaja väittää, että komission olisi pitänyt ottaa aikarajana huomioon vuoden 1995 loppu, koska 20.4.1995 pidetyn kokouksen pöytäkirjassa mainittu "polkumyynnin vastainen" kampanja oli väliaikainen ja koski ainoastaan uuden W 210 -mallin esittelyä.

214 Kuten oikeuskäytännöstä ilmenee, komission on todistettava paitsi yhteisjärjestelyn olemassaolo myös sen kesto (ks. edellä 84 kohdassa mainittu asia Dunlop Slazenger v. komissio, tuomion 79 kohta ja edellä 202 kohdassa mainitut yhdistetyt asiat Cimenteries CBR ym. v. komissio, tuomio 15.3.2000, 2802 kohta).

215 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa, että käsiteltävänä olevassa asiassa on yhtäpitäviä todisteita, jotka viittaavat siihen, että rikkominen on jatkunut vuoden 1995 lopun jälkeen. On todettava, että kuten komissio perustellusti väittää, 20.4.1995 pidetyn kokouksen pöytäkirjasta ilmenee, että vuoden 1995 loppuun asetettu aikaraja liittyy ainoastaan sovittuun seuraamukseen eikä alennusten enimmäismäärän vahvistamiseen 3 prosentiksi. Lisäksi 27.3.1996 pidetyn kokouksen pöytäkirjasta ilmenee, että E 290 TD -mallia koskevia koeostoja on tehty erityisesti viiden jälleenmyyjän luona Belgiassa vuonna 1996. Ensimmäisen oikeusasteen

tuomioistuin katsoo tältä osin, että toisin kuin kantaja väittää (ks. edellä 166 kohta), 20.4.1995 pidetyn jälleenmyyjien kokouksen ja 27.3.1996 pidetyn kokouksen välillä on yhteys. Lisäksi MBBel on 14.3.1996 päivätyssä kirjeessä ilmaissut selvästi tyytymättömyytensä siihen, että yksi W 210 -sarjan ajoneuvo oli myyty 6 prosentin alennuksella. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo tältä osin, että huutomerkin käyttäminen kyseisen prosenttiluvun jälkeen — "6 prosenttia!" — ei jätä mitään epäilyjä siitä, että kyseinen alennus katsottiin moitittavaksi. Tästä seuraa, että kun otetaan huomioon vastalauseet, jotka MBBel esitti jälleenmyyjien Belgiassa myöntämien niiden alennusten osalta, jotka ylittivät 3 prosenttia, sekä koeostoja koskevan käytännön jatkuminen, jälleenmyyjien oli osattava odottaa seuraamuksia, jos alennuksia havaittiin vielä vuoden 1995 lopun jälkeen. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo, että komissiolla oli näin ollen oikeus katsoa, että 20.4.1995 tehty sopimus ajoneuvojen hintojen vahvistamisesta Belgiassa ei ollut väliaikainen toimenpide, vaan se kesti siihen saakka, kun se nimenomaisesti lopetettiin 10.6.1999 päivätyllä kiertokirjeellä.

216 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo, että argumentillaan, jonka mukaan komissio ei ole täsmentänyt, onko rikkominen, joka koskee hintojen vahvistamista Belgiassa, aina toteutettu samassa laajuudessa (ks. edellä 168 kohta), kantaja väittää, että komissio on tehnyt ilmeisen arviointivirheen, joka koskee rikkomisen vakavuutta eräinä ajanjaksoina. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo kuitenkin, että komissio on arvioinut oikein kyseessä olevan rikkomisen keston (ks. edellä 215 kohta) ja vakavuuden. Kantaja ei sitä paitsi ole kiistänyt rikkomisen vakavuutta. Koska rikkominen on kestänyt riidanalaisessa päätöksessä todetun ajanjakson, komission ei tarvitse osoittaa, että se on toteutettu samassa laajuudessa, kun ei ole näyttöä siitä, että rikkominen olisi päättynyt.

217 Kantaja moittii komissiota siitä, että se on katsonut kantajan olevan vastuussa MBBel:n eli sen Belgiassa olevan tytäryhtiön käyttäytymisestä pelkästään sen takia, että se omisti kyseisen tytäryhtiön lähes kokonaan.

