PIRMĀS INSTANCES TIESAS SPRIEDUMS

(piektā palāta)

2005. gada 15. septembrī *

Lieta T-325/01

DaimlerChrysler AG, Štutgarte (Vācija), ko pārstāv R. Behtolds [*R. Bechtold*] un V. Bošs [*W. Bosch*], advokāti,

prasītāja,

pret

Eiropas Kopienu Komisiju, ko pārstāv V. Mells [*W. Mölls*], pārstāvis, kam palīdz H. J. Freinds [*H.-J. Freund*], *avocat*, kas norādīja adresi Luksemburgā,

atbildētāja,

par lūgumu pēc būtības — atcelt Komisijas 2001. gada 10. oktobra Lēmumu 2002/758/EK par EK Līguma 81. panta piemērošanu (lieta COMP/36.264 – *Mercedes-Benz*) (OV 2002, L 257, 1. lpp.) un, pakārtoti — samazināt saskaņā ar šo lēmumu uzlikto naudas sodu.

* Tiesvedības valoda — vācu.

EIROPAS KOPIENU PIRMĀS INSTANCES TIESA

(piektā palāta)

šādā sastāvā: priekšsēdētāja P. Linda [*P. Lindh*], tiesneši R. Garsija-Valdekasass [*R. García-Valdecasas*] un Dž. D. Kuks [*J. D. Cooke*],

sekretārs I. Nacins [*I. Natsinas*], administrators,

ņemot vērā rakstveida procesu un tiesas sēdi 2004. gada 25. maijā,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

Prāvas rašanās fakti

1 Izskatāmā lieta ir par Komisijas 2001. gada 10. oktobra Lēmuma 2002/758/EK par EK Līguma 81. panta piemērošanu (lieta COMP/36.264 — *Mercedes-Benz*) (OV 2002, L 257, 1. lpp.) (turpmāk tekstā — "apstrīdētais lēmums") atcelšanu.

2 *DaimlerChrysler AG* (turpmāk tekstā — "prasītāja") ir uzņēmumu grupas, kas galvenokārt darbojas automašīnu ražošanas un tirdzniecības jomā, mātes sabiedrība.

3 1998. gada 21. decembrī *Daimler-Benz AG* apvienojās ar prasītāju saskaņā ar 1998. gada 7. maijā parakstīto uzņēmumu apvienošanās līgumu. Prasītāja tādējādi kļuva par *Daimler-Benz AG* tiesību pārņēmēju un pārņēma visas tā tiesības, aktīvus, saistības un pienākumus.

4 Pēc šīs apvienošanās *Daimler-Benz AG* bija *Daimler-Benz* grupas galvenā sabiedrība, kas ar savu meitas sabiedrību starpniecību darbojās pasaules mērogā. Turklāt 1997. gada 26. maijā *Mercedes-Benz AG*, *Daimler-Benz AG* meitas sabiedrība, apvienojās ar *Daimler-Benz AG*. Pēc šī datuma tā kļuva par atbildīgo departamentu "automašīnu" sektorā *Daimler-Benz AG* ietvaros. Atbilstoši apstrīdētajam lēmumam nosaukums "Mercedes-Benz" šajā spriedumā tiek lietots, lai vajadzības gadījumā atsauktos uz *Daimler-Benz AG* (līdz 1989. gadam), *Mercedes-Benz AG* (līdz 1997. gadam), *Daimler-Benz AG* (1997./1998. gadā) vai uz prasītāju (pēc 1998. gada).

5 Sākot no 1995. gada sākuma, Komisija ir saņēmusi vairākas patērētāju sūdzības, kas saistītas ar šķēršļiem jaunu *Mercedes-Benz* automašīnu eksportam, ko radījuši *Daimler-Benz* uzņēmumi dažādās dalībvalstīs.

6 Komisijas rīcībā bija vairākas norādes uz to, ka šīs grupas uzņēmumi pretēji EKL 81. panta 1. punkta prasībām nodarbojas ar tirgus sadalīšanu. 1996. gada 4. decembrī Komisija pieņēma vairākus lēmumus par pārbaužu veikšanu saskaņā ar 14. pantu Padomes 1962. gada 6. februāra Regulā Nr. 17: Pirmā regula par Līguma [81.] un [82.] panta īstenošanu (OV 1962, 13, 204. lpp.). Šīs pārbaudes tika veiktas 1996. gada

11. un 12. decembrī uzņēmumos *Daimler-Benz AG* Štutgartē (Vācija), *Mercedes-Benz Belgium SA. /NV* Beļģijā, *Mercedes-Benz Nederland NV* Utrehtā (Nīderlande) un *Mercedes-Benz España, SA* Spānijā.

7 1998. gada 21. oktobrī Komisija saskaņā ar Regulas Nr. 17 11. pantu *Daimler-Benz AG* nosūtīja informācijas pieprasījumu, uz ko tā atbildēja 1998. gada 10. novembrī. 2001. gada 15. jūnijā Komisija nosūtīja informācijas pieprasījumu arī prasītājai, uz ko tā atbildēja 2001. gada 9. jūlijā. 1996. gada 11. un 12. decembrī veiktajās pārbaudēs Komisija atrada un izņēma vairākus dokumentus, kuri kopā ar prasītājai nosūtītajiem informācijas pieprasījumiem un tās sniegtajiem paskaidrojumiem veidoja apstrīdētā lēmuma pamatojumu.

8 2001. gada 10. oktobrī Komisija pieņēma apstrīdēto lēmumu.

Apstrīdētais lēmums

9 Apstrīdētajā lēmumā Komisija apgalvo, ka *Mercedes-Benz* pati vai ar savu meitas sabiedrību *Mercedes-Benz España, SA* (turpmāk tekstā — "*MBE*") un *Mercedes-Benz Belgium SA* (turpmāk tekstā — "*MBBel*") starpniecību ir pārkāpusi EKL 81. panta 1. punktu. Komisija uzskata, ka apstrīdētajā lēmumā konstatētie pasākumi attiecas uz *Mercedes-Benz* markas vieglo automašīnu mazumtirdzniecību (143.–149. apsvērums).

10 Komisija apstrīdētajā lēmumā apraksta attiecīgos uzņēmumus un to izplatīšanas tīklu. Tā norāda, ka *Mercedes-Benz* markas vieglo automašīnu izplatīšana Vācijā notiek caur tīklu, kas ietver grupai piederošas meitas sabiedrības, komercaģentus (kā tas noteikts Vācijas Tirdzniecības kodeksa 84. panta 1. punktā), kas darbojas kā starpnieki, kā arī komisionārus (15. apsvērums). Tā norāda, ka izplatīšanas tīkls Beļģijā ietver vienu importētāju, *MBBel*, kas kopš datuma, kas nav norādīts, bija *Daimler Benz AG*, kas pati kopš 1998. gada 21. decembra ir prasītājas 100 % meitas sabiedrība, 100 % meitas sabiedrība un kas tirgo jaunas automašīnas ar divu meitas sabiedrību, koncesionāru un pārstāvju un/vai tehnisko darbnīcu starpniecību, kurās var pasūtīt arī jaunas automašīnas (17. un 19. apsvērums). Spānijā izplatīšana tika veikta caur tīklu, kas ietver trīs *MBE* meitas sabiedrības un to koncesionārus. Komisija atsaucas uz to, ka atsevišķi pārstāvji un/vai tehniskās darbnīcas nepārdod automašīnas, bet ir tikai pasūtīšanas starpnieki. Tā precizē, ka *MBE* ir valsts holdinga kompānijas *Daimler-Benz España SA* 100 % meitas sabiedrība, kas, tāpat kā iepriekš minētā, ir *Daimler-Benz AG* 99,88 % meitas sabiedrība. Kopš 1998. gada 21. decembra šis holdinga uzņēmums ir prasītājas 100 % meitas sabiedrība (21. apsvērums).

11 Komisija konstatēja, ka pretēji prasītājas administratīvajā procesā apgalvotajam EKL 81. panta 1. punkts ir piemērojams *Mercedes-Benz* un vācu pārstāvju starpā noslēgtajiem līgumiem tādā pašā veidā, kā tas ir piemērojams līgumam ar līgumisku izplatītāju. Saskaņā ar tās teikto "tai uzliktie ierobežojumi ir tādi paši kā neatkarīgam izplatītājam [uzliktie]" (168. apsvērums).

12 Komisija šajā sakarā atsaucas uz to, ka, pirmkārt, *Mercedes-Benz* vācu pārstāvjiem ir jāuzņemas vairāki ar uzņēmuma darbību saistīti riski, kas ir nenodalāmi saistīti ar viņu darbību kā starpniekiem *Mercedes-Benz* labā, un ka līdz ar to EKL 81. pants ir piemērojams viņu ar *Mercedes-Benz* noslēgtajiem līgumiem (153.–160. apsvērums).

13 Tā jo īpaši norāda, ka *Mercedes-Benz* vācu pārstāvis ievērojamā mērā uzņemas cenu risku par viņa pārdotajām automašīnām. Saskaņā ar Komisijas teikto, ja, pārdodot jaunas automašīnas, pārstāvis piešķir arī cenu atlaides, kurām piekrīt *Mercedes-Benz*, tās tiek pilnībā atvilktas no viņa komisijas (155. un 156. apsvērums).

14 Komisija konstatēja, ka vācu pārstāvis saskaņā ar vācu pārstāvniecības līguma 4. panta 4. punktu sedz arī jauno automašīnu transporta izdevumus. Tas, tāpat kā neatkarīgais izplatītājs, transporta risku un izmaksas uz līguma noteikuma pamata nodod tālāk klientam (157. apsvērums).

15 Būtiska savu finanšu līdzekļu daļa pārstāvim bija jāvelta arī pārdošanas veicināšanas pasākumiem. Saskaņā ar Komisijas apgalvoto tam bija jāsedz arī parauga automašīnu iegāde (vācu pārstāvniecības līguma 4. panta 7. punkts). Parauga un uzņēmuma automašīnu iegādei *Mercedes-Benz* paredzēja īpašus līguma nosacījumus. Šīs automašīnas ir jāsaglabā vismaz no trim līdz sešiem mēnešiem, un nobraukums nedrīkst būt lielāks par 3 000 km. Pārstāvim tika dota iespēja tās pēc tam pārdot kā lietotas automašīnas, uzņemoties pārdošanas risku attiecībā uz nebūt ne nenozīmīgo šo automašīnu skaitu (158. apsvērums).

16 Komisija arī uzsver, ka vācu *Mercedes-Benz* pārstāvju darbība pavisam noteikti ir saistīta ar vairākiem citiem ar uzņēmuma darbību saistītiem riskiem. Šo risku pārņemšana ir viens no nosacījumiem, kas jāizpilda, lai kļūtu par attiecīgo pārstāvi. Saskaņā ar pārstāvības līguma 13. pantu pārstāvim ir jāveic garantijas apkope tām automašīnām, kurām pienākas ražotāja garantija. Vācu pārstāvjiem par saviem līdzekļiem ir jāierīko darbnīcas, kurā tiek piedāvāti klientu apkalpošanas pakalpojumi un veikta garantijas apkope, kā arī pēc pieprasījuma tiek nodrošināti

uzturēšanas pakalpojumi un steidzamie pakalpojumi, ja noticis negadījums (pārstāvības līguma 12. pants). Turklāt vācu pārstāvim par saviem līdzekļiem bija jāiegādājas arī tā darbnīcā veicamajam automašīnu remontam nepieciešamās rezerves daļas (pārstāvības līguma 14. pants) (159. apsvērums).

17 Otrkārt, Komisija norāda, ka, no saimnieciskā viedokļa raugoties, vācu pārstāvja sasniegtais apgrozījums no viņa paša darījumiem ir ievērojami augstāks nekā apgrozījums, ko tas sasniedzis, darbodamies kā jaunu automašīnu pārdošanas starpnieks. Tā uzsver, ka: "pārstāvis par veiktajām starpniecības darbībām [..] saņem komisijas naudu, kas vieglo automašīnu gadījumā sastāv no 12,2 % pamata komisijas un no ieņēmumu komisijas, kas var sasniegt 3,6 %. Ieņēmumi no maksimālās 15,8 % komisijas veido pārstāvja veikto darbību apgrozījumu, un ar šo komisijas naudu viņam ir jāfinansē atlaides, ko tas piedāvā automašīnu pircējiem. Līdz ar to pārstāvja patiesais apgrozījums ir mazāks nekā iepriekš minētie 15,8 %". Turklāt tā turpina (159. apsvērums): "Ja uzskata, ka automašīnu cena veido daļu no pārstāvja darbību apgrozījuma, tad tas ir aptuveni 50 % no pārstāvja kopējā apgrozījuma. Turklāt pārstāvja patieso apgrozījumu atspoguļo iepriekš minētā komisija. Ja to salīdzina ar apgrozījumu, ko pārstāvis ir sasniedzis ar darbībām, kas saskaņā ar līgumu ir saistītas ar automašīnu pārdošanu un par kurām pārstāvis uzņemas pilnu risku, ir jāatzīst, ka pārstāvja paša apgrozījums ir tikai 1/6 no kopējā pārdošanas apgrozījuma".

18 Komisija uzskata, ka, ņemot vērā to risku, kas pārstāvim jāuzņemas, skaitu un apjomu, nav iespējams pieņemt prasītājas iebildumu, saskaņā ar kuru šie ir tirdzniecības pārstāvim raksturīgie riski. Tā uzsver, ka, "lai tas būtu citādi, pārstāvim būtu jāvar izvēlēties vai nu uzņemties riskus, kas saistīti ar paraugu automašīnām un uzņēmuma automašīnām, veikt garantijas apkopi, iekārtot remonta un rezerves daļu darbnīcu vai arī tikai rūpēties par jaunu automašīnu tirdzniecības starpnieka darbībām". Tomēr tā tas nav (160. apsvērums).

19 Komisija kā neatbilstošu noraida prasītājas argumentu par to, ka vācu pārstāvji ir iekļauti tās uzņēmumā. Šajā sakarā prasītāja balstītos uz "prasībām, kas vācu pārstāvjiem uzliktas tīri uz personiskiem pamatiem un sakarā ar to darbību (vispārējos vilcienos — *Mercedes-Benz* automašīnu ekskluzīva izplatīšana, *Mercedes-Benz* pārstāvju vienota nostāja, pārstāvniecības ierīkošana un tās aprīkojums iekārtu un personāla ziņā, reklāma, tēls, pienākums aizstāvēt prasītājas intereses un ievērot norādes attiecībā uz *Mercedes-Benz* identifikāciju"), un uz to, ka pārstāvis ir "ekskluzīvs pārstāvis" un var pārdot tikai *Mercedes-Benz* automašīnas (162. apsvērums). Tomēr Komisija apstrīdētajā lēmumā uzsver, ka, neskatoties uz riska pārdali, "iekļaušanas" īpašība pati par sevi nav pietiekama, lai atšķirtu tirdzniecības pārstāvi no neatkarīga izplatītāja (163. apsvērums). Komisija prasītājas citētos vācu pārstāvības līgumu noteikumus salīdzina ar ārvalstu koncesiju līgumu noteikumiem, lai atspoguļotu vācu pārstāvju "iekļaušanu" (164. apsvērums). Tā uzsver, ka šis salīdzinājums atspoguļo to, ka vācu pārstāvjiem uzliktie pienākumi ir tādi paši kā ārvalstu līgumiskajiem izplatītājiem uzliktie un šie divi izplatīšanas veidi, kā viens, tā otrs, ir vienlīdz ļoti "iekļauti" *Mercedes-Benz* izplatīšanas sistēmā (165. apsvērums).

20 Komisija uzskata, ka *Mercedes-Benz* radīja šķēršļus konkurencei ar četru dažādu līdzekļu palīdzību.

21 Pirmkārt, pēc jaunās automašīnu sērijas W 210 (jaunā E klase) izlaišanas visiem Vācijas izplatīšanas tīkla locekļiem, tai skaitā pārstāvjiem, tika dotas skaidras norādes, jo īpaši ar 1996. gada 6. februāra paziņojumu, "turēties savā līgumiskajā teritorijā". Minētās norādes attiecās ne tikai uz šo sēriju, bet arī vispārīgāk — uz jaunu automašīnu tirdzniecību vispār. Paziņojuma beigās *Mercedes-Benz* izteica draudus šādā veidā: "Mēs nekavējoties atteiksim W 210 automašīnu piegādi, ja taps zināms, ka attiecīgās teritorijas patēriņa spēja neatbilst piešķirtajai kvotai". Tātad šīm norādēm tika piešķirts īpašs spēks.

22 Pēc Komisijas teiktā, šo norāžu mērķis bija panākt, lai izplatīšanas partneri pārdod W 210 sērijas, kā arī citu sēriju automašīnu kvotas tikai viņu līgumiskajā teritorijā un neapkalpo tādus [pārņemtos] klientus, kas nav viņu līgumiskās teritorijas daļā. Kā norādīts paziņojumā, tas bija domāts, lai ierobežotu "iekšējo" konkurenci, t.i., "konkurenci markas ietvaros" vācu pārstāvju, kā arī Vācijas un citu valstu meitas sabiedrību un koncesionāru starpā. Tādējādi 1996. gada 6. februāra paziņojuma mērķis bija novērst "konkurenci markas ietvaros".

23 Otrkārt, Komisija konstatē, ka gandrīz visos gadījumos pārņemtajiem klientiem no citām dalībvalstīm ir jāpieprasa iemaksa 15 % apmērā no pirkuma summas. Tā uzsver, ka šāda prakse paralēlo tirdzniecību vēl jo vairāk apgrūtina, jo tādējādi tiek ierobežota pārstāvju iespēja īstenot pašiem savu tirdzniecības politiku un pazīstamiem pārņemtajiem klientiem nepieprasīt šo iemaksu. Tā atzīmē, ka, pat ja šādas iemaksas atsevišķos gadījumos no tirdzniecības viedokļa ir attaisnojamas, pārdošanai Vācijas teritorijā šādas iemaksas netiek prasītas, kaut gan arī tur atsevišķos gadījumos tās būtu nepieciešamas līdzīgu drošības apsvērumu dēļ. Līdz ar to šis noteikums rada diskrimināciju attiecībā uz paralēlo tirdzniecību, salīdzinot ar tirdzniecību Vācijas teritorijā (174. apsvērums).

24 Treškārt, Komisija uzsver, ka vācu pārstāvības līgumos (sk. 2. panta 1. punkta d) apakšpunktu) un spāņu koncesijas līgumos (sk. 4. panta d) apakšpunktu) ietvertā aizlieguma piesaistīt līzinga sabiedrības no citas teritorijas, kamēr tām nav identificētu klientu, mērķis ir ierobežot konkurenci *Mercedes-Benz* grupas līzinga sabiedrību un Vācijas un Spānijas līzinga sabiedrību starpā. Līdz ar to pēdējās *Mercedes* automašīnas var iegūt tikai konkrētos gadījumos, kad jau ir konkrēts klients, bet ne veidot uzkrājumu. Tādējādi tām nav iespējas ātri piegādāt automašīnu. Līdz ar to noteikumi par automašīnu pārdošanu attiecībā uz līzinga sabiedrībām rada arī tādas sekas, ka ārvalstu līzinga sabiedrības nebauda tādas pašas automašīnu pārdošanas līzingā atlaides kā citi automašīnu tirgotāji. Attiecīgie noteikumi pasliktina nosacījumus, saskaņā ar kuriem ārvalstu līzinga sabiedrības var iegādāties *Mercedes* automašīnas un līdz ar to arī nosacījumus, lai tās varētu piedalīties konkurencē līzinga tirgū kopā ar citām *Mercedes-Benz* grupas sabied-

rībām. Noteikumu attiecībā uz pārstāvju un koncesionāru līzinga darbībām mērķis ir ierobežot konkurenci ar automašīnu, kuras var pārdot līzingā, pārdošanas cenu un noteikumiem (176. apsvērums).

25 Ceturtkārt, Komisija atzīmē, ka 1995. gada 20. aprīlī noslēgtajā nolīgumā starp *MBBel* un kādu labvēlīgu *Mercedes-Benz* koncesionāru Beļģijā ietverti noteikumi par atlaižu ierobežošanu līdz 3 % un ārējo pārstāvniecību uzdevumu pārbaudīt E klases automašīnām piešķirto atlaižu līmeni, gadījumos, kad atlaides ir augstākas, samazinot jauno E klases automašīnu pārdošanas kvotas, [un šie noteikumi] ierobežo cenu konkurenci Beļģijā.

26 Konstatējusi, ka attiecīgie pasākumi būtiski ietekmē tirdzniecību dalībvalstu starpā un ka tie neietilpst EKL 81. panta 1. punkta noteiktajos izņēmumos, Komisija uzskatīja, ka prasītājai jāuzliek naudas sods, jo tā ir atbildīga par visiem konkurences noteikumu pārkāpumiem, ko izdarījušas *Daimler-Benz AG* un *Mercedes-Benz AG* vai *Daimler-Benz MBBel* un *MBE* meitas sabiedrības.

27 Šajā sakarā Komisija uzskata, ka pasākumi, kuru mērķis bija eksporta ierobežošana, ir viens pārkāpums, kas sastāv no diviem elementiem (norādes nepārdot ārpus līgumiskās teritorijas un noteikums par 15 % iemaksu), kas pēc zināma laika tiek ietverti viens otrā. Pēc Komisijas domām, šis pārkāpums ir īpaši smags un par to ir jāpiemēro naudas sods 33 miljonu EUR pamata summas apmērā. Attiecībā uz pārkāpuma ilgumu Komisija uzskata, ka, ja abi attiecīgie pārkāpuma elementi ir apvienoti, tas ir sācies 1985. gada 12. septembrī un vēl nav izbeigts. Komisija uzsver, ka runa tādējādi ir par ilglaicīgu pārkāpumu. Tomēr tā uzskata, ka noteikuma par iemaksu iespējamās sekas noteikti bija vieglākas nekā sekas norādēm, kas tika vērstas

tieši pret eksportu. Pēdējās bija spēkā tikai no 1996. gada 6. februāra līdz 1999. gada 10. jūnijam, t.i., trīs gadus un četrus mēnešus. Tādēļ Komisija uzskata, ka naudas soda pamata summa būtu jāpalielina par 42,5 % jeb 14,025 miljoniem eiro. Pamata summa tādējādi ir 47,025 miljoni eiro.