218 Tältä osin on huomautettava, että se, että tytäryhtiö on eri oikeushenkilö, ei riitä estämään sitä, että emoyhtiön katsottaisiin olevan vastuussa tytäryhtiönsä käyttäytymisestä erityisesti silloin, kun tytäryhtiö ei itsenäisesti määrää markkinakäyttäytymisestään vaan noudattaa olennaisilta osin emoyhtiön sille antamia ohjeita (ks. erityisesti edellä 85 kohdassa mainittu asia ICI v. komissio, tuomion 132 ja 133 kohta; asia 52/69, Geigy v. komissio, tuomio 14.7.1972, Kok. 1972, s. 787, 44 kohta ja asia 6/72, Europemballage ja Continental Can v. komissio, tuomio 21.2.1973, Kok. 1973, s. 215, Kok. Ep. II, s. 89, 15 kohta). Tytäryhtiön osakepääoman omistaminen kokonaan ei kuitenkaan voi sellaisenaan riittää osoittamaan, että emoyhtiöllä on tällainen määräysvalta. Emoyhtiön saattaminen vastuuseen tytäryhtiönsä toiminnasta edellyttää aina sitä, että emoyhtiön näytetään todella käyttäneen määräämisvaltaansa (ks. vastaavasti edellä 85 kohdassa mainittu asia ICI v. komissio, tuomion 132–141 kohta; yhdistetyt asiat 32/78 ja 36/78–82/78, BMW Belgium ym. v. komissio, tuomio 12.7.1979, Kok. 1979, s. 2435, 24 kohta ja edellä 171 kohdassa mainittu asia Stora Kopparbergs Bergslags v. komissio, tuomion 23 kohta).

219 Kuten yhteisöjen tuomioistuin on edellä 171 kohdassa mainitussa asiassa Stora Kopparbergs Bergslags vastaan komissio (tuomion 28 kohta) todennut, vaikka se seikka, että emoyhtiö omistaa täysin tytäryhtiönsä, ei yksin riitä saattamaan emoyhtiötä vastuuseen tytäryhtiönsä käyttäytymisestä, komissio voi perustaa päätöksensä emoyhtiön saattamisesta vastuuseen tytäryhtiönsä käyttäytymisestä myös siihen, että emoyhtiö ei kiistä, että sillä on ollut mahdollisuus ratkaisevasti vaikuttaa tytäryhtiönsä liiketoimintapolitiikkaan, ja että emoyhtiö ei esitä tytäryhtiön itsenäisyyttä koskevia väittämiään tukevia todisteita. Kun tytäryhtiön osakepääoma omistetaan kokonaisuudessaan, komissio voi laillisesti olettaa, että emoyhtiö tosiasiallisesti vaikuttaa ratkaisevasti tytäryhtiönsä käyttäytymiseen, erityisesti jos emoyhtiö on hallinnollisessa menettelyssä esittäytynyt konserniyhtiöiden puolesta ainoaksi keskustelukumppaniksi.

220 Emoyhtiön on näin ollen kumottava tämä olettama riittävillä todisteilla.

221 Asiakirja-aineistosta ilmenee käsiteltävänä olevassa asiassa, että kantaja ei kiistä sitä, että Mercedes-Benz omisti MBBel:n osakepääoman kokonaisuudessaan kyseessä olevan rikkomisen tapahtumahetkenä, ja se myöntää esittäytyneensä hallinnollisessa menettelyssä komission ainoaksi keskustelukumppaniksi Belgiassa tapahtuneen rikkomisen osalta. Lisäksi kantaja tyytyy väittämään, että se ei ole ollut tietoinen MBBel:n toiminnasta, ja se kiistää tukeneensa aktiivisesti tätä toimintaa, ilman että se kuitenkaan esittää ainoatakaan todistetta siitä, että se ei pystynyt vaikuttamaan ratkaisevasti MBBel:n liiketoimintapolitiikkaan, tai todisteita viimeksi mainitun yhtiön itsenäisyydestä. Tästä seuraa, että kantaja ei ole riittävillä todisteilla kumonnut olettamaa, jonka mukaan se tosiasiallisesti vaikutti ratkaisevasti tytäryhtiönsä MBBel:n käyttäytymiseen.

222 Nyt käsitelty kanneperusteen osa ja siten myös kolmas kanneperuste on hylättävä.

Neljäs kanneperuste, joka perustuu siihen, että riidanalaisen päätöksen 3 artiklassa määrätyn sakon määrä on vahvistettu virheellisesti

Asianosaisten lausumat

223 Kantaja katsoo, että riidanalaisen päätöksen 3 artiklassa määrätty sakko on täysin perusteeton, kun otetaan huomioon, että EY 81 artiklan 1 kohtaa ei ole rikottu. Se lisää, että vaikka tällainen rikkominen näytettäisiin toteen, sakko on liian suuri.

224 Kantaja väittää Saksan markkinoihin liittyvän käyttäytymisen osalta, että sakko on todettava lainvastaiseksi, koska toimenpiteet, joista Mercedes-Benziä moititaan, on toteutettu kauppaedustussopimusten perusteella, jotka eivät kuulu EY 81 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan, koska ne sisältävät vain kauppaedustajiin sovellettavia rajoituksia.

225 Kantaja väittää, että leasingyhtiöille myyntiä koskevaan kieltoon Espanjassa — siltä osin kuin kyseinen kielto voisi olla EY 81 artiklan 1 kohdan vastainen — sovelletaan joka tapauksessa poikkeusta asetuksen N:o 1475/95 perusteella, mikä estää sakon määräämisen. Se katsoo, että vaikka yhteisön lainkäyttöelin ei noudattaisikaan sen päättelyä, on otettava huomioon, että kantaja voi vedota merkittäviin oikeudellisiin perusteisiin tukeakseen väitettään, jonka mukaan nämä menettelytavat täyttävät poikkeuksen soveltamisedellytykset.

226 Mitä tulee myyntihintojen vahvistamiseen Belgiassa, kantaja väittää, että vaikka komissio esittää (riidanalaisen päätöksen 245 perustelukappale) kyseisen vahvistamisen koskeneen yksinomaan W 210 -mallia, komissio katsoo kuitenkin sittemmin, että hinnanalennuskäytäntöä on valvottu muidenkin mallien osalta. Tämä viimeksi mainittu huomautus liittyy ilmeisesti "mystisiin käynteihin", joita Tokata-yhtiön katsotaan tehneen C-sarjaan kuuluvien mallien osalta. Kantaja katsoo, että näillä käynneillä ei ole mitään yhteyttä väitettyyn hintojen vahvistamiseen (ks. edellä 167 kohta). Se ei hyväksy sitä, että komissio ottaa huomioon sen raskauttavan seikan, että kyse olisi useista malleista. Lisäksi riidanalaisen päätöksen 223 ja 225 perustelukappaleeseen sisältyvä väite, jonka mukaan myyntihintojen vahvistaminen on ollut voimassa 20.4.1995 lähtien 10.6.1999 saakka, ei kestä sitä näkemystä, jonka mukaan 20.4.1995 pidetyn kokouksen pöytäkirjaa on sovellettu ainoastaan vuoden 1995 loppuun saakka (ks. edellä 174 kohta). Kantaja kiistää lopuksi sen, että MBBel:llä olisi ollut hyvin tärkeä rooli väitetyssä hinnanalennusten rajoittamisessa. Päinvastoin, jälleenmyyjät olivat kantajan mukaan tehneet tätä toimenpidettä koskevan aloitteen ennen 20.4.1995 pidettyä kokousta. Kantaja katsoo, että MBBel ei ole kuitenkaan ottanut tätä toimenpidettä johtaakseen, vaikka se onkin sittemmin

osallistunut siihen. Vaikka MBBel on osallistunut tähän toimenpiteeseen, se ei ole kantajan mukaan tapahtunut sen omien intressien puolustamiseksi, vaan jälleenmyyjien kannattavuuden parantamiseksi.