28 Komisija uzskata, ka automašīnu pārdošanas aizliegums līzinga sabiedrībām uzkrājumu veidošanai, kas paredzēts vācu pārstāvības un spāņu koncesijas līgumos, ir uzskatāms par smagu. Tā uzskata, ka piemērojams naudas sods, kura pamata summa ir 10 miljoni eiro. Pēc Komisijas domām, pārkāpums ir sācies 1996. gada 1. oktobrī un joprojām nav izbeigts. Tātad tas ilgst piecus gadus, kas ir vidējs ilgums. Tā uzskata, ka būtu piemērojams pamata summas palielinājums par 50 %, kas ir 5 miljoni EUR, un līdz ar to pamata summa palielinās līdz 15 miljoniem eiro.

29 Saskaņā ar Komisijas teikto cenu noteikšanas pasākumi Beļģijā, kuros aktīvi piedalījusies *MBBel*, ir ļoti smags konkurences noteikumu pārkāpums. Tā uzskata, ka šis pārkāpums ir smags vispārējā nozīmē un noteic, ka tam ir piemērojams naudas sods, kura pamata summa ir 7 miljoni eiro. Komisija atzīmē, ka šie pasākumi ir tikuši piemēroti no 1995. gada 20. aprīļa līdz 1999. gada 10. jūnijam, kas ir vidējs ilgums, un uzskata, ka pamata summa ir palielināma par 40%, kas ir 2,8 miljoni EUR, kopā 9,8 miljoni eiro.

30 Komisija apstrīdētajā lēmumā nekonstatē vainu pastiprinošus vai mīkstinošus apstākļus. Līdz ar to, saskaitot kopā iepriekš minētos naudas sodus, kopējais naudas sods ir 71,825 miljonu eiro.

31 Pamatojoties uz šiem apsvērumiem, Komisija pieņēma apstrīdēto lēmumu, kura rezolutīvā daļa ir šāda:

"1. pants

[*Mercedes-Benz* pati] vai ar savu meitas sabiedrību [*MBE*] un [*MBBel*] starpniecību ir pārkāpusi EKL 81. panta 1. punkta noteikumus. Tās ir pieņēmušas šādus pasākumus paralēlās tirdzniecības ierobežošanai:

— sākot ar 1996. gada 6. februāri, visi vācu pārstāvji saņēma norādes, ka tiem piegādātās jaunās automašīnas, jo īpaši no W 210 sērijas, pēc iespējas ir jāpārdod tikai klientiem no viņu līgumiskās teritorijas un jāizvairās no iekšējās konkurences; šie pasākumi bija spēkā līdz 1999. gada 10. jūlijam,

— sākot ar 1985. gada 12. septembri, vācu pārstāvjiem tika norādīts, lai tie no pārņemtajiem klientiem pieprasītu 15 % iemaksu no cenas jaunas automašīnas iegādes gadījumā; šis pasākums vēl nav pārtraukts,

— no 1996. gada 1. oktobra līdz šai dienai ierobežojušas vieglo automašīnu piegādi līzinga sabiedrībām uzkrājuma veidošanai,

— piedalījušās līgumos, ar ko ierobežo atlaižu piešķiršanu Beļģijā un kas noslēgti 1995. gada 20. aprīlī un izbeigušies 1999. gada 10. jūnijā.

2. pants

Pēc šī lēmuma paziņošanas *Mercedes-Benz* ir jāizbeidz 1. pantā minētie pārkāpumi, ciktāl tie vēl turpinās, un tos nedrīkst aizstāt ar tāda paša veida ierobežojumiem. Divu mēnešu laikā pēc šī lēmuma saņemšanas tai it īpaši ir jāveic šādi pasākumi:

— ar vācu pārstāvjiem un koncesionāriem adresētu apkārtrakstu jāatceļ 1985. gada 12. septembra apkārtraksts Nr. 52/85 daļā, kurā tiek dotas norādes iekasēt 15 % iemaksu no pārņemtajiem klientiem, tiem pasūtot jaunu vieglo automašīnu,

— no vācu pārstāvības līgumiem un spāņu koncesijas līgumiem jāsvītro noteikumus, ar ko tiek aizliegts pārdot jaunas automašīnas līzinga sabiedrībām uzkrājuma veidošanai [..].

3. pants

Ņemot vērā 1. pantā minētos pārkāpumus, *Mercedes-Benz* tiek uzlikts naudas sods 71,825 miljonu EUR apmērā.

[..]".

32 No apstrīdētā lēmuma izriet, ka Komisija pēc būtības uzskata, ka termins "pārņemtais klients" *Mercedes-Benz* grupas dokumentos, kas atrasti, veicot pārbaudes (sk. 7. punktu), izmantots, lai starpvalstu tirdzniecības sakarā apzīmētu gala patērētājus no kādas citas Eiropas Ekonomikas zonas valsts.

Process un lietas dalībnieku prasījumi

33 Ar prasības pieteikumu, ko prasītāja 2001. gada 20. decembrī iesniedza Pirmās instances tiesā, tā cēla šo prasību.

34 Ņemot vērā tiesneša referenta ziņojumu, Pirmās instances tiesa (piektā palāta) nolēma uzsākt mutvārdu procesu. Procesa organizatorisko pasākumu ietvaros lietas dalībniekiem uz dažiem jautājumiem tika lūgts atbildēt rakstveidā vēl pirms tiesas sēdes. Lietas dalībnieki šo prasību izpildīja.

35 Tika uzklausīti lietas dalībnieku mutvārdu paskaidrojumi un viņu atbildes uz jautājumiem, ko Pirmās instances tiesa uzdeva 2004. gada 25. maija tiesas sēdē.

36 Prasītājas prasījumi Pirmās instances tiesai ir šādi:

— pēc būtības — atcelt apstrīdēto lēmumu;

— pakārtoti — samazināt naudas sodu, kas uzlikts ar apstrīdētā lēmuma 3. pantu;

— piespriest Komisijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

37 Komisijas prasījumi Pirmās instances tiesai ir šādi:

— prasību noraidīt;

— piespriest prasītājai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

Juridiskais pamatojums

38 Prasītāja savas prasības pamatojumam izvirza četrus pamatus. Pirmais pamats ir saistīts ar EKL 81. panta 1. punkta pārkāpumu un acīmredzamu kļūdu ar vācu un spāņu *Mercedes-Benz* pārstāvjiem noslēgto līgumu vērtējumā. Otrais pamats, kas attiecas uz pirmo un trešo pasākumu, ko Komisija konstatējusi apstrīdētajā lēmumā, ir saistīts ar EKL 81. panta pārkāpumu un Komisijas 1995. gada 28. jūnija Regulas (EK) Nr. 1475/95 par Līguma [81.] panta 3. punkta piemērošanu atsevišķiem mehānisko transportlīdzekļu izplatīšanas un tehniskās apkopes līgumiem (OV L 145, 25. lpp.) pārkāpumu. Trešais pamats ir saistīts ar EKL 81. panta 1. punkta pārkāpumu un acīmredzamu kļūdu otrā un ceturtā pasākuma, ko Komisija konstatējusi apstrīdētajā lēmumā, vērtējumā. Ceturtais pamats ir saistīts ar neatbilstoša naudas soda, kas uzlikts ar apstrīdētā lēmuma 3. pantu, apjoma noteikšanu.

Par pirmo pamatu — EKL 81. panta 1. punkta pārkāpumu un acīmredzamu kļūdu ar vācu un spāņu "Mercedes-Benz" pārstāvjiem noslēgto līgumu vērtējumā

Lietas dalībnieku argumenti

39 Prasītāja apstrīd Komisijas secinājumus, ko tā izteikusi apstrīdētajā lēmumā attiecībā uz vācu pārstāvju statusa juridisko kvalifikāciju. Tā uzsver, ka vācu tirdzniecības pārstāvju līgumos nav ietvertas EKL 81. panta 1. punktā minētās aizliegtās vienošanās, ciktāl tie attiecas uz pārstāvju darbībām, kas ir jaunu *Mercedes-Benz* marķas automašīnu pārdošana. Pārstāvji neuzņemas nekādu risku attiecībā uz automašīnu pārdošanu. Turklāt tie ir pilnīgi iekļauti *Mercedes-Benz* uzņēmumā un no juridiskā viedokļa rīkojas kā tā darbinieki. Tādējādi tie atbilst Tiesas judikatūrā formulētajiem nosacījumiem, lai uz tiem neattiecinātu normas par aizliegtajām vienošanām saistībā ar tirdzniecības pārstāvības līgumiem.

40 Prasītāja ievaddaļā uzsver, ka tā uztur savu izplatīšanas tīklu Vācijā, kurā ietilpst meitas sabiedrības, tirdzniecības pārstāvji, kas darbojas *Mercedes-Benz* vārdā un uz *Mercedes-Benz* rēķina, kā arī komisionāri, kas darbojas savā vārdā, bet uz *Mercedes-Benz* rēķina. Tā apgalvo, ka vācu *Mercedes-Benz* tirdzniecības tīkla pārstāvji nedz juridiski, nedz ekonomiski nav jaunu automašīnu koncesionāri. Tie organizē sarunas *Mercedes-Benz* vārdā attiecībā uz jaunu automašīnu pirkuma līgumiem saskaņā ar *Mercedes-Benz* noteikumiem. Prasītāja atzīmē, ka tam, ka pārstāvji nepērk jaunas *Mercedes-Benz* automašīnas un ka tiem nav tirdzniecības namu, ir būtiska ekonomiska nozīme. Riskus saistībā ar jaunu automašīnu pārdošanu, tai skaitā saistībā ar no tās izrietošo kapitāla uzkrāšanu un pārvietošanos, uzņemas tikai *Mercedes-Benz*. Saskaņā ar prasītājas teikto pārstāvji uzņemas tikai no savām

starpniecības darbībām izrietošo risku. Prasītāja tādējādi ir juridiski brīva izlemt, vai un ar kādiem nosacījumiem tā slēdz pirkuma līgumus. Līgumiskie pienākumi un norādes pārstāvjiem attiecībā uz pirkuma līgumu noslēgšanu un to saturu neietilpst aizliegto vienošanos jomā.

41 Prasītāja uzskata, ka saskaņā ar Tiesas judikatūru EKL 81. panta 1. punkts nav piemērojams pārstāvības līgumiem, ja ir izpildīti divi kumulatīvi nosacījumi, proti, pirmkārt, tirdzniecības pārstāvja iekļaušana ražotāja tirdzniecības tīklā un, otrkārt, starpnieka pienākumu veikšana tikai ražotāja vārdā (Tiesas 1975. gada 16. decembra spriedums lietā *Suiker Unie* u.c./Komisija, 40/73–48/73, 50/73, 54/73–56/73, 111/73, 113/73 un 114/73, *Recueil*, 1663. lpp., un 1995. gada 24. oktobra spriedums lietā C-266/93 *Volkswagen* un *VAG Leasing*, *Recueil*, I-3477. lpp.).

42 Attiecībā uz "iekļaušanas" nosacījumu prasītāja apgalvo, ka Komisijas pieeja apstrīdētajā lēmumā ir neloģiska un nesavietojama ar judikatūru šajā jomā, jo īpaši, kad tā apstiprina, ka, "neskatoties uz risku sadalījumu, iekļaušanas pazīme nav tāda pazīme, lai nošķirtu tirdzniecības pārstāvi no neatkarīga izplatītāja" (apstrīdētā lēmuma 163. apsvērums).

43 Prasītāja uzskata, ka Komisija, nepieņemot "iekļaušanas" elementu un palielinot "risku sadales" kritērija nozīmi, paplašina aizliegto vienošanos tirdzniecības pārstāvības sfērā jēdzienu līdz šim nepiedāvātā veidā. Tā tomēr uzskata, ka no iepriekš 41. punktā minētā sprieduma lietā *Suiker Unie* u.c./Komisija izriet, ka Tiesa ir noteikusi, ka "iekļaušana" ir atkarīga ne tikai no tā, ka pārstāvis neuzņemas riskus, bet arī no tā iekļaušanās [uzņēmumā] pilnvaru devēja interesēs.

44 Turklāt prasītāja uzskata, ka pretēji Komisijas apsvērumiem apstrīdētajā lēmumā (sk. apstrīdētā lēmuma 164. un 165. apsvērumu) fakts, ka ārvalstu koncesionāriem, kas nav tirdzniecības pārstāvji, attiecībā uz trešajām pusēm tomēr ir tāds pats statuss kā vietējiem *Mercedes-Benz* pārstāvjiem, nav nozīmīgs. No vienas puses, būtu nepieciešams, lai tiktu konstatēta arī atbilstoša risku sadale. No otras puses, šāda analoģija izrādās nepamatota, jo saskaņā ar Tiesas judikatūru "iekļaušana" nav atkarīga vienīgi no ārējām īpašībām, kas norāda uz izplatītāja statusu attiecībā pret trešajām personām un īpaši klientiem, bet arī no "iekšējām" īpašībām, kas saistītas ar risku sadali un pārstāvja kopējām saistībām pilnvaras devēja interešu realizācijā.

45 Tā arī kritizē faktu, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā noteikusi, ka ražotāja un tirdzniecības pārstāvju starpā noslēgto līgumu izvērtēšanai no aizliegto vienošanos aspekta pietiek noteikt, vai tirdzniecības pārstāvim ir jāuzņemas riski saistībā ar uzņēmumu, kas "nav atdalāmi" no tā starpniecības darbībām (šajā sakarā sk. apstrīdētā lēmuma 153. punktu). Prasītāja uzskata, ka Komisijas apstrīdētajā lēmumā pieņemtā nostāja, kā arī vadlīnijas attiecībā uz vertikālajiem ierobežojumiem (OV 2000, C 291, 1. lpp. — turpmāk tekstā — "vadlīnijas") ir pavērsiens, kas nav objektīvi attaisnojams saistībā ar pieeju EKL 81. panta piemērošanā. Tā arī uzsver, ka tas nav savietojams arī ar Tiesas judikatūru šajā sfērā.

46 Prasītāja atzīst, ka *Mercedes-Benz* pārstāvji uzņemas atsevišķas izmaksas un riskus.

47 Pirmkārt, tā atzīmē, ka pārstāvim jebkurā gadījumā ir jārēķinās ar "komisijas" risku. Komisija parasti tiek noteikta procentos no ar pārstāvja starpniecību veiktās tirdzniecības apjoma. Šādi paaugstinās pārstāvja iespējas saņemt lielāku komisiju, ja tirdzniecības apjomi ir lielāki, un otrādi. Prasītāja apgalvo, ka, ja pilnvaras devējs,

kurš beigās izlemj, ka līgums ir slēdzams saskaņā ar klienta pieprasītajiem noteikumiem, piešķir tam cenu atlaidi, tiek samazināti ne tikai pilnvaras devēja paša ienākumi, bet arī tirdzniecības pārstāvja komisija. Prasītāja uzsver, ka *Mercedes-Benz* pārstāvji tomēr neuzņemas cenu riskus un apstrīd vērtējumu, saskaņā ar kuru "cenu koncesiju" samazināšana attiecībā uz pārstāvja komisijas naudu ir "cenu risks".

48 Patiesībā pārstāvja saņemtās komisijas naudas apjoms tiek noteikts līgumā. Tas ir atšķirīgs atkarībā no tā, vai darījums ir izolēts vai noslēgts uz vienošanās ar lielu klientu vai "lietotāju" pamata. Prasītāja apgalvo, ka ar pārstāvi ir panākta vienošanās, ka viņa komisija ir mazāka gadījumos, kad tiek slēgti darījumi ar lieliem klientiem vai atsevišķiem lietotājiem, jo tirdzniecība ar šādiem klientiem, kas saglabā īpašas līgumiskas attiecības ar *Mercedes-Benz* (un nevis ar pārstāvi) saistībā ar daudzuma atlaidēm vai kategoriju atlaidēm, parasti neprasa tādus pašus ieguldījumus kā citi darījumu veidi, jo īpaši darījumi ar jauniem klientiem. Līdz ar to ir objektīvi attaisnojams piešķirt pārstāvim mazāku komisijas naudu. Prasītāja piebilst, ka nav tāda tiesību principa, saskaņā ar kuru tirdzniecības pārstāvjiem vienmēr būtu tiesības uz vienādu komisijas naudu neatkarīgi no darījuma veida.

49 Prasītāja uzsver, ka koncesionārs attiecībā uz jaunām automašīnām uzņemas ievērojami lielākas izmaksas nekā *Mercedes-Benz* pārstāvis, it īpaši attiecībā uz automašīnu priekšfinansējumu un ar tirdzniecību saistītajiem riskiem. Pēdējie attiecībā uz automašīnu tirdzniecības koncesionāru ir saistīti ar automašīnas kopējo cenu, kamēr *Mercedes-Benz* pārstāvis uzņemas risku tikai par savu komisijas prognožu neizpildi. Turklāt "provīzijas risku" sekas attiecībā uz pārstāvi ir ierobežotas ar tā komisijas apjomu. Prasītāja apgalvo, ka koncesionārs uzņemas automašīnas pārdošanas ar zaudējumiem risku, bet pārstāvis nē. Visbeidzot, prasītāja uzsver, ka tas, ka pārstāvis var nolemt piešķirt cenu atlaidi saskaņā ar īpašu vienošanos ar klientu, tādējādi zaudējot daļu savas komisijas, nav pretrunā ar tirdzniecības pārstāvības līguma pastāvēšanu aizliegtu vienošanos tiesību izpratnē. Tā šo iespēju drīzāk uzskata par izvēles brīvību, ko *Mercedes-Benz* piešķir pārstāvim.

50 Otrkārt, *Mercedes-Benz* pārstāvim rodas profesionālās izmaksas, kas galvenokārt izriet no tirdzniecības veicināšanas darbībām, kuras tiek veiktas, lai noslēgtu pēc iespējas vairāk pārdošanas darījumu. Treškārt, pārstāvis pats savā vārdā, par saviem līdzekļiem un, pašam uzņemoties risku, nodrošina remontu darbnīcas un tirdzniecību ar rezerves daļām.

51 Prasītāja apstrīd Komisijas atzinumu apstrīdētajā lēmumā, saskaņā ar kuru ar starpniecības darbībām saistītās privilēģijas *Mercedes-Benz* pārstāvjiem netiek piemērotas tādēļ, ka tiem ir līgumisks pienākums pēc pārdošanas sniegt pakalpojumus savās darbnīcās, veikt garantijas remontu un apkopi un vienmēr uzturēt savus rezerves daļu krājumus (sk. iepriekš 16. punktu).

52 Tā norāda, ka iepriekš 41. punktā minētajā spriedumā lietā *Volkswagen* un *VAG Leasing* Tiesa ir saglabājusi koncesionāru dalību riskos, kas tiem kā tirdzniecības pārstāvjiem tika uzlikti ar *VAG Leasing* līgumiem, jo līzinga līgumu izbeigšanās gadījumā pastāvēja pienākums pārpirkt automašīnas par iepriekš nolīgtu cenu. Turklāt Tiesa neatzina paralēlu tirdzniecības un automašīnu piegādes klientiem darbību pastāvēšanu un norādīja uz izplatītāju savā vārdā un par saviem līdzekļiem veikto apkopi pēc pārdošanas. Tomēr no tā neizriet, ka Tiesa pēc pārdošanas veiktajai apkopei būtu piešķīrusi autonomu nozīmi, kas būtu piemērojama tikai saistībā ar tirdzniecības darbībām. Spriedumā nav nekādu norāžu, no kurām varētu secināt, ka tirdzniecības starpnieka darbību un apkopes pēc pārdošanas pakalpojumu sniegšanas līdzāspastāvēšana veido iekšēji pretrunīgu sakarību, kas izslēdz jebkādas privilēģijas no aizliegto vienošanos tiesību viedokļa.

53 Prasītāja atsaucas arī uz to, ka pārstāvja pienākums — saskaņā ar pārstāvības līguma 13. panta 1. punktu — "veikt *Daimler-Benz* piegādāto automašīnu garantijas apkopi un remontu neatkarīgi no to pārdošanas vietas un personas, ar kuras starpniecību

tās ir pārdotas", ir priekšnosacījums izņēmumam attiecībā uz Regulas Nr. 1475/95 5. panta 1. punkta a) apakšpunkta piemērošanu. Ja *Mercedes-Benz* nebūtu saviem pārstāvjiem uzdevusi garantijas pienākumu, Komisija, iespējams, būtu izvirzījusi argumentu, ka pārstāvības līgumi neatbilst Regulas Nr. 1475/95 noteikumiem.

54 Prasītāja uzsver, ka Komisijas pieņēmums par to, ka pārstāvis par veikto garantijas apkopi saņem tikai "garantijas atlīdzību", kas tiek aprēķināta saskaņā ar vidējiem pārstāvja atlīdzības tarifiem, un kas tādējādi ne vienmēr sedz "pat nepieciešamo daļu" no tiem tarifiem, par kuriem viņš varētu brīvi vienoties un iegūt tos no trešajām personām, nav pamatots. Nodarbojoties ar garantijas apkopi, pārstāvji saņem vairāk nekā vienkāršu savu izdevumu atlīdzību, proti, arī atlīdzību, kādu viņi saņemtu, vienojoties ar trešo personu par tādiem pašiem remontdarbiem. Šajā sakarā piemērojamās cenas ietver izmaksu segšanu, kā arī peļņu. Pārstāvis garantijas apkopes pakalpojumus veic savu parasto remontdarbu pakalpojumu ietvaros un šajā sakarā darbojas savā vārdā un pats sedz izmaksas. Atšķirība no "parastajiem" remontdarbiem ir tikai tā, ka "klients ir nevis automašīnas īpašnieks, bet gan *Mercedes-Benz*, attiecībā uz kuru pārstāvim ir jāpilda garantijas apkopes pienākums, kas attiecas tikai uz viņu".

55 Prasītāja uzsver, ka tas pats attiecas arī uz pārstāvja pienākumu izveidot remontdarbnīcu un uzturēt rezerves daļu krājumus. Šīs darbības pārstāvis veic savā vārdā un pats sedz izmaksas. Līdz ar to ir normāli, ka pārstāvis sedz pats savus ieguldījumus.