227 Komissio väittää sen rikkomisen osalta, joka koskee myyntihintojen vahvistamista Belgiassa, että kantajan väitteet on hylättävä. Se huomauttaa ensiksikin, että riidanalaisen päätöksen 245 perustelukappaleessa esitettyjen huomautusten mukaisesti se katsoo kyseessä olevan rikkomisen vain "vakavaksi" ja vahvistaa sakon perusmääräksi 7 miljoonaa euroa, joka vastaa noin kolmasosaa 20 miljoonan euron enimmäissakosta, joka on vakavien rikkomisten osalta määrätty suuntaviivoissa asetuksen N:o 17 15 artiklan 2 kohdan ja EHTY:n perustamissopimuksen 65 artiklan 5 kohdan mukaisesti määrättävien sakkojen laskennassa (EYVL 1998, C 9, s. 3). Se lisää, että kantajaa moititaan siitä, että se on tarkistanut jälleenmyyjien myöntämät alennukset paitsi W 210 -mallin myös muiden ajoneuvomallien osalta. Vaikka lisäksi kyseessä oleva rikkominen olisi rajoittunut W 210 -malliin, komissio olisi voinut ottaa sen huomioon sakon ehkäisevän vaikutuksen osalta.

228 Komissio katsoo, että se on jo osoittanut paikkansapitämättömiksi kantajan esittämät vastaväitteet, jotka koskevat rikkomisen kestoa (ks. edellä 182 kohta).

229 Se väittää lisäksi, että se ei ole sakon määrän laskemisessa nojautunut MBBel:n mahdolliseen alkuunpanijan rooliin alennusten rajoittamisessa, vaan se on ainoastaan vedonnut MBBel:n aktiiviseen osallistumiseen myyntihintojen määräämistoimenpiteisiin Belgiassa. Ilman tällaista aktiivista osallistumista ei olisi voitu toteuttaa seuraamusta, josta oli määrätty sen tapauksen varalta, että alennusten enimmäismäärä ylitetään. Komissio korostaa, että 20.4.1995 pidetyn kokouksen pöytäkirjasta ilmenee, että "polkumyynnin vastainen" kampanja oli olemassa jo aikaisemmin. Se väittää kuitenkin, että alennusten rajoittamisesta enintään 3 prosenttiin päätettiin tässä kokouksessa kantajan osallistuessa asiaan aktiivisesti ja että ei siis voida väittää, että MBBel olisi jälkikäteen joutunut vastatusten tämän

toimenpiteen kanssa. Komissio väittää MBBel:n oman intressin osalta, että alennuksia rajoittamalla voitiin suojella maahantuojan noudattamaa korkeiden hintojen politiikkaa. Asiassa ei myöskään olisi päädytty erilaiseen arvioon, jos MBBel olisi todella halunnut suojella jälleenmyyjien kannattavuutta (edellä 84 kohdassa mainittu asia AEG v. komissio, tuomion 40–42 ja 71–73 kohta).

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

230 Ensiksi on huomautettava, että edellä esitettyjen kanneperusteiden tarkastelusta seuraa, että riidanalaisen päätöksen 3 artiklassa määrätty sakko on kumottava siltä osin kuin se on määrätty kantajalle niiden saksalaisille edustajille annettujen ohjeiden johdosta, joiden mukaan toimitettuja uusia ajoneuvoja on siinä määrin kuin mahdollista myytävä vain niiden sopimusalueelta oleville asiakkaille, sisäistä kilpailua on vältettävä ja kauttakulkuasiakkaiden tekemien uusia ajoneuvoja koskevien tilausten osalta on vaadittava 15 prosenttia ajoneuvon hinnasta käsittävä ennakkomaksu. Tästä seuraa, että alun perin 71,825 miljoonan euron suuruisesta sakosta on ensiksi vähennettävä 47,025 miljoonaa euroa (242 perustelukappale).

231 Edellä esitettyjen kanneperusteiden tarkastelusta seuraa myös, että riidanalaisen päätöksen 3 artiklassa määrätty sakko on kumottava siltä osin kuin se on määrätty kantajalle sen rajoituksen johdosta, joka koskee henkilöautojen toimituksia leasingyhtiöille Saksassa ja Espanjassa varaston muodostamista varten. Tästä seuraa, että alun perin 71,825 miljoonan euron suuruisesta sakosta on toiseksi vähennettävä 15 miljoonaa euroa (244 perustelukappale).

232 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo Belgiassa tapahtuneesta hintojen vahvistamisesta muodostuvan rikkomisen osalta, että kantaja vetoaa virheellisesti väitteeseen, jonka mukaan komissio olisi ottanut huomioon raskauttavan seikan, jonka mukaan kyse oli useista malleista. Riidanalaisen päätöksen 248 perus-

telukappaleesta ilmenee selkeästi, että komissio ei sakon määrätessään ottanut huomioon ainoatakaan raskauttavaa seikkaa. Vaikka joka tapauksessa pitää paikkansa, että komissio on riidanalaisessa päätöksessä esittänyt MBBel:n antaneen 26.11.1996 Tokata-yhtiölle tehtäväksi toteuttaa koeostoja 47 belgialaisen jälleenmyyjän luona ja tarkistaa C-sarjan mallien osalta myönnetyt alennukset, tämä seikka osoittaa komission väittämällä tavalla, että koeostot kuuluivat MBBel:n tavanomaiseen toimintatapaan ja että tämä toimintatapa ei rajoittunut tiettyyn malliin.

233 Kantajan sen väitteen osalta, joka koskee Belgiassa tapahtuneesta hintojen vahvistamisesta muodostuvan rikkomisen kestoa, on syytä todeta, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo komission vahvistaneen tämän keston aivan oikein (ks. edellä 215 kohta). Lisäksi ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa, että MBBel:llä on ollut keskeinen rooli ajoneuvojen myyntihintojen vahvistamisessa Belgiassa (ks. edellä 209 kohta). Tästä seuraa, että ei ole syytä alentaa kyseisen rikkomisen johdosta määrättyä sakkoa.

234 Kaikki edellä esitetty huomioon ottaen sakko on osittain kumottava siltä osin kuin se liittyy Saksassa ja Espanjassa tapahtuneisiin rikkomisiin. Muut väitteet, joihin kantaja on vedonnut sakon kumoamista tai sen määrän pienentämistä koskevan vaatimuksensa tueksi, on hylättävä. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin vahvistaa täyttä harkintavaltaansa käyttämällä sakon määräksi 9,8 miljoonaa euroa sen rikkomisen osalta, joka koskee hintojen vahvistamista Belgiassa.

Oikeudenkäyntikulut

235 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen työjärjestyksen 87 artiklan 3 kohdan mukaan ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin voi määrätä oikeudenkäyntikulut jaettaviksi asianosaisten kesken tai määrätä, että kukin vastaa omista kuluistaan, jos asiassa osa vaatimuksista ratkaistaan toisen asianosaisen ja osa toisen asianosaisen hyväksi. Käsiteltävänä olevassa tapauksessa on syytä määrätä, että komissio vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan sekä korvaa 60 prosenttia kantajan oikeudenkäyntikuluista.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIN
(viides jaosto)

on ratkaissut asian seuraavasti:

1) **EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan mukaisesta menettelystä 10 päivänä lokakuuta 2001 tehdyn komission päätöksen 2002/758/EY (Asia COMP/36.264 — Mercedes-Benz) 1 artikla kumotaan muutoin paitsi siltä osin kuin siinä todetaan, että DaimlerChrysler AG ja sen edeltäjät Daimler-Benz AG ja Mercedes-Benz AG ovat itse tai tytäryhtiönsä Mercedes-Benz Belgium SA:n kautta rikkoneet EY 81 artiklan 1 kohtaa osallistumalla 20.4.1995 tehtyihin ja 10.6.1999 kumottuihin sopimuksiin alennusten myöntämisen rajoittamisesta Belgiassa.**

2) **Päätöksen 2002/758 2 artikla kumotaan sen ensimmäistä virkettä lukuun ottamatta.**

3) **Päätöksen 2002/758 3 artikla kumotaan siltä osin kuin siinä vahvistetaan kantajalle määrätyn sakon määräksi 71,825 miljoonaa euroa.**

4) **Päätöksen 2002/758 3 artiklassa määrätyn sen sakon määräksi, joka liittyy hintojen vahvistamiseen Belgiassa, vahvistetaan 9,8 miljoonaa euroa.**

5) Kanne hylätään muilta osin.

6) Komissio velvoitetaan vastaamaan omista oikeudenkäyntikuluistaan sekä korvaamaan 60 prosenttia kantajan oikeudenkäyntikuluista. Kantaja vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan 40 prosentin osalta.

Lindh García-Valdecasas Cooke

Julistettiin Luxemburgissa 15 päivänä syyskuuta 2005.

H. Jung

kirjaaja

P. Lindh

jaoston puheenjohtaja