56 Prasītāja atzīmē, ka pārstāvji nepiedalās transporta izdevumu segšanā (šajā sakarā sk. apstrīdētā lēmuma 157. apsvērumu). Tā atzīst, ka no pārstāvības līguma 4. panta 4. punkta izriet, ka pārstāvim ir jānoslēdz līgums ar klientu par transporta izmaksām. Tomēr prasītāja to neuzskata par risku, bet gan par pārstāvja iespēju gūt papildu peļņu. Pārstāvis piedalās transportēšanas sistēmā, ko *Mercedes-Benz* veido, slēdzot līgumus ar pārvadājumu sabiedrībām, saskaņā ar ko tiek piedāvāti automašīnu

pārvadājumi par noteiktu maksu, kura kopā ar maksu par sagatavošanas un reģistrācijas pakalpojumu maksu ir jāapmaksā klientam. Turklāt, pat ja vācu *Mercedes-Benz* izplatīšanas tīklā tirdzniecības pārstāvji nav pilnīgi atbrīvoti no transporta izmaksu riska, tas, apskatot kopumā vai izolēti, tomēr ir uzskatāms par "nenozīmīgu".

57 Prasītāja paskaidro, ka pārstāvju dalība tirdzniecības veicināšanas pasākumos neattiecas uz dažādiem ar tirdzniecību saistītiem riskiem, bet gan uz pienākumu personiski un materiāli organizēt un finansēt starpniecības darbības, kuras viņi veic. Tā uzsver, ka pārstāvis nepiedalās valsts vai reģionāla mēroga reklāmas kampaņās, bet tikai savu paša darbību reklamēšanā. Tirdzniecības pārstāvji paši sedz šādas reklāmas izmaksas un ar to saistītos riskus, ko tie atskaita no savas komisijas. Tā apgalvo, ka Komisijas apgalvojums par to, ka demonstrācijai domātās automašīnas ir paraugi vai dokumenti Padomes 1986. gada 18. decembra Direktīvas 86/653/EEK par dalībvalstu tiesību aktu koordinēšanu attiecībā uz pašnodarbinātiem tirdzniecības pārstāvjiem (OV L 382, 17. lpp.) 4. panta 2. punkta izpratnē, nav pamatots. Šī direktīva neatsaucas uz paraugiem, bet gan uz dokumentiem, proti, materiāliem, kas radīti īpaši reklāmas mērķiem, nevis automašīnu, kuras pārstāvis pēc tam pārdod saskaņā ar tādiem noteikumiem, no kuriem viņam nekādi zaudējumi nerodas, izmantošanai paraugdemonstrējumos.

58 Prasītāja apgalvo, ka tas, ka *Mercedes-Benz* pārstāvis uztur lielu skaitu demonstrācijas automašīnu, nenorāda uz to, ka tas piedalās jaunu automašīnu pārdošanas riskā, bet gan tikai uz to, ka viņa starpniecības darbībām ir nepieciešami ievērojami ieguldījumi saistībā ar klientu piesaistīšanu. Šajā sakarā prasītāja apstrīd Komisijas atzinumu apstrīdētajā lēmumā, saskaņā ar kuru "demonstrēšanai domāto un pārstāvniecību uzņēmuma automašīnu skaits vidēji veido vairāk nekā 21,66 % no to apgrozījuma". Tā norāda, ka šī attiecība atspoguļo "*Mercedes-Benz* vieglo pasažieru automašīnu apgrozījumu valstī". Šis skaitlis neattiecas tikai uz pārstāvjiem vien.

59 No otras puses, prasītāja uzsver, ka, "ja iepriekšminēto skaitli attiecina uz pārstāvjiem, to izdalot ne tikai ar komisijas maksām, kas pienākas pārstāvjiem, bet arī ar *Mercedes-Benz* ar viņu starpniecību sasniegto apgrozījumu, rezultātā iznāk tikai 8 % pasažieru automašīnu un 9,8 %, ja tiem pieskaita komerciālos transportlīdzekļus". Turklāt "attiecībā uz demonstrēšanai domāto un uzņēmuma automašīnu daļu pārstāvja apgrozījumā — vieglās automašīnas veido 15,8 %, kas palielinās līdz 19,3 %, ja tam pieskaita komerciālos transportlīdzekļus".

60 Prasītāja piebilst, ka Komisija demonstrēšanai domāto automašīnu pārdošanu nedrīkst uzskatīt par pārstāvju risku, jo attiecībā uz to pārstāvjiem ir labvēlīgāki noteikumi (apstrīdētā lēmuma 158. apsvērums). Prasītāja apgalvo, ka šāda riska parasti vispār nav. Prasītāja arī atzīmē, ka — tieši pretēji — ar demonstrēšanai domātajām automašīnām saistītās darbības dod pārstāvim papildu ienākumus. Tomēr, pat ja pārstāvis nespēj demonstrēšanai domātās automašīnas pārdot par augstāku cenu nekā pirkuma cena un segt radušos izdevumus, tas tomēr nav pietiekams arguments. Pārstāvis no saviem līdzekļiem apmaksā tikai ar tirdzniecības sarunām saistītos pakalpojumus, ko viņam ir pienākums segt saskaņā ar pārstāvības līgumu, un uzņemas tikai tos riskus, kas tieši saistīti ar minētajiem pakalpojumiem.

61 Prasītāja uzskata, ka Komisijas apstrīdētajā lēmumā apgalvotais, ka attiecībā uz vidējas tirdzniecības pārstāvniecības kopējo apgrozījumu "tikai 1/6 daļa no kopējā apgrozījuma ir attiecināma uz starpnieka darbībām šī vārda nozīmē", nav juridiski nozīmīgs. Tā arī atzīmē, ka Komisijas apstrīdētajā lēmumā izmantotā aprēķina metode ir kļūdaina un ka ir jāņem vērā "pārstāvja ārējais apgrozījums, neaprobežojoties tikai ar saņemto komisijas maksu apjomu". Starpniecības darbības "saskaņā ar *Mercedes-Benz* aprēķiniem veido vidēji ap 55 % no pārstāvja uzņēmējdarbības".

62 Komisija apgalvo, ka, ņemot vērā izmaksu un risku, ko prasītāja uzliek saviem pārstāvjiem, apjomu, kā arī tā tirdzniecības apgrozījuma nozīmīgumu, ko pārstāvji sasnieguši ar savām neatkarīgajām darbībām, salīdzinot ar to apgrozījumu, kas panākts ar starpniecības darbībām, pārdodot jaunas automašīnas, EKL 81. panta 1. punkts ir piemērojams prasītājas un tās vācu pārstāvju noslēgtajiem līgumiem tādā pašā veidā, kā to piemēro attiecībā uz līgumu, kas noslēgts ar līgumisko izplatītāju.

63 Tā atzīmē, ka līgums starp pārstāvi un pilnvaras devēju ir līgums, kas noslēgts starp diviem nošķirtiem uzņēmumiem, un tātad uz to ir principā attiecināmas konkurences tiesību normas. Uz dažādajiem līguma noteikumiem konkurences normas netiek attiecinātas tikai tiktāl, ciktāl tiem nav konkurenci deformējoša rakstura vai seku.

64 Komisija uzskata, ka prasītāja neņem vērā aģentiem uzlikto risku raksturu un šādu risku pārnešanas uz aģentiem juridiskās sekas.

65 Komisija piebilst, ka saskaņā ar prasītājas teikto judikatūrā, lai nepiemērotu EKL 81. panta 1. punktu, tiek minēti divi kumulatīvi nosacījumi: pirmkārt, šādām attiecībām raksturīgā risku pārdale un, otrkārt, pārstāvja "iekļaušana" pilnvaras devēja uzņēmumā. Tā uzsver, ka prasītāja tādējādi piedāvā vienošanās aizliegumu pārstāvības attiecībām piemērot daudz plašāk nekā to piedāvā Komisija, jo tā liedz pārstāvim privileģētu stāvokli konkurences tiesību izpratnē tikai tad, ja tam jāuzņemas vairāk nekā nenozīmīgi finanšu un tirdzniecības riski, tajā pat laikā nepieprasot, lai viņu iekļauj — lai kāda arī būtu šī jēdziena definīcija — pilnvaras devēja uzņēmumā. Šajā sakarā Komisija no iepriekš 41. punktā minētā sprieduma lietā *Volkswagen* un *VAG Leasing* izdara secinājumu, ka Tiesa "iekļaušanas" kritērijam vairs nepiešķir nozīmi, kas nav atkarīga no riska pārdales. Komisija uzskata, ka no iepriekš 41. punktā minētā sprieduma lietā *Suiker Unie* u.c./Komisija un jo īpaši no tā 538.–542. punkta izriet, ka Tiesa ir atzinusi, ka pārstāvis nav

uzskatāms par "iekļautu" pilnvaras devēja uzņēmumā, ja tas [tomēr] uzņemas atsevišķus riskus.

66 Turklāt, transponējot Tiesas sniegto pamatojumu iepriekš 41. punktā minētajā spriedumā lietā *Suiker Unie* u.c./Komisija uz šo lietu, ir redzams, ka "iekšēji pretrunīgu attiecību" gadījumā, proti, ja starpnieks ir reizē pārstāvis un neatkarīgs komersants, vienošanās aizliegums ir piemērojams ne tikai darbībām, ko tas veic savā vārdā un par saviem līdzekļiem, bet arī darbībām, ko tas veic pilnvaras devēja vārdā un par viņa līdzekļiem. Šajā gadījumā prasītājas vācu pārstāvji ir veikuši ievērojamu skaitu neatkarīgu darbību un, pat ja prasītāja un tās pārstāvji katrs savas darbības ietvaros netirgoja tās pašas preces — pretēji iepriekš 41. punktā minētās lietas *Suiker Unie* u.c./Komisija faktiem — pastāvēja cieša objektīvā saikne starp jaunu automašīnu tirdzniecību, remontdarbnīcu darbību un pēcpārdošanas remontu un apkopi. Ar automašīnu garantiju un pēcpārdošanas apkopi saistītās darbības un rezerves daļu tirdzniecība, kā arī pārējie riski, kas viņam jāuzņemas, ir pārstāvja pienākumi, kas tieši saistīti ar jaunu automašīnu tirdzniecību. Šī saistība nāk par labu vienotam līgumattiecību režīmam, tostarp attiecībā uz konkurences tiesību piemērojamību.

67 Komisija uzskata, ka Tiesas 1987. gada 1. oktobra spriedums lietā C-311/85 *Vlaamse Reisebureaus* (*Recueil*, 3801. lpp.) neattiecas uz izskatāmās lietas risināšanu, jo šajā spriedumā minētie fakti atšķiras no izskatāmās lietas faktiem.

68 Tā atsaucas arī uz iepriekš 41. punktā minēto spriedumu lietā *Volkswagen* un *VAG Leasing*, kurā Tiesa ir apstiprinājusi, ka tirdzniecības pārstāvis savu privileģēto stāvokli konkurences tiesībās zaudē, ja viņš uzņemas kaut vai vienu no riskiem, kas izriet no līgumiem, kas ir noslēgti pilnvaras devēja vārdā. Tā norāda, ka līdz ar to

fakts, ka prasītājas vācu pārstāvji neuzņēmās visus, bet gan tikai ievērojamu daļu no ar savām starpniecības darbībām saistītiem riskiem, neliek apšaubīt vienošanās aizlieguma piemērošanu iepriekš konstatētajiem paralēlās tirdzniecības ierobežošanas pasākumiem.

69 Komisija apstrīd prasītājas interpretāciju attiecībā uz iepriekš 41. punktā minēto spriedumu *Volkswagen* un *VAG Leasing* (sk. iepriekš 52. punktu). Tā uzskata, ka prasītāja cenšas radīt iespaidu, ka apstrīdētais lēmums pārsniedz šīs judikatūras robežas, kaut arī, tieši pretēji, tā šo spriedumu ir interpretējusi sašaurināti. Tā ir ņēmusi vērā tikai atsevišķas pārstāvju darbības, ar kurām saistīti tirdzniecības riski, proti, ar ražotāja garantiju saistītos pakalpojumus, pēcpārdošanas apkopi un rezerves daļu tirdzniecību, jo tās veido pēc ražotāja domām būtisku papildinājumu nepilnīgajām darbībām, kad pārstāvis darbojas vienkārši kā starpnieks. Šajā sakarā Komisija prasītājas viedokli uzskata par nesaprotamu, jo no tā izriet, ka pēcpārdošanas apkopei lietā nav nekādas nozīmes attiecībā uz pārstāvības attiecībās ietverto konkurences ierobežošanas pasākumu izvērtēšanu.

70 Komisija paskaidro, ka atsevišķi pienākumi, ko pilnvaras devējs uzliek savam pārstāvim, var pārsniegt savstarpējo interešu aizstāvības pienākumu un tādējādi izrādīties nesamērīgi. Tādēļ būtu ieteicams pārbaudīt katrā atsevišķā gadījumā, vai attiecīgās saistības, ja tās ierobežo konkurenci, ir patiešām nepieciešamas, ņemot vērā attiecību raksturu, un vai tās ir nepieciešamas "pārstāvja juridiskā tēla" aizsardzībai.

71 Komisija uzskata, ka konkurences "markas ietvaros" ierobežošanas pasākumi preču tirgū, kā arī cenu un līzingam domāto automašīnu piegādes noteikumu konkurences ierobežošana nav nepieciešama pušu attiecību raksturam un arī neietilpst tirdzniecības pārstāvju starpniecības sistēmā. Šeit ir runa par pārstāvju rīcības brīvības ierobežošanu, uzdodot tiem pienākumu pieprasīt 15 % iemaksu Kopienas klientiem un, lai izvairītos no iekšējas konkurences, prasot pēc iespējas pārdot jaunas

automašīnas tikai tiem klientiem, kas atrodas viņu līgumiskajā teritorijā. Komisija apstrīd prasītājas argumentāciju attiecībā uz to, ka vienošanās aizliegums ir piemērojams pārstāvības līgumiem tikai tad, ja pārstāvis uzņemas riskus un izmaksas saskaņā ar to pārdošanas līgumu noslēgšanu vai izpildi, ko tas noslēdzis vai par ko vedis sarunas uzņēmuma vārdā, nevis tad, kad viņš veic neatkarīgas saimnieciskas darbības saistībā ar tām darbībām, kuras tam uzdevis pilnvaras devējs. Šajā argumentā nav ņemts vērā Komisijas kritizētais darbību saturs. Turklāt tajā nav pietiekami ņemti vērā ekonomiskie fakti, un tas balstīts tikai uz riskiem, ko uzņemas pārstāvis, pērkot preci ar nodomu to pārdot tālāk. Pirmkārt, risku apjoms, no kuriem atbrīvojas prasītāja un kas tiek nodots pārstāvjiem, ir atkarīgs no katra atsevišķā gadījuma apstākļiem. Otrkārt, ar priekšapmaksas pārdošanu saistītie riski bieži izriet no fakta, ka šādai tirdzniecībai ir nepieciešama īpaša tirgus struktūra, neatkarīgi no tā, ka prece tiek iegūta no pārstāvja. Šajā sakarā Komisija atsaucas uz darbībām, kas saistītas ar ražotāja garantijas izpildi, kas lielā mērā pārklājas ar pārdevēja, kas pārdod atkārtoti, sniegto garantiju, kā arī uz pēcpārdošanas un pārdošanas apkopi, demonstrācijas automašīnu iepirkšanu un atkārtotu pārdošanu. No tirdzniecības riskiem kā tādiem *Mercedes* koncesionāri prasītāju atbrīvo tikai daļēji, jo tā automašīnas ražo "saskaņā ar pieprasījumu", nevis, lai veidotu krājumus. Komisija uzskata, ka uzņēmumam, kas savu preču izplatīšanai izmanto tirdzniecības pārstāvjus un kas tiem nodod tirgum vai līgumiem specifiskus riskus, ir jāpieņem, ka tā attiecībām ar pārstāvjiem ir piemērojams vienošanās aizliegums. Tirdzniecības risku obligātajai pārejai uz pārstāvi ir jābūt neatdalāmai no pārstāvja rīcības brīvības, pateicoties kurai pārstāvis stājas pretī šiem riskiem, un šīs rīcības brīvības ierobežošana ir pretrunā ar konkurences tiesībām, ja tā būtiski ierobežo konkurenci.

72 Komisija apgalvo, ka prasītājas argumenti attiecībā uz dažādo risku pārdales analīzi apstrīdētajā lēmumā, izņemot piezīmes par līguma izpildes vietu, ir jānoraida.

73 Attiecībā uz cenu risku Komisija uzskata, ka prasītāja savu automašīnu pārdošanas risku daļēji ir nodevusi saviem pārstāvjiem. Līdz ar to visas cenu atlaides, ko piešķir pārstāvis, tiek atskaitītas no viņa komisijas. Komisija uzskata, ka pārstāvji uzņemas arī prasītājas tirdzniecības risku, kā rezultātā ir piemērojams vienošanās aizliegums (šajā sakarā sk. iepriekš 41. punktā minēto spriedumu lietā *Suiker Unie* u.c./ Komisija) neatkarīgi no tā, vai pārstāvji individuālas vienošanās par cenām vai standarta vienošanās starp prasītāju un lielajiem klientiem ietvaros atsakās no savas komisijas vai nē. Abos gadījumos prasītāja pārstāvja komisija tika izmantota tirdzniecības stimulēšanai un tādējādi uzlika tam par pienākumu piedalīties tirdzniecības izmaksās un riskos. Tā norāda, ka pārstāvja komisija, ja tas pārdod automašīnu klientam, ar kuru prasītāja ir noslēgusi vienošanos par piemērojamiem noteikumiem, var samazināties par līdz pat 6 % apjomam. Turklāt prasītāja cenu atlaides, kas piešķirtas lielajiem klientiem, uzņemas tikai tad, ja tās pārsniedz 6 %. Komisija uzskata, ka koncesionāru un pārstāvju stāvoklis ekonomiskā ziņā ir līdzīgs. Tā piebilst, ka saskaņā ar Direktīvu 86/653 samaksa pārstāvim tiek aprēķināta, ņemot vērā līgumu skaitu, par kuriem viņš panācis vienošanos.

74 Ja šis skaits atšķiras no sākotnēji noteiktā, pārstāvis parasti uzņemas tikai to risku, kas iestājas, kad samazinātajam skaitam piemēro norunātos komisijas procentus. Pārstāvim parasti nav sistemātiski jāizvairās no tā, ka viņa pilnvaras devējs cieš no līgumu skaita mainīguma sekām, izmantojot tādus mehānismus kā atteikšanos no savas komisijas proporcionāli cenas samazinājumam. Līdz ar to faktu, ka pārstāvis visa veida līgumos vairāk vai mazāk uzņemas prasītājas tirdzniecības risku, nevar interpretēt kā tādu, kas vienkārši nozīmē, ka nepastāv vienošanās, kas pārstāvjiem liegtu ietekmēt savu komisiju.

75 Komisija atsaucas uz to, ka pārstāvji uzņemas arī ar transporta izmaksām saistītos riskus. Saskaņā ar pārstāvības līgumu pārstāvim jaunā automašīna ir jāpiegādā klientam un jāvienojas ar viņu par samaksu par šo pakalpojumu. Iespēja gūt peļņu no starpības, kas rodas starp summu, kas pārskaitāma pārvadātājam, un summu, par ko panākta vienošanās ar klientu, nemaina faktu, ka pārstāvim tomēr pastāv risks

nesaņemt samaksu no klienta. Ja klients automašīnu nesaņem, jau pārskaitītās pārvadāšanas izmaksas tomēr ir jāuzņemas pārstāvim. Komisija piebilst, ka, ja prasītāja atsaucas uz tirdzniecības pārstāvim raksturīgajiem un sistēmai piemītošajiem pienākumiem, tai ir jāatbild, ka tirdzniecības pārstāvjiem piemērojamajās vācu tiesībās ir paredzēts, ka preču piegāde ir jāuzņemas pilnvaras devējam, nevis pārstāvim. Visbeidzot, Komisija atzīmē, ka ir lieki prātot par iespējamo transporta izmaksu riska "nenozīmīgo" raksturu, jo pārstāvjiem ir jāuzņemas arī ievērojams skaits citu tirdzniecības risku.

76 Komisija paskaidro, ka saskaņā ar pārstāvības līgumu pārstāvim būtiska daļa savu finanšu līdzekļu ir jāvelta tirdzniecības veicināšanai un ka viņš uzņemas pārdošanas risku attiecībā uz lielu skaitu automašīnu (sk. iepriekš 58. punktu). Šajā sakarā, atsaucoties uz 15,8 %, ko minējusi prasītāja (sk. iepriekš 59. punktu), tā konstatē, ka, salīdzinot ar komisijas naudu, ko saņēmuši pārstāvji par savām starpniecības darbībām jaunu automašīnu pārdošanā, tirdzniecības apgrozījums, kas radies no demonstrācijas automašīnu un uzņēmuma automašīnu atkārtotas pārdošanas, ir vērā ņemams; Komisija uzskata, ka pretēji prasītājas apgalvotajam finanšu saistības un ar tām saistītais risks, kas jāuzņemas pārstāvjiem, nav apskatāmi atsevišķi no pārstāvju starpniecības darbībām, jo demonstrācijas automašīnas ir specifisks ieguldījums tirdzniecībā, ko prasītāja pieprasa saviem pārstāvjiem un kas ir tieši izmantojams pārdošanā galapatērētājam. Komisija uzskata, ka saskaņā ar Direktīvas 86/653 4. panta 2. punkta a) apakšpunktu pilnvaras devējam ir pienākums bez atlīdzības nodot pārstāvja rīcībā demonstrācijas automašīnas, kas, pēc Komisijas domām, tāpat kā "paraugi" vai "dokumenti" ir nepieciešami pārstāvju darbībai. Līdz ar to prasītāja savus uzdevumus uzdod veikt pārstāvjiem. No tā izriet, ka prasītāja saviem pārstāvjiem liek veikt tādas funkcijas un uzņemties ar tās preču tirdzniecību saistītos riskus un izmaksas, kurus likumdevējs ir uzlicis prasītājai. Pieprasot pārstāvjiem, lai tie lielā mērā rīkotos kā neatkarīgi (demonstrācijas) automašīnu izplatītāji, prasītāja ir radījusi "neīstus" tirdzniecības pārstāvjus, kā rezultātā ir piemērojamas konkurences tiesības.

77 Komisija uzsver, ka pārstāvjiem ir jāizpilda prasītājas piedāvātā ražotāja garantija attiecībā uz jaunām automašīnām, jāizveido remontdarbnīca, jāizveido rezerves daļu krājumi un jāpiedāvā pēcpārdošanas apkope un garantijas apkope, izmaksas un riskus uzņemoties pašiem (apstrīdētā lēmuma 159. apsvērums). Tā uzskata, ka šie specifiskie ieguldījumi attiecīgajā tirgū, kas tiek prasīti no pārstāvjiem, nozīmē, ka tie uzņemas daļu prasītājas risku un izmaksu attiecībā uz jaunu automašīnu pārdošanu.

78 Tā apstrīd atšķirību, ko prasītāja uzsver starp starpniecības darbībām un pēcpārdošanas apkopi, atzīmējot, ka tā ir mākslīga un neatbilstoša tirgus realitātei. Pēcpārdošanas apkopes mērķis ir veicināt prasītājas apgrozījumu, ņemot vērā, ka galapatērētājs vēlas izmantot apkopes pakalpojumu tīklu nopirktās automašīnas apkopei. Turklāt prasītāja savu tirdzniecības darbību un pēcpārdošanas apkopi uztver kā vienu ekonomisku vienību. Saskaņā ar pārstāvības līguma 6. pantu, ja automašīna pēc kāda laika nonāk cita pārstāvja līgumiskajā teritorijā, daļa no pirmā pārstāvja komisijas pāriet otrajam. No tā izriet, ka starpniecības darbības nav izskatāmas atsevišķi no izmaksām un riskiem, kas pārstāvim jāuzņemas garantijas pakalpojumu, pēcpārdošanas apkopes un rezerves daļu piedāvāšanas pakalpojumu ietvaros. Tā atsaucas arī uz izskatāmās lietas paralēlēm ar iepriekš 41. punktā minētajiem spriedumiem lietās *Volkswagen* un *VAG Leasing* un *Suiker Unie* u.c./ Komisija. Komisija uzsver, ka tiesības uz atlīdzību, kas pārstāvim pienākas par garantijas pakalpojumiem un pēcpārdošanas apkopi, ir nenozīmīgas, jo tam tomēr jāuzņemas ar savu darbību saistītās izmaksas un riski. Prasītājas citētā Regula Nr. 1475/95 vienkāršai "starpniecībai" jaunu automašīnu tirdzniecībā nav piemērojama, jo nav 10. panta 12) punktā minētās "atkārtotas pārdošanas" elementa. Prasītāja patiesiem starpniekiem varētu ļaut brīvi izvēlēties, vai veikt garantijas un pēcpārdošanas apkopi un pakalpojumus vai nē. Visbeidzot, Komisija uzskata, ka riski, ko pārstāvis uzņemas saistībā ar ražotāja brāķi, pamatā ir izskaidrojami ar tā piederību prasītājas garantijas tīklam un ka tā tas ir arī attiecībā uz pēcpārdošanas apkopi.

79 Attiecībā uz pieeju, ko prasītāja izmantoja, lai salīdzinātu apgrozījumu, ko pārstāvis sasniedzis prasītājas uzdevumā, un apgrozījumu, ko pārstāvis sasniedzis savā vārdā un par savām izmaksām, Komisija apgalvo, ka, pat pielietojot prasītājas izmantoto atsauces punktu, ievērojama pārstāvja darbību daļa ir neatkarīgās darbības, ko viņam uzdevusi prasītāja, un ka šī daļa nav nebūtiska, izvērtējot prasītājas attiecības ar pārstāvjiem no konkurences tiesību viedokļa.

80 Komisija noraida prasītājas argumentu, saskaņā ar kuru pārstāvji ir uzskatāmi par meitas sabiedrībām. Tā uzskata, ka tirdzniecības pārstāvja neatkarīgais statuss nav atkarīgs no tā, vai tas aizstāv tās pašas intereses, kādas ir pilnvaras devējam, vai arī trešo personu intereses. Pēc Komisijas domām, vienošanās aizliegums ir piemērojams, ja pārstāvim ir jāuzņemas riski, kas ir specifiski līgumiem vai tirgum, kā tas ir šajā gadījumā.

Pirmās instances tiesas vērtējums

81 Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru, ja ir iesniegta prasība par lēmuma par EKL 81. panta 1. punkta piemērošanu atcelšanu, Pirmās instances tiesai ir vispārīgi jāveic pilnīga kontrole, lai noskaidrotu, vai EKL 81. panta 1. punkta piemērošanas nosacījumi ir vai nav izpildīti (šajā sakarā sk. Tiesas 1985. gada 11. jūlija spriedumu lietā C-42/84 *Remia* u.c./Komisija, *Recueil*, 2545. lpp., 34. punkts, un 1987. gada 17. novembra spriedumu lietās C-142/84 un C-156/84 *BAT* un *Reynolds*/Komisija, *Recueil*, 4487. lpp., 62. punkts).

82 EKL 81. panta 1. punktā noteikts:

"Turpmāk norādītais ir aizliegts kā nesaderīgs ar kopējo tirgu: visi nolīgumi uzņēmumu starpā, uzņēmumu apvienību lēmumi un saskaņotas darbības, kas var iespaidot tirdzniecību starp dalībvalstīm un kuru mērķis ir nepieļaut, ierobežot vai traucēt konkurenci kopējā tirgū, vai kuru iedarbībai ir šādas sekas [..]."

83 No šā panta teksta izriet, ka aizliegums attiecas tikai uz divpusējiem vai daudzpusējiem nolīgumiem uzņēmumu starpā, uzņēmumu apvienību lēmumiem vai saskaņotām darbībām. Līdz ar to nolīguma jēdziens EKL 81. panta 1. punkta izpratnē, kā tas interpretēts judikatūrā, ir vērsts uz saskaņotu vismaz divu pušu gribu (Pirmās instances tiesas 2000. gada 26. oktobra spriedums lietā T-41/96, *Recueil*, II-3383. lpp., 64. un 69. punkts, kas apstiprināts ar Tiesas 2004. gada 6. janvāra spriedumu lietās C-2/01 P un C-3/01 P *BAI* un Komisija/*Bayer*, *Recueil*, I-23. lpp.).

84 No tā izriet, ka, ja ražotāja lēmums ir vienpusējs uzņēmuma nolēmums, uz šo lēmumu neattiecas EKL 81. panta 1. punktā minētais aizliegums (šajā sakarā sk. Tiesas 1983. gada 25. oktobra spriedumu lietā C-107/82 *AEG*/Komisija, *Recueil*, 3151. lpp., 38. punkts; 1985. gada 17. septembra spriedumu lietās C-25/84 un 26/84, *Recueil*, 2725. lpp., 21. punkts, un Pirmās instances tiesas 1994. gada 7. jūlija spriedumu lietā T-43/92 *Dunlop Slazenger*/Komisija, *Recueil*, II-441. lpp., 56. punkts).

85 No pastāvīgās judikatūras izriet arī, ka uzņēmuma jēdziens konkurences tiesību kontekstā ir jāsaprot kā ekonomiskas vienības apzīmējums, raugoties no attiecīgā nolēmuma mērķa, kaut arī juridiski šī ekonomiskā vienība var sastāvēt no vairākām fiziskām vai juridiskām personām (Tiesas 1984. gada 12. jūlija spriedums lietā

C-170/83 *Hydrotherm, Recueil*, 2999. lpp., 11. punkts, un Pirmās instances tiesas 2000. gada 29. jūnija spriedums lietā T-234/95 *DSG*/Komisija, *Recueil*, II-2603. lpp., 124. punkts). Tiesa uzsvēra, ka konkurences noteikumu piemērošanai formāla divu sabiedrību nošķiršana, kas rodas sakarā ar to atsevišķo juridisko personību, nav izšķiroša un ka svarīgi ir, vai tās izturas tirgū kā viena vienība vai nē. Var izrādīties, ka ir jānosaka, vai divas sabiedrības, kurām ir atšķirīga juridiskā personība, veido vai attiecas uz vienu un to pašu uzņēmumu vai ekonomisku vienību ar vienu un to pašu izturēšanos tirgū (šajā sakarā sk. Tiesas 1972. gada 14. jūlija spriedumu lietā C-48/69 *ICI*/Komisija, *Recueil*, 619. lpp., 140. punkts).

86 Judikatūra parāda, ka šāda situācija neaprobežojas ar gadījumiem, kad sabiedrības uztur mātes uzņēmuma un meitas sabiedrības attiecības, bet zināmos apstākļos paredz arī attiecības starp sabiedrību un tās tirdzniecības pārstāvi vai starp pilnvaras devēju un pilnvaroto. Turklāt attiecībā uz EKL 81. panta piemērošanu, lai noteiktu, vai attiecīgā izturēšanās ietilpst šī panta piemērošanas jomā, ir svarīgi zināt, vai pilnvaras devējs un viņa starpnieks vai "tirdzniecības pārstāvis" veido vienu ekonomisku vienību, kurā pēdējais ir palīgvienība, kas iekļauta pirmajā uzņēmumā. Ir arī nospriests, ka, "ja [..] starpnieks veic darbības, no kurām pilnvaras devējs gūst peļņu, to principā var uzskatīt par iekļautu pilnvaras devēja uzņēmumā kā palīgvienību, kurai jāseko pilnvaras devēja norādēm un kas kā tirdzniecībā nodarbinātais ar šo uzņēmumu veido vienu ekonomisku vienību" (iepriekš 41. punktā minētais spriedums lietā *Suiker Unie* u.c./Komisija, 480. punkts).

87 Citādi ir, ja ar vienošanos starp pilnvaras devēju un tā pārstāvjiem pēdējiem tiek uzticētas vai atstātas neatkarīga izplatītāja funkcijām no ekonomiskā viedokļa līdzīgas funkcijas — izmaksu segšana no pārstāvju līdzekļiem, risku, kas saistīti ar tirdzniecību vai ar trešajām personām noslēgto līgumu izpildi, uzņemšanās (šajā sakarā sk. iepriekš 41. punktā minēto spriedumu lietā *Suiker Unie* u.c./Komisija, 541. punkts). Judikatūrā ir arī atzīts, ka pārstāvji savu neatkarīgā tirgus dalībnieka statusu zaudēt var tikai tad, ja tie neuzņemas nekādus riskus, kas saistīti ar līgumiem,

par kuriem tie veduši sarunas pilnvaras devēja labā, un darbojas kā pilnvaras devēja uzņēmumā iekļautas palīgvienības (šajā sakarā sk. iepriekš 41. punktā minēto spriedumu lietā *Volkswagen* un *VAG Leasing*, 19. punkts).

88 Līdz ar to, ja pārstāvis, kaut arī būdams atsevišķa juridiska persona, neatkarīgi nenosaka savu izturēšanos tirgū, bet piemēro pilnvaras devēja norādījumus, EKL 81. panta 1. punktā noteiktie aizliegumi nav piemērojami attiecībām starp pārstāvi un pilnvaras devēju, ar kuru tas veido ekonomisku vienību.

89 Jāpiezīmē, ka šā pamata ietvaros lietas dalībnieki iebilst pret Komisijas apstrīdētajā lēmumā veikto vācu *Mercedes-Benz* pārstāvju juridiskā statusa analīzi attiecībā uz EKL 81. panta 1. punkta piemērošanu un jo īpaši pret riska līmeni, kas saskaņā ar pārstāvības līgumu jāuzņemas šiem pārstāvjiem, un jautājumu par to iekļaušanu *Mercedes-Benz*.

90 Pirmās instances tiesai, ņemot vērā visu iepriekšminēto, ir jāpārbauda Komisijas apstrīdētajā lēmumā veiktā prasītājas un tās pārstāvju Vācijā juridiskās saiknes vērtējuma pamatotība.

91 Jāpiezīmē, ka šo saikni it īpaši regulē tipveida pārstāvības līguma, kas noslēgts starp *Mercedes-Benz* un tā pārstāvjiem, noteikumi un Vācijas komerclikums. Savās atbildēs uz Tiesas rakstveidā uzdotajiem jautājumiem (sk. iepriekš 34. punktu) prasītāja norādīja, ka pārstāvības tipveida līguma versija, kas ņemta vērā apstrīdētajā lēmumā, bija 1997. gada jūnija versija. Tā arī apstiprina, ka šī versija būtībā ir identiska ar pārējām versijām, kas bija spēkā laikā, uz kuru attiecas apstrīdētais lēmums. No lietas materiāliem izriet, ka pārstāvības tipveida līguma noteikumus un nosacījumus vienpusēji ir izstrādājusi *Mercedes-Benz*. Turklāt neapstrīdami ir tas, ka

starp *Mercedes-Benz* un tās vācu pārstāvjiem noslēgtais līgums ir pārstāvības līgums no vācu komerctiesību viedokļa. Šīs prāvas ietvaros Komisija nav apgalvojusi, ka pastāvētu kādas būtiskas atšķirības to dažādo pārstāvības līgumu starpā, kas noslēgti starp *Mercedes-Benz* un tās atsevišķajiem pārstāvjiem.

92 Jāpiezīmē, ka lietas dalībnieki neapstrīd, ka funkcijas, ko pārstāvis formāli iegūst ar pārstāvības līgumu, ir saskaņā ar veidu, kā praksē šis līgums tiek izpildīts. Tāpat arī nav apstrīdēts, ka *Mercedes-Benz*, nevis tās pārstāvji, saskaņā ar pārstāvības līguma noteikumiem un praksi pārdod jaunās *Mercedes-Benz* automašīnas Vācijas Federatīvajā Republikā tieši klientiem un ka pārstāvjiem ir aizliegts pārdot šīs automašīnas savā vārdā un par saviem līdzekļiem.

93 Pirmās instances tiesa atzīst, ka pārstāvības līgums ir sastādīts tādējādi, ka vācu pārstāvim nav nekādu pilnvaru pārdot *Mercedes-Benz* automašīnas. Šī vācu pārstāvja funkcijas būtībā ir ierobežotas ar potenciālo klientu pasūtījumu savākšanu, kurus tas nodod tālāk *Mercedes-Benz* apstiprināšanai un izpildei. Šajā sakarā pārstāvības līguma 4. panta 1. un 3. punktā paredzēts, ka pārstāvis organizē sarunas par automašīnas pārdošanu par *Mercedes-Benz* noteiktiem tarifiem un saskaņā ar tā norādēm, un ka pirkuma līgums stājas spēkā tikai tad, kad *Mercedes-Benz* apstiprina pārstāvja iesniegto pasūtījumu.

94 Turklāt no lietas materiāliem izriet, ka sarunu ar klientu laikā pārstāvim nav nekādu pilnvaru attiecībā uz no *Mercedes-Benz* saņemamo automašīnas cenu. Atbildot uz Pirmās instances tiesas uzdotajiem jautājumiem, prasītāja apstiprināja, ka pārstāvis nedrīkst piešķirt atlaides uz *Mercedes-Benz* rēķina bez tā atļaujas. Tā tomēr piebilst, ka pārstāvis bez šīs atļaujas drīkst vienoties par atlaidēm, kas tiek atskaitītas no viņa paša komisijas, un ka pārstāvības līgumā nav iekļauts noteikums, kas aizliegtu šādu

daļēju atteikšanos no komisijas. Prasītāja apgalvo, ka, ja pārstāvis vienojas ar klientu par atlaidēm, pārdodot jaunu automašīnu, viņam tās jāatskaita no savas komisijas.

95 Ir jāpārbauda, vai ir patiess apstrīdētajā lēmumā ietvertais apstiprinājums, saskaņā ar kuru vācu pārstāvis, vedot pārdošanas sarunas un uzņemoties saistības piešķirt atlaides, kas tiek atskaitītas no viņa komisijas, uzņemas ievērojamu daļu no automašīnas pārdošanas cenu riska (sk. 155. apsvērumu).

96 No lietas materiāliem izriet, ka vācu pārstāvis, atšķirībā no *Mercedes-Benz* koncesionāriem citās valstīs, neiepērk jaunas automašīnas no *Mercedes-Benz*, lai tās pārdotu tālāk klientiem, un nav strīda par to, ka pārstāvim nav jāveido jaunu automašīnu uzkrājums (sk. apstrīdētā lēmuma 156. apsvērumu). Saskaņā ar pārstāvības līgumu pārstāvis jaunas *Mercedes-Benz* automašīnas drīkst iepirkt tikai savām paša vai demonstrācijas vajadzībām (9. panta 2. punkts).

97 Tā kā *Mercedes-Benz* vācu pārstāvim nav pienākums veidot automašīnu uzkrājumu, tas ekonomiskā ziņā nav pielīdzināms izplatītājam, kas no ražotāja kā atlīdzību saņem summu, no kuras viņš ne tikai finansē savu darbību saistībā ar jaunu automašīnu pārdošanu, bet arī nodrošina atlaides automašīnu pircējiem (sk. apstrīdētā lēmuma 156. apsvērumu). Pirmās instances tiesa šajā sakarā atzīmē, ka *Mercedes-Benz* pārstāvim nedz saskaņā ar pārstāvības līgumu, nedz arī praksē nav pienākuma veltīt daļu savas komisijas, lai pārdotu automašīnas, kas atrodas viņa noliktavā, kas veidotu vērā ņemamu cenu risku, jo pārstāvis jau būtu sedzis izmaksas, kas saistītas ar automašīnu uzkrājuma veidošanu. Būtībā pārstāvis atšķirībā no koncesionāra neuzņemas risku, ka viņa noliktavā esošās automašīnas paliks nepārdotas. Līdz ar to, ja pārstāvis nevēlas atteikties no savas komisijas daļas, viņš nepieņem automašīnas pasūtījumu.

98 Šajā sakarā no *Mercedes-Benz* Beļģijas un Spānijas koncesijas līgumiem izriet, ka koncesionāriem ir jāuztur pastāvīgs automašīnu krājums. Krājuma apjoms it īpaši ir noteikts, pusēm kopīgi vienojoties (sk. beļģu koncesijas līguma 8. pantu un spāņu koncesijas līguma 15. panta a) apakšpunktu). No tā izriet, ka attiecībā uz automašīnu pārdošanu *Mercedes-Benz* vācu pārstāvja stāvoklis būtiski atšķiras no *Mercedes-Benz* spāņu un beļģu koncesionāru stāvokļa. Pēdējie uzņemas būtisku automašīnu pārdošanas riska daļu, kamēr Vācijā šo risku būtībā uzņemas *Mercedes-Benz*. Līdz ar to Pirmās instances tiesa atzīst, ka Komisija ir maldījusies, no ekonomiskā viedokļa pielīdzinot pārstāvi automašīnu izplatītājam attiecībā uz cenu risku (apstrīdētā lēmuma 156. apsvērums).

99 Pirmās instances tiesa uzskata, ka, ņemot vērā izskatamās lietas apstākļus, tas, ka vācu *Mercedes-Benz* pārstāvim ir ļauts — tomēr neuzliekot par pienākumu — vienoties par atlaidēm, kas tiek atskaitītas no viņa komisijas, un veikt brīvu tirdzniecību, atsevišķos darījumos atsakoties no savas komisijas daļas, lai, iespējams, palielinātu savu vispārējo komisijas naudu, pārdodot vairāk automašīnu, nav uzskatāms par "cenu risku".

100 No iepriekšminētā izriet, ka *Mercedes-Benz* ir automašīnu pārdevējs, kas katrā gadījumā atsevišķi pieņem lēmumu par pārstāvja piedāvāto pasūtījumu apstiprināšanu vai noraidīšanu. Patiesībā vācu *Mercedes-Benz* pārstāvju brīvība ir ļoti ierobežota attiecībā uz *Mercedes-Benz* automašīnu tirdzniecību, no kā izriet, ka tas nevar iespaidot konkurenci konkrētajā tirgū, proti, *Mercedes-Benz* vieglo automašīnu mazumtirdzniecības tirgū (sk. apstrīdētā lēmuma 143. apsvērumu).

101 Līdz ar to, ja klients pasūta automašīnu, bet pirkums nenotiek, finanšu sekas un ar šo darījumu saistītie riski ir jāuzņemas prasītājai. Tiesas sēdē tā apstiprināja, ka tā pati

uzņemas visus saistītos riskus, proti, nepiegādi, slikti veiktu piegādi un klienta maksātnespēju.

102 Kopumā ņemot, Pirmās instances tiesa uzskata, ka no iepriekšminētā izriet, ka attiecībā uz izskatāmaja lietā minēto konkrēto tirgu *Mercedes-Benz*, nevis tā vācu pārstāvji nosaka katras automašīnas pārdošanas noteikumus, proti, pārdošanas cenu, un uzņemas ar to saistītos pamata riskus; vācu pārstāvim saskaņā ar pārstāvības līgumu tiek liegts iepirkt automašīnas krājuma veidošanai. Pastāvot šādiem apstākļiem, jāatzīst, ka vācu pārstāvji saistībā ar prasītāju atrodas attiecībās, kuras raksturo apstāklis, ka tie veic *Mercedes-Benz* automašīnu tirdzniecību būtībā saskaņā ar prasītājas norādījumiem, kā rezultātā viņi ir pielīdzināmi darbiniekiem un ir uzskatāmi par iekļautiem šajā uzņēmumā, un kopā ar to veido ekonomisku vienību. No tā izriet, ka vācu *Mercedes-Benz* pārstāvis, kas darbojas konkrētajā tirgū, pats par sevi neveido "uzņēmumu" EKL 81. panta 1. punkta izpratnē.

103 Ir jāpārbauda, vai šo secinājumu atspēko Komisijas apgalvojums apstrīdētajā lēmumā, ka prasītāja saviem pārstāvjiem ar pārstāvības līgumu uzdod pienākumu uzņemties citas izmaksas un riskus, neatstājot viņiem izvēles iespēju.

104 Šajā sakarā Komisija apstrīdētajā lēmumā konstatēja, ka saskaņā ar pārstāvības līgumu *Mercedes-Benz* neuzņemas ar transporta izmaksām saistīto risku, bet liek to uzņemties pārstāvim (sk. 157. apsvērumu). Pēdējam, tāpat kā neatkarīgam izplatītājam, saskaņā ar saistību tiesībām ir jāuzņemas ar jaunu automašīnu transporta izmaksām saistītais risks un par šīm izmaksām jāizsniedz rēķins klientam.

105 Pirmās instances tiesa šajā sakarā atsaucas uz pārstāvības līguma 4. panta 4. punktu, kurā paredzēts, ka, "ja klients automašīnu nesaņem pats tieši no ražotnes, tad to piegādā pārstāvis, vienojoties ar klientu par samaksu". Atbildēs uz Pirmās instances tiesas uzdotajiem jautājumiem prasītāja apstiprināja, ka Vācijā 2003. gadā 35 % automašīnu klienti saņēma tieši pie ražotnes. Tādā gadījumā jāatzīst, ka, kaut arī šie dati nav attiecināmi uz apstrīdētajā lēmumā minēto laikposmu, tie tomēr norāda, ka saskaņā ar pārstāvības līgumu klienta iespēja saņemt automašīnu ražotnē nav tikai tīri teorētiska, ja klients ar pārstāvi nevar vienoties par piegādes cenu vai noteikumiem. Turklāt tiesas sēdē Komisija apstiprināja, ka ir maz iespējams, ka iestājas ar pārvadāšanas izmaksām saistītais risks. Praksē klients ir informēts par automašīnas piegādes datumu jau pirms piegādes un, ja ar viņu nav iespējams sazināties, automašīna no ražotnes netiek izvesta.

106 Pirmās instances tiesa uzskata, ka no iepriekšminētā izriet, ka Komisija pēc būtības ir ievērojami izcēlusi riska, ko pārstāvis uzņemas saistībā ar pārvadāšanas izmaksām, līmeni.

107 Tāpat arī apstrīdētajā lēmumā Komisija precizē, ka saskaņā ar pārstāvības līgumu pārstāvis, pats sedzot izmaksas, var iegādāties demonstrācijas automašīnas (158. apsvērums), veikt ražotāja garantijas remontu (159. apsvēruma a) apakšpunkts), uz sava rēķina iekārtot remontdarbnīcu un tajā piedāvāt pēcpārdošanas apkopi un garantijas apkopi, un, vajadzības gadījumā, nodrošināt dežūrdienestu un evakuēšanas pakalpojumus pēc negadījumiem un uz sava rēķina izveidot rezerves daļu krājumu (159. apsvēruma b) un c) apakšpunkts). Komisija apstrīdētajā lēmumā ir secinājusi, ka, neskatoties uz risku, kas pārstāvjiem jāuzņemas, skaitu un apjomu, nav iespējams pieņemt *Mercedes-Benz* iebildumu par to, ka riski, kas jāuzņemas tās vācu pārstāvjiem, ir raksturīgi parastam tirdzniecības pārstāvim (160. apsvērums).

108 Šajā sakarā Pirmās instances tiesa atzīmē, ka saskaņā ar pārstāvības līguma 4. panta 7. punktu pārstāvim pašam ir jāuzņemas demonstrācijas automašīnu izmaksas un

Mercedes-Benz ir tiesības, ja nepieciešams, noteikt skaitu, kādu tā uzskata par nepieciešamu. No tā izriet, ka, ja pārstāvis pērk demonstrācijas automašīnas, tas uzņemas zināmu risku. Piemēram, ir iespējams, ka šīs automašīnas ir grūtāk pārdot, gūstot peļņu. Pirmās instances tiesa tomēr atzīmē, ka, pat pieņemot, ka šāds risks pastāv, tas tomēr nemazina faktu, kā to Komisija pati minējusi apstrīdētā lēmuma 158. apsvērumā, ka šīs automašīnas ir pirktas par īpašu cenu un tās var pārdot pēc trim līdz sešiem mēnešiem, kad tās sasniegušas minimālo 3000 kilometrāžu. Šis apsvērums ievērojami relatīvāku padara nozīmīgumu, kādu Komisija apstrīdētajā lēmumā ir piešķīrusi ar demonstrācijas automašīnām saistītajiem pienākumiem un līdz ar to palielinātajam riskam.

109 No tā izriet, ka Komisijas veiktajā analīzē apstrīdētā lēmuma 158. apsvērumā ir būtiski pārspīlēti riski, kas saistīti ar pārstāvju pienākumu iegadāties demonstrācijas automašīnas.

110 Kas attiecas uz Komisijas apsvērumiem attiecībā uz pārstāvju pienākumu veikt garantijas remontu, no lietas materiāliem izriet, ka pārstāvis no *Mercedes-Benz* saņem atlīdzību par veikto garantijas remontu un ka šī atlīdzība attiecībā uz darba cenu atbilst apgrozījumam pielīdzinātajam vidējam tarifam — tarifam, ko pārstāvis *Mercedes-Benz* paziņo iepriekš katra pusgada sākumā — un attiecībā uz materiālu izmaksām — pārstāvja rezerves daļu cenām, kas papildus paaugstinātas, ņemot vērā *Mercedes-Benz* materiālu izmaksas (sk. pārstāvības līguma 13. panta 3. punktu).

111 Pirmās instances tiesa uzskata, ka Komisija nav pierādījusi, ka garantijas atlīdzība nav komerciāli adekvāta un ka pārstāvim līdz ar to ir patiess, ar garantijas remonta pienākumu saistīts finanšu risks. Līdz ar to jāuzskata, ka no apstrīdētā lēmuma neizriet, ka šī ar *Mercedes-Benz* automašīnu tirdzniecību saistītā darbība faktiski ietver īpašus riskus, pat ja ir taisnība, ka, ja tā nav pareizi un efektīvi organizēta, tā

var samazināt vai pat izslēgt pārstāvja ienākumus no automašīnu pārdošanas. Tāpat ir jāuzskata, ka Komisija nav pierādījusi, ka pārstāvja pienākums iekārtot remontdarbnīcu, piedāvāt pēcpārdošanas apkopes pakalpojumus un iepirkt rezerves daļas ir saistīts ar būtiskiem ekonomiskiem riskiem.

112 Komisija patiesībā aprobežojas ar to, ka uzskaita pienākumus, kas uzlikti saskaņā ar pārstāvības līgumu un saistīti ar automašīnu tirdzniecību, un uzsver iespējamo apgrozījuma nozīmīgumu, ko pārstāvis sasniedzis ar līgumā paredzētajām darbībām saistībā ar automašīnu tirdzniecību, salīdzinot ar tām darbībām, kuras pārstāvis veic pats, neparādot, kādā veidā šie pienākumi pārstāvim rada būtiskus riskus. Komisija nav pareizi izvērtējusi pārstāvja pienākumu apjomu praksē. Pirmās instances tiesa atzīst, ka tie neietver tādu tirdzniecības risku, kas *Mercedes-Benz* pārstāvi ļautu kvalificēt kā neatkarīgu izplatītāju.

113 No tā izriet, ka 102. punktā izklāstītā vācu *Mercedes-Benz* pārstāvja statusa noteikšanu saistībā ar EKL 81. panta 1. punkta piemērošanu neietekmē fakts, ka vācu *Mercedes-Benz* pārstāvjiem saskaņā ar pārstāvības līgumu ir pienākums uzņemties vairākas darbības un finansiālus pienākumus. Ir arī jāuzsver, ka runa ir par citos tirgos, nevis konkrētajā tirgū, veiktām darbībām. Līdz ar to, ja jāpieņem, ka ar šiem pienākumiem pārstāvjiem ir jāuzņemas daži ierobežoti riski, ir jāuzskata, ka tikai šo pienākumu pastāvēšanas dēļ nevar uzskatīt, ka saskaņā ar konkurences tiesībām mainītos attiecības starp prasītāju un tās pārstāvjiem attiecībā uz izskatāmajā lietā apskatīto konkrēto tirgu.

114 Turklāt Komisija apstrīdētajā lēmumā uzskata, ka atsevišķi vācu pārstāvības līguma noteikumi sakrīt ar *Mercedes-Benz* beļģu un spāņu koncesijas līgumu noteikumiem un, pamatojoties uz to, secina, ka "vācu pārstāvjiem uzliktie pienākumi ir identiski ārvalstu līgumisko izplatītāju pienākumiem" un ka arī abi šie izplatīšanas veidi ir

"iekļauti *Mercedes-Benz* izplatīšanas sistēmā", un ka šīs "īpašības nav pietiekams kritērijs, lai nošķirtu tirdzniecības pārstāvi no neatkarīga izplatītāja" (165. apsvērums).

115 Attiecīgie noteikumi galvenokārt attiecas uz pienākumu izplatīt preces, aizstāvēt tādas prasītājas intereses kā *Mercedes-Benz* vārda un preču zīmes izmantošana un uz noteikumiem par sekundāru uzņēmumu izveidi un izstāžu telpu iekārtošanu atsevišķi no galvenā uzņēmuma. Pirmās instances tiesa uzskata, ka šie noteikumi būtībā attiecas uz papildu aspektiem, kas kopīgi katram izplatīšanas līguma veidam, un saskaņā ar pašas Komisijas argumentu neļauj nošķirt tirdzniecības pārstāvi no neatkarīga izplatītāja.

116 Jāatzīst, ka pretēji Komisijas apstrīdētā lēmuma 165. apsvērumā paustajam viedoklim šo noteikumu raksturs nav tāds, lai secinātu, ka beļģu un spāņu *Mercedes-Benz* izplatītāji ir iekļauti *Mercedes-Benz* izplatīšanas sistēmā tādā pat apjomā kā vācu pārstāvji. Šajā sakarā Pirmās instances tiesa uzskata, ka Komisija ir acīmredzami kļūdījusies un nav ņēmusi vērā pamata atšķirības starp vācu pārstāvjiem un beļģu un spāņu izplatītājiem saistībā ar *Mercedes-Benz* automašīnu tirdzniecību.

117 Beļģu un spāņu *Mercedes-Benz* tipveida izplatīšanas līgumu noteikumi atšķirībā no vācu pārstāvības līgumu noteikumiem paredz, ka izplatītājs ir atbildīgs par automašīnu pārdošanu un tirdzniecības sarunām. Koncesionārs iepērk preci un pārdod to klientiem savā vārdā, pats sedzot izmaksas un, pats uzņemoties riskus un apdraudējumus (sk. beļģu līguma 2. pantu un spāņu līguma 6. pantu). Tāpat arī beļģu un spāņu *Mercedes-Benz* tipveida izplatīšanas līgumu noteikumi paredz, ka *Mercedes-Benz* un tās izplatītāji saglabā savu neatkarību. Koncesionārs nav *Mercedes-Benz* pārstāvis vai pilnvarotais, un puses nevar nodibināt saistības viena

ar otru (sk. beļģu līguma 2. pantu un spāņu līguma 6. pantu). Turklāt beļģu un spāņu koncesionāriem — neskaitot demonstrācijas automašīnas — ir pastāvīgi jāuztur jaunu automašīnu krājums izstādīšanai viņu uzņēmumos un piegādei klientiem (beļģu līguma 8. pants un spāņu līguma 15. panta a) apakšpunkts). Jāpiezīmē, ka, sekojot vācu pārstāvības līguma piemēram, beļģu un spāņu līgumiem ir pievienoti tirdzniecības noteikumi, bet pēdējos tie ir noteikumi attiecībā uz *Mercedes-Benz* automašīnu tirdzniecību, ko veic koncesionārs (beļģu līguma 12. pants un spāņu līguma 8. pants).

118 Līdz ar to Pirmās instances tiesa uzskata, ka pretēji Komisijas secinājumiem šie elementi pasvītro būtisko atšķirību starp vācu pārstāvja, kas ir iekļauts sava pilnvaras devēja *Mercedes-Benz* uzņēmumā, lomu, no vienas puses, un neatkarīgo izplatītāju Beļģijā un Spānijā — no otras puses. Jāatgādina, ka konkrētais tirgus ir *Mercedes-Benz* vieglo automašīnu mazumtirdzniecības tirgus. Neatkarīgais izplatītājs var noteikt vai vismaz ietekmēt tirdzniecības noteikumus, jo viņš ir pārdevējs, kas uzņemas galveno automašīnas cenas risku un uztur automašīnu krājumu. Tieši šī izplatītāja darbības sfēra ir tā, kurā tas darbojas starp ražotāju un klientu un kura ietver risku izplatītājam sakarā ar tā attiecībām ar ražotāju, piemērot EKL 81. pantu. Vācu *Mercedes-Benz* pārstāvja loma un statuss šajā lietā ir ļoti atšķirīgi.

119 No tā izriet, ka vienošanās starp uzņēmumiem EKL 81. panta 1. punkta izpratnē nav pietiekami pierādīta.

120 Tādēļ pirmais pamats ir uzskatāms par pamatotu.

Par otro pamatu — EKL 81. panta pārkāpumu un Regulas Nr. 1475/95 pārkāpumu attiecībā uz Komisijas apstrīdētajā lēmumā minēto pirmo un trešo pasākumu

121 Otrais pamats ir iedalāms divas daļās. Pirmkārt, prasītāja uzskata, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā nav pierādījusi, ka *Mercedes-Benz* ar saviem pārstāvjiem Vācijā ir noslēgusi vienošanās, ar kurām pretēji EKL 81. panta 1. punktam pēdējiem tiek aizliegts pārdot jaunas automašīnas ārvalstu galapatērētājiem. Tā uzskata, ka pārstāvjiem dotās norādes attiecas tikai uz neapstiprinātiem pārdevējiem, kas pārdod atkārtoti, tādējādi šīm norādēm nav piemērojams Regulas Nr. 1475/95 3. panta 10. punkts. Otrkārt, prasītāja uzsver, ka ierobežojumi attiecībā uz piegādi Vācijas un Spānijas līzinga sabiedrībām nav konkurences ierobežojumi EKL 81. panta 1. punkta izpratnē un katrā gadījumā tiem nav piemērojama Regula Nr. 1475/95.

122 No Pirmās instances tiesas secinājumiem par pirmo pamatu izriet, ka uz tirdzniecības pārstāvības līgumiem, ko *Mercedes-Benz* ir noslēgusi ar saviem vācu pārstāvjiem, neattiecas EKL 81. panta 1. punktā minētais vienošanās aizliegums. Līdz ar to *Mercedes-Benz* iespējamās norādes saviem vācu pārstāvjiem nepārdot automašīnas klientiem, kas neietilpst viņu līgumiskajā teritorijā un šķietamie ierobežojumi attiecībā uz automašīnu piegādi Vācijas līzinga sabiedrībām neietilpst EKL 81. panta 1. punkta piemērošanas sfērā. No tā izriet, ka nav jāpārbauda nedz šā pamata pirmā daļa, nedz arī tā otrā daļa, jo tās attiecas uz vācu pārstāvju pienākumiem saistībā ar sarunām par jaunu automašīnu pārdošanu līzinga sabiedrībām.

Lietas dalībnieku argumenti

123 Prasītāja uzskata, ka Komisijas apgalvojums apstrīdētajā lēmumā, saskaņā ar ko ierobežojumu Spānijas līzinga sabiedrību apgādei ar jaunām automašīnām "rezervju veidošanai" mērķis ir ierobežot konkurenci, ir kļūdains. Tā uzsver, ka spāņu koncesijas līgumu noteikumi dažādu iemeslu dēļ nav pretrunā ar EKL 81. panta 1. punktu. Pirmkārt, attiecībā uz izdevīgākām cenām vai atlaidēm prasītāja uzsver, ka *Mercedes-Benz* grupas līzinga sabiedrībām un tām līzinga sabiedrībām, kas nav no šīs grupas, tiek piemērots vienāds režīms. Turklāt *Mercedes-Benz* grupas līzinga sabiedrībām nav citādu pirkuma noteikumu kā galapatērētājiem piemērojamie. Turklāt neprecīzi tiek apgalvots, ka lielajiem klientiem automātiski tiek piešķirtas cenu atlaides. Prasītāja apgalvo, ka *Mercedes-Benz* pati lemj par atlaižu piešķiršanu svarīgiem klientiem un iespējamās atšķirības attieksmē pret līzinga sabiedrībām un "lielajiem pircējiem" nerodas no konkurenci ierobežojošām vienošanām. Turklāt lēmums par atlaižu piešķiršanu vai nepiešķiršanu kādai konkrētai klientu grupai ir vienpusējs lēmums, nevis EKL 81. panta 1. punktā paredzētā vienošanās. Otrkārt, prasītāja uzsver, ka pretēji Komisijas apstrīdētajā lēmumā apgalvotajam aizlieguma apgādāt ārējās līzinga sabiedrības ar automašīnām "rezervju veidošanai" mērķis nav ierobežot konkurenci. Patiesībā automašīnas piegāde līzinga ņēmējam nav ātrāka, jo *Mercedes-Benz* klienti parasti vēlas pašu izvēlētu modeli, kas aprīkots saskaņā ar viņu pašu vēlmēm. Tā piebilst, ka apstrīdētā lēmuma 14. un 22. apsvērumā attēlotajās tabulās norādīts, ka ārējās līzinga sabiedrības konkurē pašas ar savām sabiedrībām. Tā arī atzīmē, ka ārējo līzinga sabiedrību tirgus daļa *Mercedes-Benz* automašīnu līzinga tirgū ir augusi no 28 % 1996. gadā līdz 36 % 2000. gadā.

124 Prasītāja uzskata, ka, pat ja ir noticis EKL 81. panta 1. punkta pārkāpums, uz iepriekšminēto tas neattiecas. Tā atsaucas uz to, ka laikposmā līdz 1996. gada 30. septembrim attiecīgais aizliegums nebija spēkā, ņemot vērā Komisijas 1984. gada 12. decembra Regulu (EEK) Nr. 123/85 par Līguma 81. panta 3. punkta piemērošanu

atsevišķiem mehānisko transportlīdzekļu izplatīšanas un tehniskās apkopes līgumiem (OV 1985, L 15, 16. lpp.).

125 Prasītāja uzskata, ka uz aizliegumu apgādāt ārējās līzinga sabiedrības ar automašīnām rezervju veidošanai Regulā Nr. 1475/95 paredzētais izņēmums attiecās, sākot ar 1996. gada 1. oktobri, dienu, kad šī regula stājās spēkā. Tā apgalvo, ka līzinga sabiedrības, kas automašīnas pasūta neatkarīgi no jau noslēgtajiem līzinga līgumiem, lai veidotu rezerves, praksē darbojas kā pārdevēji — no brīža, kad tiek noslēgts līzinga līgums par šīm automašīnām.

126 Saskaņā ar Regulas Nr. 1475/95 1. pantu to piemēro tādiem mehānisko transportlīdzekļu tirdzniecības koncesijas līgumiem, kuros koncesionāra funkcija ir noteikta kā "atkārtota pārdošana". Termins "atkārtota pārdošana" ir noteikts šīs regulas 10. panta 12. punktā, un tā ir "automašīnas, ko pārdevējs ir ieguvis savā vārdā un par saviem līdzekļiem, atkārtota pārdošana". Regulā Nr. 1475/95 ir nošķirti pārdevēji, kas pārdod atkārtoti, un galapatērētāji. Prasītāja piebilst, ka saskaņā ar šīs regulas 3. panta 10. punktu izplatītājam var būt aizliegts piegādāt [automašīnas] pārdevējiem, kas tās pārdod atkārtoti. Ar šādu aizliegumu tiktu aizsargāta selektīvās izplatīšanas sistēma.

127 Prasītāja apgalvo, ka, kaut arī Regulas Nr. 1475/95 10. panta 12. punktā ir paredzēts, ka "atkārtota pārdošana ir arī līzinga līgums starp koncesionāru un pircēju, kurā paredzēta īpašumtiesību pāreja vai pirkuma iespēja", šī regula nesatur nevienu norādi par to, vai līzinga sabiedrības, kas noslēgušas kādu konkrētu līgumu par attiecīgo automašīnu ar trešo personu, būtu jāuzskata par "pārdevējiem, kas pārdod atkārtoti" vai "galapatērētājiem". Tomēr pretēji Komisijas apgalvotajam būtu absurdi interpretēt Regulas Nr. 1475/95 10. panta 12. punktu tādējādi, ka par "atkārtotu pārdošanu" būtu uzskatāms tikai tāds līzinga līgums, kurā ietverta iespēja pircējam kļūt par īpašnieku jau pirms līguma izpildes termiņa. Saskaņā ar prasītājas teikto šis noteikums ir paredzēts, lai līzinga līgumu pielīdzinātu atkārtotai pārdošanai, ja

pircējam tiek dota pirkuma iespēja, līgumu noslēdzot, vai tā piemērošanas gaitā. Tā atsaucas uz to, ka regulas 10. panta 12. punktā ir paredzēti visi tie līzinga līgumi, kuros paredzēta īpašumtiesību pāreja vai pirkuma iespēja.

128 Turklāt šim noteikumam dalībvalstīs ir dažādas sekas atkarībā no parasto automašīnu līzinga līgumu formas katrā valstī. Saskaņā ar Spānijas tiesībām līzinga līgumi netiek slēgti bez pirkuma iespējas, līgumu izpildot. Līdz ar to Spānijas līzinga sabiedrība vienmēr ir "pārdevējs, kas pārdod atkārtoti".

129 Prasītāja paskaidro, ka saskaņā ar Spānijas 1988. gada 29. jūlija likumu Nr. 26/1988 par kredītiestāžu režīmu un kontroli (turpmāk tekstā — "likums 26/1988") līzinga līguma definīcijā noteikts, ka klientam jābūt paredzētai pirkuma iespējai. Ja šāda iespēja nav paredzēta, līgums ir uzskatāms par nomas līgumu. Līzinga sabiedrībām ir aizliegts slēgt šādus nomas līgumus administratīvās uzraudzības iemeslu dēļ. Līdz ar to Spānijā līzinga sabiedrības aprobežojas ar patiesajām līzinga operācijām, kurās klientam paredzēta pirkuma iespēja. Tātad visi līzinga līgumi, kas noslēgti šajā valstī, atbilst Regulas Nr. 1475/95 10. panta 12. punkta otrā teikuma nosacījumiem un ir uzskatāmi par atkārtotu pārdošanu.

130 Prasītāja uzskata, ka, ja automašīnas pielietojums nav zināms, tad vismaz "jābūt iespējai aizsargāt selektīvās izplatīšanas sistēmu pret neautorizētu atkārtotu pārdošanu, kas nav kontrolējama un uzraugāma".

131 Tā apgalvo, ka, ja līzinga sabiedrības bez finansēšanas funkcijas varētu darboties tirgū kā neatkarīgi komersanti, tām būtu iespēja ātri iegūt automašīnu modeļus un ievērojamas tirdzniecības atlaides par pirkuma apjomu bez pienākuma uzņemties ievērojamus ieguldījumus un izdevumus, lai atbilstu pēcpārdošanas servisa prasībām un veiktu pārdoto automašīnu garantijas un apkopes darbus. Līzinga sabiedrību krājumu veidošana nenodrošina selektīvās izplatīšanas sistēmas kvalitātes līmeni; šī sistēma nodrošina to, ka jaunās automašīnas tiek glabātas tehniski nevainojamos apstākļos un pirms to piegādes klientiem tiek veikta speciālistu pārbaude. Prasītāja uzskata, ka šā kvalitātes līmeņa ievērošana ir nepieciešama *Mercedes-Benz* markas reputācijas nodrošināšanai.

132 Prasītāja uzskata, ka automašīnu piegādes ierobežojumi līzinga sabiedrībām krājumu veidošanai ir domāti, lai neļautu apiet aizliegumu par piegādi pārdevējiem, kas tās pārdod atkārtoti, un ka tas arī ir, kā jau Komisija noteikusi, Regulas Nr. 1475/95 mērķis. Tā piebilst, ka Komisija, uzskatot, ka uz šo piegāžu ierobežojumiem neattiecas Regulā Nr. 1475/95 noteiktais ierobežojums, ignorē Tiesas iepriekš 41. punktā minētajā spriedumā lietā *Volkswagen* un *VAG Leasing* un Tiesas 1995. gada 24. oktobra spriedumā lietā C-70/93 *Bayerische Motorenwerke* (*Recueil*, I-3439. lpp.) attiecībā uz Regulu Nr. 123/85 atzītos principus. Tā uzskata, ka saskaņā ar šo judikatūru līzinga sabiedrības ir jāuzskata par pārdevējiem, kas pārdod atkārtoti, ja tās neaprobežojas ar automašīnu iepirkšanu savu klientu vēlmju apmierināšanai, bet veido arī krājumus, kurus tās piedāvā "klientiem, kas piesaistīti tieši ar šādu mērķi".

133 Komisija apstrīd prasītājas argumentāciju, saskaņā ar kuru attiecīgie pasākumi neierobežo konkurenci.

134 Tā apgalvo, ka prasītāja vēlējās neļaut starpniekiem īstenot lielāka apjoma, līzinga sabiedrību pieprasījumam atbilstošu tirdzniecību un tādējādi plānveidīgi ietekmēt attiecīgo sabiedrību, kuras konkurē ar *Mercedes-Benz* līzinga sabiedrībām, izmaksu

samazināšanu uz apjoma rēķina, kas parasti ir raksturīga liela apjoma iepirkumiem.

135 Komisija apstrīd prasītājas veikto Regulas Nr. 1475/95 analīzi, uzskatot, ka ar to nav noteikts izņēmums attiecībā uz aizliegumu piegādāt automašīnas līzinga sabiedrībām krājumu vai rezervju veidošanai. Tā uzskata, ka saskaņā ar regulu ražotājam ir tiesības aizliegt saviem koncesionāriem pārdot jaunas automašīnas pārdevējiem, kas pārdod atkārtoti un kuri nepieder pie tā izplatīšanas tīkla, nezaudējot izņēmuma statusu. Regulas 10. panta 12. punktā ir precizēti apstākļi, kuros līzinga līguma noslēgšanu var kvalificēt kā atkārtotu pārdošanu. Tas ir gadījumā, kad līgums "ietver īpašumtiesību pāreju vai izpirkuma iespēju pirms līguma izpildes". Visos pārējos gadījumos līzinga sabiedrību var uzskatīt par galapatērētāju un nedrīkst aizliegt vai ierobežot pārdošanu šīm sabiedrībām. Līdz ar to Komisija uzskata, ka prasītājas interpretācija attiecībā uz Regulas Nr. 1475/95 10. panta 12. punktu ir pārāk plaša. Šajā sakarā tā uzskata, ka attiecīgie spāņu koncesiju līgumu noteikumi nerada atšķirību, saskaņā ar kuru līzinga sabiedrības izmantotais līgums ietver iespēju izpirkt automašīnu pirms vai pēc līguma izpildes (apstrīdētā lēmuma 110. apsvērums), bet gan neatkarīgi no šā elementa aizliedz piegādāt līzinga sabiedrībām automašīnas, lai tādējādi ar pasūtījumiem veidotu krājumus. Tomēr šādi pasūtījumi nepārveido līzinga sabiedrību par pārdevēju, kas pārdod atkārtoti.

136 Komisija uzskata, ka attiecīgi līguma noteikumi var attiekties uz risku, ka līzinga sabiedrības tirgo automašīnas ieinteresētajiem klientiem tieši no saviem krājumiem pirms līguma termiņa izbeigšanās, un ka tas neļauj prasītājai aizliegt piegādes šīm sabiedrībām, jo automašīnas ir domātas krājumu veidošanai.

137 Regulas Nr. 1475/95 10. panta 12. punkts ir paredzēts, lai neļautu apiet aizliegumu par piegādēm pārdevējiem, kas atkārtoti pārdos jaunas automašīnas. Šis noteikums atzīst šādu apiešanu visos tajos gadījumos, kad līzinga ņēmējam ir tiesības līzingā

iegādātās automašīnas īpašumtiesības iegūt pirms līzinga līguma izpildes. Šāda apiešanas iespēja ir atkarīga no brīža, kad un vai notiek automašīnas īpašumtiesību pāreja uz līzinga ņēmēju, nevis no dienas, kad līzinga ņēmējam rodas izpirkuma iespēja, līgumam beidzoties. Tā piebilst, ka iepriekš 41. punktā minētais spriedums lietā *Volkswagen* un *VAG Leasing* un iepriekš 132. punktā minētais spriedums lietā *Bayerische Motorenwerke* attiecās uz Regulas Nr. 123/85 radītu juridisko situāciju, kurā nebija neviena noteikuma, kas skaidri attiektos uz līzinga līgumiem. Tā paskaidro, ka šis robs tiek aizpildīts ar Regulu Nr. 1475/95, kurā noteikts, ka atkārtota pārdošana ir notikusi tikai tad, ja līzinga ņēmējs automašīnas īpašumtiesības iegūst, pateicoties izpirkuma iespējai pirms līzinga līguma izbeigšanās.

Pirmās instances tiesas vērtējums

138 Pirmās instances tiesa atzīmē, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā it īpaši ir atzinusi, ka prasītāja pati vai ar *MBE* starpniecību no 1996. gada 1. oktobra līdz apstrīdētā lēmuma pieņemšanai ir ierobežojusi automašīnu piegādi līzinga sabiedrībām Spānijā krājumu veidošanai un ka uz šo ierobežojumu neattiecas Regulā Nr. 1475/95 paredzētais izņēmums.

139 Šā pamata otrās daļas ietvaros prasītāja uzskata, ka, pirmkārt, spāņu koncesijas līgumu 4. panta d) apakšpunkts nav pretrunā ar EKL 81. panta 1. punktu un, otrkārt, ka jebkurā gadījumā uz aizliegumu piegādāt automašīnas Spānijas līzinga sabiedrībām krājuma veidošanai attiecas Regulā Nr. 1475/95 noteiktais izņēmums.

140 Šajā sakarā apstrīdētā lēmuma 196. apsvērumā Komisija atzīst, ka "ierobežojumi piegādēm "ārējām līzinga sabiedrībām" ir domāti tieši piegādēm līzinga sabiedrībām, kas vēlas iepirkt lielu skaitu automašīnu vai veseliem "parkiem", kas paredzēti

līzingam, bet kuriem vēl nav konkrētu klientu". 176. apsvērumā tā atzīst, ka it īpaši noteikumu, kas attiecas uz līzingu un pārstāvju un koncesionāru darbību, mērķis ir ierobežot cenu un tirdzniecības noteikumu konkurenci attiecībā uz līzingam paredzētām automašīnām. Atsaucoties uz pastāvīgo judikatūru, tā atzīst, ka ir lieki ņemt vērā apstrīdēto pasākumu sekas, jo EKL 81. panta 1. punkta piemērošanai pietiek, lai šo pasākumu mērķis būtu ierobežot konkurenci (178. apsvērums).

141 Pirmās instances tiesa vispirms norāda, ka apstrīdētajā lēmumā Komisija nav nošķirusi Vācijas un Spānijas tirgu attiecībā uz šķietamajiem piegāžu ierobežojumiem līzinga sabiedrībām. Tā pieņem, ka spāņu koncesijas līguma 4. panta d) apakšpunktā ir ietverti tie paši konkurences ierobežojumi, kas vācu pārstāvjiem saistošā līguma 2. panta 1. punkta d) apakšpunktā (it īpaši sk. 105.–111. un 176. apsvērumu).

142 No prasītājas izvirzītajiem argumentiem šā pamata otrās daļas sakarā izriet, ka atšķirībā no situācijas Vācijā Spānijā līzinga līguma attiecības regulē specifisks likums, proti, likums 26/1988.

143 Līdz ar to jāatzīmē, ka likuma 26/1988 papildu noteikums Nr. 7 paredz:

"1. Par līzinga operācijām ir uzskatāmi līgumi, kuru mērķis ir vienīgi kustamas un nekustamas mantas nodošana lietošanā, kas šajā sakarā pirkta saskaņā ar nākamā lietotāja norādēm, apmaiņā pret šīs normas 2. punktā minētiem regulāriem nomas maksājumiem. Lietotājs šo mantu var izmantot tikai lauksaimniecības, zivsaimnie-

cības, ražošanas, tirdzniecības, amatniecības vai profesionāliem nolūkiem. Līzinga līgumā klientam noteikti ir jābūt paredzētai izpirkuma iespējai, līgumam beidzoties.

Ja kādu iemeslu dēļ lietotājs neiegūst līgumā paredzēto mantu, līzinga devējs to var nodot jaunam lietotājam, neskatoties uz to, ka, ņemot vērā iepriekšējā punktā noteikto, manta nav pirkta saskaņā ar jaunā lietotāja norādēm.

2. Līgumu, uz kuriem attiecas šis noteikums, minimālais ilgums ir divi gadi, ja tie attiecas uz kustamu mantu, un desmit gadi, ja tie attiecas uz nekustamu mantu vai rūpniecības uzņēmumiem. Tomēr, lai izvairītos no ļaunprātīgām darbībām, valdība var noteikt citus minimālos līgumu termiņus saskaņā ar mantas, uz kuru šie līgumi varētu attiekties, specifiku."

144 Ar 1996. gada 1. janvāri likuma 26/1988 papildu noteikuma Nr. 7 2. punkts tika aizstāts ar 1995. gada 27. decembra likuma 43/1995 par sabiedrību nodokli (*BOE* Nr. 310, 1995. gada 28. decembris, 37072. lpp.) 128. panta 2. punktu, kurā noteikts:

"2. Līgumu, uz kuriem attiecas iepriekšējais punkts, minimālais ilgums ir divi gadi, ja tie attiecas uz nekustamu mantu, un desmit gadi, ja tie attiecas uz nekustamu mantu vai rūpniecības uzņēmumiem. Tomēr, lai izvairītos no ļaunprātīgām darbībām, likumdošanas ceļā var noteikt citus minimālos līgumu termiņus atkarībā no mantas, uz kuru šie līgumi varētu attiekties, īpašībām."

145 No šiem noteikumiem izriet, ka uz spāņu līzinga līgumu noteikumiem attiecas atsevišķi specifiski nosacījumi, proti:

— tiem jābūt ar vismaz divu gadu termiņu, ja tie attiecas uz kustamu mantu, tai skaitā automašīnām;

— tiem noteikti jāietver iespēja līzinga ņēmējam izpirkt mantu, līgumam beidzoties;

— kustamu mantu, tai skaitā automašīnas, kas ir līzinga līgumu priekšmets, līzinga sabiedrība šai nolūkā pērk saskaņā ar līzinga ņēmēja norādēm.

146 No tā izriet, ka Spānijas likums, kas regulē līzinga līgumus, prasa, lai katrai spāņu līzinga sabiedrībai automašīnas iegūšanas brīdī jau būtu konkrēti klienti līzinga līguma noslēgšanai.

147 Tādēļ Komisijas pieņēmums, ka spāņu un vācu koncesijas līgumu noteikumiem ir vienāda iedarbība, nav pamatots, jo tiem ir divas dažādas sekas šī pamata ietvaros.

148 Pirmkārt, visiem Spānijā noslēgtiem līzinga līgumiem ir jābūt vismaz ar divu gadu termiņu un jāietver izpirkuma iespēja, līgumam beidzoties. Izpirkuma iespēju tādējādi var izmantot tikai pēc divu gadu termiņa beigām. No tā izriet, ka līzinga ņēmējs Spānijā, izmantojot izpirkuma iespēju, nevar atsavināt jaunu automašīnu.

149 Šajā sakarā ir jāatgādina, ka Regulā Nr. 1475/95 ir noteikts izņēmums attiecībā uz EKL 81. panta 1. punkta piemērošanu nolīgumiem, kuros viena puse (piegādātājs) apņemas noteiktā kopējā tirgus daļā tikai otrai pusei (izplatītājam) vai tikai otrai pusei un noteiktam skaitam izplatīšanas tīkla uzņēmumu piegādāt atkārtotas pārdošanas nolūkā konkrētas jaunas automašīnas un to rezerves daļas (1. pants).

150 Saskaņā ar Regulas Nr. 1475/95 3. panta 10. pantu izņēmums ir piemērojams arī, ja iepriekšminētā apņemšanās ir saistīta ar izplatītāja apņemšanos piegādāt pārdevējam, kas pārdod atkārtoti, līgumā paredzētās preces tikai tad, ja šis pārdevējs, kas pārdod atkārtoti, ir izplatīšanas tīklā ietilpstošs uzņēmums. Jēdziens "atkārtota pārdošana" ir noteikts minētās regulas 10. panta 12. punktā, un tas ir "jebkura darbība, kad fiziska vai juridiska persona — "pārdevējs, kas pārdod atkārtoti" — atsavina jaunu automašīnu, ko viņš iepriekš ieguvis savā vārdā un par saviem līdzekļiem neatkarīgi no šīs darbības juridiskās kvalifikācijas no civiltiesību viedokļa vai šai darbībai piemērotās norēķinu formas". Tajā pašā punktā atkārtota pārdošana tiek pielīdzināta "jebkuram līzinga līgumam, kurā ietverta īpašumtiesību pāreja vai izpirkuma iespēja, līgumam beidzoties".

151 Ar šo regulu piegādātājam saskaņā ar līgumiem par viņa ekskluzīvo izplatīšanas tīklu ir ļauts izplatītājiem aizliegt veikt piegādes pircējiem, kas uzskatāmi par pārdevējiem, kas pārdod atkārtoti, regulas 10. panta 12. punkta izpratnē, tai skaitā pircējam, kas

pielīdzināms pārdevējam, kas pārdod atkārtoti, jo tas atsavina jaunas automašīnas tajā pašā noteikumā paredzēto līzinga līgumu ietvaros.

152 Šajā sakarā jāatzīst, ka no spāņu koncesijas līguma 4. panta d) apakšpunkta skaidri izriet, ka koncesionāriem uzliktais aizliegums neattiecas uz visām piegādēm līzinga sabiedrībām, kas neietilpst *Mercedes-Benz* grupā, bet tikai uz tām, kurām nav konkrētu klientu.

153 Turklāt no Regulas Nr. 1475/95 10. panta 12. punktā ietvertās "atkārtotas pārdošanas" definīcijas izriet, ka piegādātāja iespēja aizliegt izplatītājiem piegādāt automašīnas fiziskām vai juridiskām personām, kuras pielīdzināmas "pārdevējiem, kas pārdod atkārtoti", aprobežojas ar gadījumu, kad pēdējās atsavina jaunas automašīnas. Šī līzinga līguma pielīdzināšana atkārtotai pārdošanai ir paredzēta, lai ļautu piegādātājam nodrošināt izplatīšanas tīkla integritāti, izvairoties no tā, ka līzinga līgums, kurā iekļauta īpašumtiesību pāreja vai izpirkuma iespēja, līgumam beidzoties, tiktu izmantots, lai veicinātu jaunu automašīnu iegūšanu īpašumā ārpus ekskluzīvā izplatīšanas tīkla.

154 Līdz ar to pretēji tam, ko apgalvojusi prasītāja, no likuma 26/1988 neizriet, ka visi spāņu līzinga līgumi automātiski atbilst Regulas Nr. 1475/95 2. panta 10. punktā paredzētajiem izņēmumiem.

155 No iepriekš minētā izriet, ka prasītājas arguments par Regulas Nr. 1475/95 noteikumu par izņēmumiem piemērošanu nav pamatots.

156 Otrkārt, ņemot vērā faktu, ka spāņu likums paredz, ka katrai līzinga sabiedrībai automašīnas iegūšanas brīdī jābūt jau identificētiem klientiem, Komisijas apstrīdētā lēmuma 176. apsvērumā konstatētie ierobežojumi izriet no piemērojamās likumdošanas neatkarīgi no spāņu koncesijas līgumu 4. panta d) apakšpunkta. Citiem vārdiem, šā regulējuma iespaidā *Mercedes-Benz* grupā neietilpstošās sabiedrības atrodas tādā pašā situācijā kā tās, kas šajā grupā ietilpst. No tā izriet, ka prasītājas arguments par to, ka ierobežojumi attiecībā uz piegādēm spāņu līzinga sabiedrībām nav konkurences ierobežojumi EKL 81. panta 1. punkta izpratnē, ir pamatots.

157 Līdz ar to apstrīdētā lēmuma 1. panta trešais ievilkums ir jāatceļ tiktāl, ciktāl tas attiecas uz šķietamo pārkāpumu Spānijā.

Par trešo pamatu — EKL 81. panta 1. punkta pārkāpumu un acīmredzamu kļūdu vērtējumā attiecībā uz Komisijas konstatēto otro un ceturto pasākumu apstrīdētajā lēmumā

158 Trešais pamats ir iedalīts divās daļās. Pirmkārt, prasītāja uzskata, ka Komisija nav pierādījusi, ka pastāv vienošanās ar vācu pārstāvjiem par to, ka tiem no atbraucošajiem klientiem ir jāpieprasa priekšapmaksa 15 % no jaunas automašīnas pārdošanas cenas apjomā. Tā arī uzskata, ka jebkurā gadījumā šī priekšapmaksa ir objektīvi attaisnojama un ka viņai to ir tiesības pārstāvjiem pieprasīt. Otrkārt, prasītāja uzskata, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā kļūdaini uzskatīja, ka 1995. gada 20. aprīļa tikšanās laikā, kur deviņi Beļģijas *Mercedes-Benz* koncesionāru asociācijas locekļi tikās ar *MBBel* valdību, starp tiem tika noslēgta vienošanās par cenu konkurences ierobežošanu Beļģijā.

159 No Pirmās instances tiesas vērtējuma par pirmo pamatu izriet, ka EKL 81. panta 1. punkts nav piemērojams attiecībā uz norādēm, ko *Mercedes-Benz* ar 1985. gada 12. septembra apkārtrakstu Nr. 52/85 deva saviem vācu pārstāvjiem, proti, pieprasīt no saviem atbraucošajiem ārvalstu klientiem 15 % priekšapmaksu no automašīnas cenas. No tā izriet, ka šā pamata pirmā daļa nav jāpārbauda.

Lietas dalībnieku argumenti

160 Prasītāja uzskata, ka Komisija ir kļūdījusies, apstrīdētajā lēmumā uzskatīdama, ka 1995. gada 20. aprīļa tikšanās laikā, kur deviņi Beļģijas *Mercedes-Benz* koncesionāru asociācijas locekļi tikās ar *MBBel* valdību, starp šo asociāciju un *MBBel* tika noslēgta vienošanās par cenu konkurences ierobežošanu Beļģijā. Beļģu koncesionāru asociācija nevarēja pieņemt nekādu saviem biedriem saistošu lēmumu, bet tikai formulēt ieteikumus. Turklāt prasītāja apgalvo, ka no koncesionāra M. Kalšeiera [*M. Kalscheuer*] izteikuma, ka "attiecības starp koncesionāriem ir uzlabojušās, pateicoties pretizpārdošanas akcijai", var secināt, ka attiecīgais pasākums jau bija izlemts starp koncesionāriem.

161 Prasītāja neapstrīd, ka *MBBel* piedalījās 1995. gada 20. aprīļa sanāksmē un beļģu koncesionāru asociācija pēc savas iniciatīvas izteica priekšlikumu reducēt jaunās W 210 sērijas tirdzniecības atlaides līdz, lielākais, 3 %. Turklāt tā uzsver, ka *MBBel* ne horizontāli, ne vertikāli nav piedalījusies cenu noteikšanas vienošanās un ka *MBBel* nav pieņēmusi nekādus pasākumus šā priekšlikuma, ko tā nav apstiprinājusi, piemērošanai. Gluži pretēji, *MBBel* vienmēr ir iestājusies pret šiem priekšlikumiem. Tā piedalījās tikai kā novērotāja un importētāja. Līdz ar to nevar atsaukties uz *MBBel* pārstāvja mutvārdu izteikumiem. Tas, ka tikai *MBBel* var ieviest automašīnu piegāžu samazināšanas pasākumus, nepierāda, ka tā tiešām ir šādi rīkojusies.

162 Šajā sakarā prasītāja apstrīd, ka *MBBel* sanāksmē pārstāvēja meitas sabiedrību intereses, un norāda, ka tās tobrīd vēl nebija aktīvas asociācijas biedres. Tomēr prasītāja uzskata, ka nav iemesla uzskatīt, ka meitas sabiedrības būtu ieinteresētas samazināt tirdzniecības atlaižu līmeni. Tas secināms no tā, ka koncesionārs M. Gosens [*M. Goossens*], kā to apstiprina asociācijas sarunu protokols, kritizēja meitas sabiedrības par "tirdzniecības par zemām cenām" praktizēšanu. Turklāt saskaņā ar prasītājas teikto apstrīdētajā lēmumā ietvertais iebildums par horizontālajām vienošanām (sk. 141. apsvērumu), kas nav ietverts paziņojumā par iebildumiem, tādēļ nebija ņemams vērā. Attiecībā uz Komisijas 177. punktā pausto argumentu prasītāja uzskata, ka Komisija selektīvi citē savu paziņojumu par iebildumiem (sk. šā paziņojuma 186. punktu). Turklāt tā atsaucas uz to, ka "pretizpārdošanas" akcija, kas īstenota pirms 1995. gada 20. aprīļa, ir kvalificējama kā "horizontāla" vienošanās tikai tiktāl, ciktāl tā noslēgta starp koncesionāriem. Ja arī Komisija paziņojuma par iebildumiem 168. punktā ir paskaidrojusi, ka *MBBel* ir piedalījusies šajā pretizpārdošanas akcijā, nekas nepierāda, ka *MBBel* tajā ir piedalījusies kā koncesionāru konkurente.

163 Prasītāja arī apstrīd, ka *MBBel* 1995. gada 17. oktobra vēstule *Mercedes-Benz AG* (apstrīdētā lēmuma 119. punkts) pierāda *MBBel* ieinteresētību beļģu koncesionāru pielietoto cenu atlaižu izmaiņās. Turklāt *MBBel* atsaucas uz publicētajiem vidējiem tarifiem, nevis uz pārdošanas cenām, ko izmantoja koncesionāri. Turklāt tā apstrīd, ka *MBBel* 1996. gada 14. marta vēstulē, atsaucoties uz beļģu izplatītāja no Šarleruā [*Charleroi*]pasūtījumu, kas kādam klientam bija nepareizi stādījies priekšā kā kāda Namūras koncesionāra pārstāvis, būtu minēts, ka *MBBel* neapstiprina vienošanos par cenu atlaidi W 210 "6 %" apmērā.

164 Prasītāja uzskata, ka Komisijas apgalvojumi attiecībā uz *MBBel* piedalīšanos ir pretrunīgi, jo tajā pašā laikā tā uzskata, ka *MBBel* ir "gatava aktīvi atbalstīt" cenu atlaižu ierobežošanu (apstrīdētā lēmuma 115. apsvērums) un ka *MBBel* ir "piedalījusies" šajā ierobežošanā (120. apsvērums). Komisija piekrīt, ka 1995. gada 20. aprīļa sanāksme ir šādas koncesionāru iniciatīvas rezultāts, bet tā paskaidro, ka

MBBel ir nepārprotami uzņēmusies šīs sanāksmes vadību (apstrīdētā lēmuma 233. apsvērums).

165 Prasītāja apgalvo, ka tam, ka *Mercedes-Benz* ik pa laikam ir pārliecinājusies, ka koncesionāri iekšēji atbilst savai starpnieka lomai, tiem nosūtot neīstus klientus, nav nekāda sakara ar šķietamo pārdošanas cenu noteikšanu. Tā uzskata, ka vizītes, kuras attiecās arī uz citām automašīnu markām, bija pilnīgi likumīgas, jo koncesionāri ar tirdzniecības koncesijas līgumu ir apņēmušies tirgū nodrošināt augstu kvalitāti. Turklāt prasītāja uzskata, ka koncesionāru pielietotie tarifi ir tikai viens no vairākiem aspektiem, kas ņemti vērā šajā vērtējumā.

166 Prasītāja apstrīd, ka pastāv saikne starp 1995. gada 20. aprīļa sanāksmi un 1996. gada 27. marta sanāksmi Antverpenē (sk. apstrīdētā lēmuma 117. apsvērumu). 1995. gada 20. aprīļa sanāksmes protokolā ir ietverts jautājums par tirdzniecības uzraudzību līdz "1995. gada beigām", un 1996. gada 27. marta sanāksmes protokolā minētās vizītes acīmredzot notika līdz 1996. gadam.

167 Prasītāja apstrīd, ka *MBBel* 1996. gada 26. novembra fakss, kurā tā sabiedrībai *Tokata* lūdz nosūtīt apmeklētājus pie koncesionāriem un atsevišķām pārstāvniecībām, ļāva *MBBel* ievākt ziņas par C klases automašīnu modeļiem *break* 220 D un 250 TD piemērotajām atlaidēm. Tā atsaucas uz to, ka uzkrātā informācija bijusi anonīma un nav bijis iespējams veikt pasākumus pret atsevišķiem koncesionāriem, ka tika veikta pilnīga ziņu ievākšana par visiem pakalpojumiem, nevis tikai par cenu atlaidēm, un ka vizītes notika ne tikai pie koncesionāriem, bet arī pie trīspadsmit paralēlajiem importētājiem. No tā izriet, ka, ņemot vērā veidu, kā tas tika veikts, jāpieņem, ka tā mērķis nebija noteikt koncesionāriem publicētos tarifus. Turklāt

faksā nebija nekādas norādes par ieinteresētību noteikt maksimālo atlaidi 3 % apmērā. Prasītāja piebilst, ka 1995. gada 20. aprīļa sanāksmes protokols attiecas uz citām automašīnu sērijām, nevis tām, kas minētas *MBBel* 1996. gada 26. novembra faksā.

168 Prasītāja apstrīd, ka šķietamā cenu noteikšana Beļģijā būtu nelabvēlīgi ietekmējusi starpvalstu tirdzniecību. Tā atsaucas, ka, ja būtu notikusi vienošanās par tirdzniecības atlaidēm, tā attiektos tikai uz tirdzniecību Beļģijā. Pārrobežu tirdzniecības apjoms netiktu ietekmēts. Turklāt tā apstrīd, ka šķietamais pārkāpums ir ildzis no 1995. gada 20. aprīļa līdz 1999. gada 10. jūnijam. Tā apgalvo, ka Komisija nav paskaidrojusi, vai pārkāpums vienmēr ir noticis vienādā intensitātē. Prasītāja uzskata, ka "pretizpārdošanas" akcija, uz ko izdarīta atsauce 1995. gada 20. aprīļa sanāksmes protokolā, bijis pagaidu pasākums, kas attiecas tikai uz modeli W 210 un jāpiemēro tikai jaunā modeļa ieviešanas laikā, t.i., līdz 1995. gada beigām. Šajā sakarā no 1996. gada 27. marta sanāksmes protokola izriet, ka Antverpenes koncesionāri ir atzinuši, ka nav vienprātības cenu atlaižu jautājumā. Turklāt pārējos Komisijas citētajos dokumentos nav konstatēts, ka ierosinātā akcija tika veikta pēc 1995. gada. Tajos tikai minētas vizītes, kas ir parasta prakse, bet bez konkretizētiem rezultātiem, un tādējādi nebija iespējams pieņemt sankcijas attiecībā uz konkrētiem koncesionāriem.

169 Prasītāja apgalvo, ka nav pamatoti viņai pārmest tirdzniecības cenu noteikšanu Beļģijā.

170 Tā vispirms apgalvo, ka Komisija šajā lietā nav ņēmusi vērā savu praksi par naudas soda uzlikšanu sabiedrībai vai grupai, no kuras tā nāk. Komisijai ir jāņem vērā dažādi elementi, proti, meitas sabiedrības lēmuma neatkarība, tas, ciktāl mātes sabiedrībai bija zināms par meitas sabiedrības darbībām, kas pārkāpa vienošanos tiesības, šīs

sabiedrības dalība pārkāpumā, mātes sabiedrības konkrētā ietekme uz meitas sabiedrības tirdzniecības politiku, kā arī iespējamā mātes sabiedrības un meitas sabiedrības pārvaldes iestāžu sastāva pārklāšanās (sk. Komisijas 1986. gada 2. decembra lēmumu 87/1/EEK par EEKL 81. panta piemērošanas kārtību (IV/31.128 — *Acides Gras*) (OV L 3, 17. lpp.); Komisijas 1986. gada 23. aprīļa lēmumu 86/398/EEK par EEKL 81. panta piemērošanas kārtību (IV/31.149 — *Polypropyléne*) (OV L 230, 1. lpp.); Komisijas 1985. gada 16. decembra lēmumu 85/617/EEK par EEKL 81. panta piemērošanas kārtību (IV/30.839 — *Sperry New Holland*) (OV L 376, 21. lpp.); Komisijas 1984. gada 23. jūlija lēmumu 84/388/EEK par EEKL 81. panta piemērošanas kārtību (IV/30.988 — *Accords et pratiques concertées dans le secteur du verre plat dans les pays de Benelux*) (OV L 212, 13. lpp.); Komisijas 1977. gada 23. decembra lēmumu 78/155/EEK par EEKL 81. panta piemērošanas kārtību (IV/29.146 — *BMW Belgium NV* un beļģu *BMW* izplatītāji) (OV 1978, L 46, 33. lpp.)). Prasītāja paskaidro, ka automašīnu nozarē, ja pārkāpums notiek attiecīgās dalībvalsts teritorijā, atbildīgas ir attiecīgās valsts tirdzniecības meitas sabiedrības (sk. Komisijas 2000. gada 20. septembra lēmumu 2001/146/EK par EKL 81. panta piemērošanas kārtību (lieta COMP/36.653 — *Opel*) (OV 2001, L 59, 1. lpp.)).

171 Prasītāja uzskata, ka Komisijas apgalvojums par to, ka tā ir atbildīga par *MBBel* darbību, jo tās dalība tajā ir gandrīz 100 %, nav pamatots. Tā uzsver, ka no Tiesas 2000. gada 16. novembra sprieduma lietā C-286/98 P *Stora Kopparbergs Bergslags*/Komisija (*Recueil*, I-9925. lpp., 28. un turpmākie punkti) izriet, ka 100 % dalība vien nenodibina mātes sabiedrības pilnīgu atbildību par vienošanos. Komisijai ar citu faktu palīdzību ir jāpierāda, ka prasītāja ir arī reāli ietekmējusi *MBBel* darbību. Prasītāja noliedz, ka būtu zinājusi par *MBBel* darbībām un būtu tās aktīvi atbalstījusi. Tā uzskata, ka Komisija nav pierādījusi, ka prasītāja ir bijusi informēta par koncesionāru asociācijas sanāksmi 1995. gada 20. aprīlī. Tā paskaidro, ka, pat ja *MBBel* būtu īstenojusi "pretizpārdošanas" akciju, tas ir darīts bez viņas piekrišanas. Prasītāja savā replikā piebilst, ka Komisija ir kļūdījusies, uzskatot, ka tai jāpierāda, ka viņa nav piedalījusies šajā pārkāpumā, jo *Mercedes-Benz* administratīvajā procesā

bija vienīgā puse pret Komisiju attiecībā uz Beļģijas teritorijā izdarīto pārkāpumu. Tā apgalvo, ka Komisijai ir jāpierāda, ka *Mercedes-Benz* bija informēta par šķietamajiem cenu noteikšanas pasākumiem, kurus prasītāja esot "aktīvi atbalstījusi".

172 Komisija uzskata, ka *MBBel* kopā ar beļģu koncesionāru asociāciju 1995. gada 20. aprīlī ir noslēgusi vienošanos par atlaižu ierobežošanu līdz 3 %, kuras neievērošanas dēļ tiktu samazināta piešķirto automašīnu kvota. Tā uzsver, ka prasītāja ir atbildīga par šo konkurences noteikumu pārkāpumu, jo tā ar *MBBel* veido ekonomisku vienību.

173 Komisija apgalvo, ka nav ne mazāko šaubu par to, ka 1995. gada 20. aprīļa sanāksmes dalībnieki ir vienojušies par "pretizpārdošanas" pasākumiem, jo šīs sanāksmes protokolā tā rakstītājs Rauvs [*Rauw*] ir nepārprotami nošķiris dalībnieku paziņojumus, vairāk vai mazāk skaidrus lūgumus, padomus un ieteikumus, vērtējumus un kritiku. Turklāt punkts par vēršanos pret fiktīviem pirkumiem *MBBel* Briseles meitas sabiedrības darbībām cenu jomā, kā arī vēršanos pret kvotu samazinājumu, ja tiek piemērotas atlaides, kas ir augstākas par 3 %, pierāda, ka sarunas bija tieši par pasākumu veikšanu, pie tam ar *MBBel* līdzdalību.

174 Turklāt attiecībā uz prasītājas argumentiem, ka sanāksmes protokolā nebija neviena *MBBel* izteikuma par to, ka tā piedalījās sanāksmē kā importētāja, nevis kā savu meitas sabiedrību pārstāve un ka koncesionāru asociācijai nebija nepieciešamo pilnvaru, lai pieņemtu ierobežojošos lēmumus, Komisija uzskata, ka tie nav nozīmīgi. Tā piebilst, ka visiem, kas piedalās sanāksmē, kurā tiek noslēgtas konkurenci ierobežojošas vienošanās, ir pienākums atzīmēt, ka tie tām nepiekrīt, lai skaidri norādītu, ka tie nav attiecīgās vienošanās puses. 1995. gada 20. aprīļa sanāksmes protokolā nebija ietverti nekādi *MBBel* iebildumi. Tā pat apstiprināja

atlaižu ierobežojumu līdz 3 %. Pretējā gadījumā Rauvs nebūtu norādījis, ka šī ierobežojuma pārkāpšanas gadījumā tiek samazināta automašīnu kvota, zināms, ka tikai *MBBel* varēja īstenot šādu pasākumu.

175 Pretēji prasītājas apgalvotajam (sk. iepriekš 162. punktā) *MBBel* varēja būt ieinteresēta izbeigt cenu samazināšanu. Komisija uzskata, ka tam, ka *MBBel* uzturēja augstu vidējo cenu līmeni, nebūtu nozīmes, ja koncesionāri piemērotu lielākas atlaides, tādējādi apdraudot kataloga cenu uzticamību. Turklāt tā uzskata, ka *MBBel* kā importētāja piegādāja automašīnas ne tikai beļģu koncesionāriem, kas veido vertikālu attiecību, bet ar Briseles meitas sabiedrību starpniecību arī galapatērētājiem, kas savukārt veido horizontālu attiecību starp *MBBel* un tās koncesionāriem, ko prasītāja ir apstrīdējusi.

176 Komisija uzskata, ka M. Gosens, beļģu koncesionāru asociācijas loceklis, acīmredzot neatzina par nepieciešamu vainot meitas sabiedrības cenu samazināšanā, jo, tāpat kā vairāki *MBBel* pārstāvji, arī meitas sabiedrību pārstāvji piedalījās 1995. gada 20. aprīļa sanāksmē. Komisija uzskata, ka ir acīmredzams, ka *MBBel* piedalījās ne tikai kā piegādātāja, bet arī kā koncesionāru konkurente un ka tā vienošanās par atlaižu ierobežošanu noslēgšanā piedalījās abos šajos statusos.

177 Komisija uzskata, ka pretēji prasītājas viedoklim (sk. iepriekš 162. punktu) paziņojumā par iebildumiem bija minēta ne tikai vertikālā konkurence. Tā uzskata, ka ir paskaidrojusi (paziņojuma par iebildumiem 222. punktā), ka *MBBel* un tās koncesionāru darbību cīņā pret cenu samazināšanu un atlaižu kontroli ar automašīnu kvotu samazināšanas palīdzību, ja atlaides pārsniedz 3 %, mērķis bija cenu konkurences ierobežošana Beļģijā. *MBBel* bija ne tikai puse vienošanās par atlaižu ierobežošanu, samazinot kvotas, bet arī, vispārīgākā veidā, tā bija uzņēmums, kas piedalījās vienošanās, ar ko samazina atlaides, kontrolē koncesionāru darbības,

piešķirot atlaides, un samazina kvotas, ja atlaides pārsniedz 3 %. Turklāt Komisija uzskata, ka prasītāja zināja, kāda ir *MBBel* dalības vienošanās noslēgšanā jaunā juridiskā kvalifikācija, jo paziņojumā par iebildumiem tā bija norādījusi, ka *MBBel* jau ir piedalījusies vienas horizontālas vienošanās noslēgšanā pirms 1995. gada 20. aprīļa, proti, "pretizpārdošanas" akcijā. Komisija atgādina, ka, lai tā varētu būt vienošanās EKL 81. panta 1. punkta izpratnē, tai nav obligāti jābūt pretlikumīgai no civiltiesiskā viedokļa. (Tiesas 1990. gada 11. janvāra spriedums lietā C-277/87 *Sandoz Prodotti Farmaceutici*/Komisija, *Recueil*, I-45. lpp., 13. punkts) (sk. iepriekš 160. punktu).

178 Komisija uzskata, ka apstrīdētajā lēmumā ir pierādīts, ka beļģu koncesionāriem bija jāgaida fiktīvie pirkumi un ka *MBBel* ļoti centās, lai koncesionāri saglabātu savas atkārtotās pārdošanas cenas pēc iespējas augstākā līmenī (apstrīdētā lēmuma 117. un 119. apsvērums). Tā apstrīd prasītājas argumentu attiecībā uz to, ka individuālie atzinumi par dažādiem koncesionāriem ir anonīmi. Šo atzinumu anonimitāte netika respektēta jau 1996. gada 27. marta sanāksmes protokolā, jo tika īpaši pieminēts koncesionārs *Van Steen NV*. Tā piebilst, ka individuālās atlaides, ko pieci koncesionāri bija gatavi piešķirt, netika minētas sanāksmes protokolā, jo bija skaidrs, ka katrs koncesionārs piedāvā par asociācijas atļautajiem 3 % augstākas atlaides. Tā uzskata, ka šķietamās vēlākās domstarpības koncesionāru starpā attiecībā uz atlaižu apjomu nav attiecināmas, jo vairāk tādēļ, ka ar apstrīdēto vienošanos tie uzņēmās saistības pret *MBBel*.

179 Komisija uzskata, ka 1996. gada 26. novembrī sabiedrībai *Tokata* piešķirtās pilnvaras norāda, ka koncesionāru darbības atlaižu jomā bija ļoti svarīgas fiktīvo pirkumu ietvaros, pretēji prasītājas argumentam, ka tas ir uzskatāms tikai par vienu aspektu citu starpā (sk. iepriekš 165. punktu). Tā paskaidro, ka patiesais pilnvaru piešķiršanas mērķis bija pārbaudīt 47 beļģu koncesionāru reakciju uz 7 % atlaides pieprasījumu.

180 Komisija apgalvo, ka prasītāja noliedz jebkādu saikni starp 1995. gada 20. aprīļa vienošanos, no vienas puses, un fiktīvajiem pirkumiem no pieciem koncesionāriem Antverpenē 1996. gada pavasarī un 1996. gada pilnvaru veikt fiktīvus pirkumus pie visiem beļģu koncesionāriem (sk. iepriekš 166. punktu). Komisija uzskata, ka pagaidu ierobežojums, kas tika noteikts ar 1995. gada 20. aprīļa vienošanos un stājās spēkā 1995. gada beigās, attiecas tikai uz specifisku sankciju, proti, kvotu samazināšanu, nevis uz 3 % atlaižu griestu noteikšanu. Tā neapgalvo, ka fiktīvie pirkumi ir notikuši 1995. gada aprīļa lēmuma ietvaros, bet atzīst, ka šie pirkumi pierāda, ka koncesionāriem bija jābūt gataviem uz šādām darbībām. Komisija piebilst, ka 1996. gada 14. martā *MBBel* ir paudusi savu neapmierinātību par to, ka kāds Šarleruā koncesionāra pārdevējs ir pārdevis W 210 sērijas automašīnu ar 6 % atlaidi.

181 Attiecībā uz Kopienas iekšējai tirdzniecībai svarīgo ierobežojumu, ko apstrīd prasītāja (sk. iepriekš 168. punktu), Komisija atzīmē, ka mākslīgas augstāku cenu zonas izveide un uzturēšana var novest pie citādām tirdzniecības plūsmām nekā parastās. Tā atzīst, ka judikatūra norāda, ka tādas konkurenci ierobežojošas darbības, kas attiecas uz visu dalībvalsts teritoriju, pēc sava rakstura apvieno valsts mēroga ierobežojumus (iepriekš 131. punktā minētais spriedums lietā *Bayerische Motorenwerke*, 20. punkts; Tiesas 2002. gada 19. februāra spriedums lietā C-309/99 *Wouters* u.c., *Recueil*, I-1577. lpp., 95. punkts, un Pirmās instances tiesas 2000. gada 6. jūlija spriedums lietā T-62/98 *Volkswagen*/Komisija, *Recueil*, II-2707. lpp., 179. punkts).

182 Komisija pārmet prasītājai, ka tā cenu noteikšanu Beļģijā izbeigusi tikai ar 1999. gada 10. jūnija apkārtrakstu (apstrīdētā lēmuma 223. apsvērums). Tā vēlreiz apstiprina, ka 1995. gada 20. aprīļa sanāksmes protokolā minētais datums, proti, 1995. gada beigas, attiecās tikai uz sankciju, ko veido kvotu samazināšana, nevis uz vienošanos par atlaižu ierobežojumu 3 % apmērā. Tā atzīmē, ka koncesionāru darbības atlaižu jomā tika kontrolētas arī 1996. gadā (apstrīdētā lēmuma 117. un 118. apsvērums). Turklāt šī kontrole neaprobežojās tikai ar W 210 sērijas automašīnām, bet attiecās arī uz citu kategoriju automašīnām, šajā gadījumā — konkrēti uz C klasi. Fiktīvo pirkumu turpināšanas galvenais mērķis, kas bija koncesionāru piedāvāto atlaižu kontrole, kā tas tika nolemts 1995. gada 20. aprīlī, citu automašīnu sēriju iekļaušana šajās

darbībās un pārmetumi, ja tika piešķirtas augstākas atlaides (apstrīdētā lēmuma 119. apsvērums), pierāda, ka 1995. gada 20. aprīļa vienošanās, kuras sanāksmes protokols apstiprina, ka tai ir bijuši precedenti, nekādā gadījumā nav vienreizējs, izolēts un pagaidu pasākums. Tādā pašā sakarā Komisija atsaucas uz prasītājas argumentu par to, ka vienošanās par cenām mērķis bija koncesionāru rentabilitātes uzlabošana. Komisija uzskata, ka šo mērķi nevarēja sasniegt ar vienu pasākumu, kurš ilga tikai dažus mēnešus.

183 Komisija uzskata, ka prasītājas argumenti, kas minēti iepriekš 169.–171. punktā, attiecībā uz tās atbildību, nav pamatoti. Tā uzsver, ka prasītājas atbildība par *MBBel* darbībām izriet no tā, ka šī sabiedrība gandrīz pilnībā ir prasītājas īpašumā un ka savas atkarības no mātes sabiedrības dēļ tā nevar īstenot savu izplatīšanas politiku un kopā ar prasītāju veido vienu ekonomisku vienību.

184 Komisija paskaidro, ka, pirmkārt, ja mātes sabiedrībai pieder 100 % meitas sabiedrības daļu, nav jāpierāda, ka mātes sabiedrība dod meitas sabiedrībai norādījumus un tā tos piemēro. Tā atsaucas uz to, ka no iepriekš 171. punktā minētā sprieduma lietā *Stora Kopparbergs Bergslags*/Komisija, uz ko atsaucās arī prasītāja, izriet, ka šādos apstākļos drīkst izdarīt pieņēmumu, ka mātes sabiedrībai ir izšķiroša ietekme uz savas meitas sabiedrības darbību, jo īpaši, ja tā sevi norāda kā vienīgo Komisijas sarunu partneri sakarā ar pārkāpumu. Šajos apstākļos prasītājai ir pienākums šo pieņēmumu atspēkot ar pietiekamiem pierādījumiem. Komisija apgalvo, ka prasītāja sevi atzīst par vienīgo Komisijas sarunu partneri sakarā ar pārkāpumu Beļģijas teritorijā. Prasītāja arī nav apstrīdējusi, ka tai ir izšķiroša ietekme uz šīs meitas sabiedrības darbībām tirgū. Tā, visbeidzot, atzīst, ka prasītāja nav sniegusi nekādus pierādījumus par to, ka *MBBel* varēja veikt autonomas darbības.

185 Komisija arī paskaidro, ka prasītāja bija informēta par *MBBel* centieniem saglabāt vidējās cenas paaugstinātā līmenī (apstrīdētā lēmuma 119. apsvērums).

Pirmās instances tiesas vērtējums

186 Vispirms Pirmās instances tiesa atzīmē, ka prasītāja pārmet Komisijai to, ka tā pirmo reizi apstrīdētajā lēmumā par pārkāpumu sakarā ar pārdošanas cenu noteikšanu Beļģijā apgalvo, ka *MBBel* ir piedalījusies horizontālos konkurences ierobežojumos. Patiesībā apstrīdētajā lēmumā ir norādīts, ka "*MBBel* vienlaicīgi uzstājas kā koncesionāru konkurente — esot divu meitas sabiedrību darba devēja — un kā to piegādātāja". Turklāt Komisija apstrīdētajā lēmumā ir noteikusi, ka šis vertikālais aspekts acīmredzami bija "vienošanās galvenais punkts" (141. apsvērums).

187 Kaut arī prasītāja to tieši neapgalvo, Pirmās instances tiesa uzskata, ka šis arguments ir jāinterpretē kā iebildums sakarā ar tiesību uz aizstāvēšanos pārkāpumu.

188 No Regulas Nr. 17 19. panta 1. punkta saistībā ar Komisijas 1963. gada 25. jūlija Regulas Nr. 99/63/EEK par Regulas Nr. 17 19. panta 1. un 2. punktā paredzēto uzklausīšanu (OV 127, 2268. lpp.) 2. un 4. pantu izriet, ka Komisijai savi iebildumi ir jāpaziņo ieinteresētajiem uzņēmumiem vai uzņēmumu apvienībām un savos lēmumos tā drīkst ietvert tikai tos iebildumus, par kuriem tiem ir bijusi iespēja darīt zināmu savu viedokli attiecībā uz patieso situāciju un faktu, Komisijas izvirzīto iebildumu un apstākļu atbilstību (šajā sakarā sk. Tiesas 1979. gada 13. februāra spriedumu lietā 85/76 *Hoffmann-La Roche*/Komisija, *Recueil*, 461. lpp., 9. punkts, un

Pirmās instances tiesas 1992. gada 18. decembra spriedumu lietās T-10/92 — T-12/92 un T-15/92 *Cimenteries CBR* u.c./Komisija, *Recueil*, II-2667. lpp., 33. punkts).

189 Pastāvīgajā judikatūrā noteikts, ka paziņojumā par iebildumiem jābūt ietvertiem iebildumiem, kas izteikti pietiekami skaidri, kaut arī īsi, lai attiecīgās personas varētu pietiekoši iepazīties ar darbībām, kuras tām pārmet Komisija. Paziņojumam par iebildumiem ir jāatbilst šim nosacījumam, lai pildītu tam Kopienas likumdošanā paredzēto funkciju sniegt uzņēmumiem visu nepieciešamo informāciju, lai tie varētu izvirzīt argumentus aizstāvībai, pirms Komisija pieņem galīgo lēmumu (it īpaši sk. Pirmās instances tiesas 1998. gada 14. maija spriedumus lietā T-352/94 *Mo och Domsjö*/Komisija, *Recueil*, II-1989. lpp., 63. punkts; lietā T-348/94 *Enso Española*/Komisija, *Recueil*, II-1875, 83. punkts, un lietā T-308/94 *Cascades*/Komisija, *Recueil*, II-925. lpp., 42. punkts). Turklāt pastāvīgajā judikatūrā ir noteikts, ka šī prasība ir ievērota tad, ja lēmums ir par tiem pašiem pārkāpumiem, kas ietverti paziņojumā par iebildumiem un ietver tos pašus faktus, par kuriem ieinteresētajiem uzņēmumiem ir bijusi izdevība sniegt paskaidrojumus (it īpaši sk. Tiesas 1970. gada 15. jūlija spriedumu lietā 41/69 *ACF Chemiefarma*/Komisija, *Recueil*, 661. lpp., 94. punkts, un Pirmās instances tiesas 2003. gada 30. septembra spriedumu lietās T-191/98, T-212/98 — T-214/98, *Recueil*, II-3275, 113. punkts). Komisijas gala lēmumam tomēr nav jābūt paziņojuma par iebildumiem kopijai (Tiesas 2004. gada 7. janvāra spriedums lietās C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P un C-219/00 P, *Recueil*, I-123. lpp., 67. punkts, un iepriekšminēto spriedumu lietā *ACF Chemiefarma*/Komisija, 91. punkts).

190 Prasītājas iebildums par tiesību uz aizstāvēšanos pārkāpumu ir jāizvērtē, ņemot vērā šos principus.

191 Šajā lietā ir jāpārbauda, vai iebildums, ka *MBBel* ir piedalījusies horizontālā konkurences ierobežošanā, ir pietiekami skaidri izklāstīts paziņojumā par iebildumiem, lai prasītāja ar to varētu pienācīgi iepazīties.

192 Pirmās instances tiesa uzskata, ka, ja paziņojumā par iebildumiem ir skaidra norāde uz attiecīgā uzņēmuma izdarītā konkurences tiesību pārkāpuma raksturu un šajā sakarā svarīgajiem faktiem, tam ir iespējams sniegt atbildi uz šo apgalvojumu un aizstāvēt savas tiesības. Vēlāka iebildumu izvirzīšana Komisijas lēmumā, kurā ekonomiska vienošanās kvalificēta kā "horizontāla" vai "vertikāla", nav būtisks paziņojumā par iebildumiem ietverto izbildumu grozījums.

193 Jāatzīmē, ka Komisija paziņojumā par iebildumiem nav skaidri formulējusi nedz attiecīgā pārkāpuma vertikālo, nedz horizontālo aspektu un līdz ar to šķietamo pārkāpumu nav kvalificējusi kā "horizontālu" vai "vertikālu". Prasītāja tomēr neapstrīd, ka Komisija paziņojumā par iebildumiem ir īsi izklāstījusi iemeslus, kādēļ secināts, ka *MBBel* ar beļģu koncesionāriem ir noslēgusi vienošanos par *Mercedes-Benz* automašīnu pārdošanas cenu noteikšanu. No tā izriet, ka būtiskākie fakti un *MBBel* darbību kritika, ko Komisija ietvērusi apstrīdētajā lēmumā, bija izklāstīti paziņojumā par iebildumiem. Jāatsaucas arī uz to, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā uzskatīja, ka galvenais šķietamajā pārkāpumā ir vertikālais aspekts, bet horizontālais tika minēts kā papildu fakts.

194 Ņemot vērā iepriekšminēto, jāatzīst, ka attiecībā uz tiesību uz aizstāvēšanos ievērošanu nebija nepieciešams, lai Komisija paziņojumā par iebildumiem pārkāpumu skaidri kvalificētu kā horizontālu vai vertikālu.

195 Papildus Pirmās instances tiesa atzīmē, ka prasītāja tikai izvirza šo iebildumu, nenorādot, kā tai būtu kaitējis tas, ka Komisija pirms apstrīdētā lēmuma pieņemšanas nav norādījusi pārkāpuma "horizontālo" aspektu. Pirmkārt, no lietas materiāliem izriet, ka prasītāja ir atbildējusi uz Komisijas iebildumiem, kas bija ietverti iebildumu par pārdošanas cenu noteikšanu Beļģijā paziņojumā. Prasītāja prasības pieteikumā nav norādījusi, ka tās atbilde uz paziņojumu par iebildumiem būtu būtiski atšķirīga, ja tajā būtu ietverts jēdziens "horizontāls". Otrkārt, ir jāatzīmē,

ka no apstrīdētā lēmuma daļas saistībā ar naudas soda uzlikšanu par pārkāpumu izriet, ka Komisija, uzliekot šo naudas sodu, nav skaidri balstījusies uz pārkāpuma horizontālo aspektu (245.–248. apsvērums).

196 No apstrīdētā lēmuma izriet, ka Komisija ir atzinusi, ka 1995. gada 20. aprīlī *MBBel* un *Mercedes-Benz* Beļģijas koncesionāri ir noslēguši vienošanos ar mērķi ierobežot atlaides līdz 3 % un ar kādas citas pārstāvniecības palīdzību pārbaudīt E klasei piešķirto atlaižu līmeni, augstāku atlaižu piešķiršanas gadījumos piemērojot šīs klases kvotu samazināšanu (113. un 177. apsvērums).

197 Pirmās instances tiesa atzīmē, ka attiecīgajā sanāksmē iesniegtās atskaites sadaļā ar nosaukumu "pretizpārdošanas akcija" bija noteikts šādi: "attiecības koncesionāru starpā, pateicoties šai akcijai, ir uzlabojušās. [Koncesionārs — M. Gosens] izpārdošanā vaino Briseles meitas sabiedrības. Ir jāpieaicina cita pārstāvniecība, kas veiktu "*ghost shopping*", lai pārbaudītu atlaižu līmeni W 210. Ja atlaide pārsniedz 3 %, līdz 1995. gada beigām piešķiramo automašīnu skaits ir samazināms".

198 Prasītāja atzīst, ka 1995. gada 20. aprīļa sanāksmes, kurā piedalījās arī *MBBel*, laikā Beļģijas *Mercedes-Benz* koncesionāru asociācija minēja kādu pārstāvniecību, kuras uzdevums ir veikt vizītes kā viltus klientam. Prasītāja uzskata, ka asociācija nevar pieņemt saviem biedriem saistošu lēmumu un tā var tikai formulēt "ieteikumus". Tā arī atzīmē, ka *MBBel* nav veikusi nekādus pasākumus šo ieteikumu piemērošanai un ka tā tos pat nav apstiprinājusi. Tā uzskata, ka *MBBel* piedalījās tikai kā novērotāja

un importētāja un neizteica viedokli sanāksmes sarunās. Turklāt prasītāja uzskata, ka, pat ja būtu pastāvējuši tirdzniecības atlaižu ierobežojumi, tie īpaši neietekmēja iekšējo tirdzniecību valstī.

199 No pastāvīgās judikatūras izriet, ka, lai varētu konstatēt vienošanos EKL 81. panta 1. punkta izpratnē, pietiek, ja attiecīgie uzņēmumi ir pauduši savu kopīgo gribu darboties tirgū noteiktā veidā (iepriekš 189. punktā minētais spriedums lietā *ACF Chemiefarma*/Komisija, 112. punkts; Tiesas 1980. gada 29. oktobra spriedums lietās 209/78–215/78 un 218/78 *Van Landewyck* u.c./Komisija, *Recueil*, 3125. lpp., 86. punkts, un Pirmās instances tiesas 1999. gada 20. aprīļa spriedums lietās T-305/94 — T-307/94, T-313/94 — T-316/94, T-318/94, T-325/94, T-328/94, T-329/94 un T-335/94, *Limburgse Vinyl Maatschappij* u.c./Komisija, jeb *"PVC II"*, *Recueil*, II-931. lpp., 715. punkts).

200 Judikatūrā noteiktie koordinācijas un sadarbības kritēriji, kas neuzliek par pienākumu izstrādāt reālu "plānu", ir saprotami, ņemot vērā Līguma konkurences noteikumu iekšējos jēdzienus, saskaņā ar kuriem katram tirgus dalībniekam ir jānosaka neatkarīga politika, kuru tas realizē kopējā tirgū. Ja arī šāds autonomijas noteikums neizslēdz tirgus dalībnieku tiesības gudri pielāgoties savu konkurentu konstatētajām vai sagaidāmajām darbībām, tas tomēr ir pret jebkādiem tiešiem vai netiešiem kontaktiem šo tirgus dalībnieku starpā ar mērķi ietekmēt jau pastāvoša vai potenciāla konkurenta darbību tirgū, atklājot šim konkurentam vienošanos par savām paša jau izlemtajām vai paredzamajām darbībām tirgū (iepriekš 41. punktā minētais spriedums lietā *Suiker Unie* u.c./Komisija 173. un 174. punkts, un iepriekš 199. punktā minētais spriedums lietā *PVC II*, 720. punkts).

201 Jāatgādina, ka, ja pastāv strīds par to, vai pastāv konkurences noteikumu pārkāpums, Komisijai ir jāsavāc pierādījumi par tās konstatētajiem pārkāpumiem un jāsniedz pietiekami pierādījumi, no kuriem izriet pārkāpumu veidojošo faktu esamība (Tiesas 1998. gada 17. decembra spriedums lietā C-185/95 P *Baustahlgewebe*/Komisija, *Recueil*, I-8417. lpp., 58. punkts).

202 Tomēr, ja ir pierādīts, ka uzņēmums ir piedalījies uzņēmumu sanāksmēs ar acīmredzami konkurenci deformējošu raksturu, šim uzņēmumam ir jāsniedz norādes, kas var pierādīt, ka tā dalībai šajās sanāksmēs nebija konkurenci deformējoša rakstura, pierādot, ka tas ir norādījis saviem konkurentiem, ka šis uzņēmums sanāksmē piedalās citā statusā (šajā sakarā sk. Tiesas 1999. gada 8. jūlija spriedumus lietās C-199/92 P *Hüls*/Komisija, *Recueil*, I-4287. lpp., 155. punkts, un C-235/92 P *Montecatini*/Komisija, *Recueil*, I-4539. lpp., 181. punkts). Ja šāda norobežošanās pierādījuma nav, tas, ka šis uzņēmums nerīkojas saskaņā ar šo sanāksmju rezultātiem, nenozīmē, ka tam nav jāuzņemas atbildība par dalību šādā sanāksmē (Pirmās instances tiesas 1998. gada 14. maija spriedums lietā T-347/94 *Mayr-Melnhof*/Komisija, *Recueil*, II-1751. lpp., 135. punkts, un 2000. gada 15. marta spriedums lietās 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 un T-104/95 *Cimenteries CBR*/Komisija, *Recueil*, II-491. lpp., 1389. punkts).

203 Pirmās instances tiesa atzīmē, ka nav apstrīdams, ka *MBBel* piedalījās koncesionāru asociācijas 1995. gada 20. aprīļa sanāksmē, kurā tika norādīta "izpārdošanas" izbeigšana un nodoms īstenot pasākumus par 3 % augstāku atlaižu konstatēšanai un atrunāšanai no tām. Jāpiezīmē, ka šajā sanāksmē piedalījās vairākas *MBBel* atbildīgās amatpersonas un ka sanāksmes protokolu rediģēja Rauvs, kurš ir atbildīgs par *MBBel* koncesionāru attīstību (sk. apstrīdētā lēmuma 115. apsvērumu). No tā izriet, ka prasītājas argumenti par to, ka *MBBel* klātbūtne attiecīgajā sanāksmē bija maznozīmīga (sk. iepriekš 161. punktu), negūst apstiprinājumu lietas materiālos.

Pirmās instances tiesa uzskata, ka *MBBel* pārstāvju dalība attiecīgajā sanāksmē pierāda, ka pretēji prasītājas apgalvotajam *MBBel* diskusijās bija centrālā loma.

204 Tā kā *MBBel* nav pierādījusi, ka tā ir norobežojusies no diskusijām par cenu atlaidēm, Komisijai bija tiesības uzskatīt, ka *MBBel*, piedaloties 1995. gada 20. aprīļa sanāksmē, kurā skaidri tika izteikts "pretizpārdošanas" mērķis, ir piedalījusies vienošanās par pasākumu īstenošanu attiecīgo atlaižu konstatēšanai un atturēšanai no to piemērošanas.

205 Turklāt tas, ka *MBBel* meitas sabiedrības tolaik nebija koncesionāru asociācijas aktīvi biedri, kā apgalvo prasītāja, nav pietiekami, jo ir pierādīta *MBBel* dalība konkurenci deformējošajās vienošanās.

206 Jāatzīst arī — kā norāda Komisija — tikai *MBBel* varēja īstenot draudus, par kuriem 1995. gada 20. aprīļa sanāksmē bija panākta vienošanās, samazināt automašīnu kvotu. Tās klusuciešana šajā gadījumā nav interpretējama citādi kā beļģu koncesionāru nolīgtās "pretizpārdošanas" akcijas apstiprināšana un pievienošanās tai, jo, lai īstenotu attiecīgajā sanāksmē izteikto automašīnu kvotu samazināšanu līdz 1995. gada beigām, gadījumos, ja ir pārsniegta 3 % atlaide, bija nepieciešama *MBBel* dalība koncesionāru piegādātāja statusā un arī [šī klusuciešana] stiprināja attiecīgo vienošanos.

207 No tā izriet, ka minētā uzņēmuma piedalīšanās sanāksmē, publiski nenorobežojoties no tās satura, ļāva citiem dalībniekiem domāt, ka tā akceptē sanāksmes rezultātu un ka tā arī ar savām darbībām tāpat kā pārējie dalībnieki piedalīsies kopējo mērķu

īstenošanā. Pirmās instances tiesa uzskata, ka tas, ka "pretizpārdošanas" akciju tika sākts īstenot pirms sanāksmes, nekavē Komisiju uzskatīt, ka *MBBel* ir piedalījusies 1995. gada 20. aprīlī pieņemtajā lēmumā par turpmākajām cenām un aktīvi atbalstījusi cenu noteikšanu, koncesionāru piemēroto cenu kontroli, kā arī, ja nepieciešams, sankciju piemērošanu, ja netiktu ievērotas norādes, sākot ar iepriekšminēto datumu.

208 Pirmās instances tiesa uzskata, ka prasītājas arguments par to, ka tas, ka *MBBel* ik pa laikam pārliecinājās, vai koncesionāri lojāli veic savas starpnieku darbības (sk. iepriekš 165. punktu), ir pilnīgi likumīgi tajā ziņā, ka koncesionāri savā tirdzniecības koncesijas līgumā ir apņēmušies sasniegt augstu kvalitātes stāvokli tirgū, nav pārliecinošs un ir jānoraida. Prasītāja savā prasības pieteikumā atzīst, ka koncesionāru prakse tarifu jomā bija viens no vairākiem šā izvērtējuma aspektiem (sk. iepriekš 171. punktu). Pirmās instances tiesa uzskata, ka koncesionāru pieprasītajām cenām nav nekāda sakara ar viņu pakalpojumu kvalitāti. Turklāt *MBBel* nemēģina šo tarifu prakses kontroli attaisnot ar beļģu koncesijas līguma 11. panta, kurā noteikts, ka *MBBel* var noteikt maksimālās, bet ne minimālās cenas, piemērošanu.

209 Ir jānoraida arī prasītājas arguments par to, ka saņemtā informācija ir anonīma (sk. iepriekš 168. punktu) un ka nav iespējams īstenot pasākumus pret konkrētiem koncesionāriem. No *Mercedes* Antverpenes reģiona koncesionāru 1996. gada 27. marta sanāksmes protokola nepārprotami izriet, ka ar konkrētu koncesionāru, proti, *Van Steen NV,* nolīgtās atlaides ir tikušas atklātas ar viltus pircēju palīdzību un paziņotas attiecīgajā sanāksmē.

210 Attiecībā uz prasītājas argumentu par to, ka koncesionāru asociācija nevar pieņemt saviem biedriem saistošu lēmumu, bet tikai formulēt ieteikumus, ir jāatgādina, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru akts var tikt uzskatīts par uzņēmumu apvienības

vienošanos EKL 81. panta 1. punkta izpratnē pat tad, ja tas nav obligāts visiem attiecīgajiem biedriem, vismaz tiktāl, ciktāl biedri šo lēmumu izpilda (sk. pēc analoģijas Tiesas 1983. gada 8. novembra spriedumu lietās 96/82–102/82, 104/82, 105/82, 108/82 un 110/82 *IAZ* u.c./Komisija, *Recueil*, 3369. lpp., 20. punkts, un iepriekš 199. punktā minēto spriedumu lietā *Van Landewyck* u.c./Komisija, 88. un 89. punkts; Pirmās instances tiesas 1999. gada 11. marta spriedumu lietā T-136/94 *Eurofer*/Komisija, *Recueil*, II-263. lpp., 15. punkts). Šo pieņēmumu pietiekami pierāda fakts, ka Beļģijas koncesionāru asociācijas biedri un *MBBel* 1995. gada 20. aprīļa sanāksmē ar kādas citas pārstāvniecības fiktīvu pirkumu palīdzību nolēma pārbaudīt automašīnai W 210 piešķirto atlaižu līmeni, un fakts, ka fiktīvie pircēji patiešām apmeklēja koncesionārus. Šie fakti norāda, ka 1995. gada 20. aprīļa sanāksmē nolemtās darbības tika īstenotas.

211 Attiecībā uz prasītājas argumentu, kas minēts iepriekš 162. punktā, par to, ka nav pierādīts, ka *MBBel* meitas sabiedrības bija ieinteresētas samazināt tirdzniecības atlaides, Pirmās instances tiesa uzskata, ka, ja ir pierādīta *MBBel* dalība vienošanās, nav jāpārbauda, vai tā un tās meitas sabiedrības bija ieinteresētas piedalīties. Katrā gadījumā Pirmās instances tiesa, apstiprinot Komisijas viedokli, uzskata, ka *MBBel* un līdz ar to arī tās meitas sabiedrības bija ieinteresētas izbeigt cenu pazemināšanu, jo īpaši tādēļ, ka tā piegādā ne tikai koncesionāriem, bet ar atsevišķu meitas sabiedrību starpniecību arī galapatērētājiem. Jāatzīst, ka *MBBel* 1995. gada 17. oktobra vēstule *Mercedes-Benz AG*, kurā *MBBel* apgalvo, ka "darījusi visu iespējamo, lai izpildītu savus uzdevumus (t.i., nepieļautu eksportu) un uzturētu augstu vidējo cenu līmeni", arī norāda, kā Komisija atzīmē apstrīdētā lēmuma 119. apsvērumā, uz ieinteresētību, lai Beļģijā koncesionāri piemērotu tikai ierobežotas atlaides. Šajā sakarā Pirmās instances tiesa uzskata, ka prasītājas arguments par to, ka *MBBel* 1995. gada 17. oktobra vēstulē ir minējusi vidējos publicētos tarifus, nevis koncesionāru patiesi noteiktās cenas, nav pārliecinošs un ir jānoraida.

212 Attiecībā uz prasītājas argumentu par to, ka cenu noteikšana Beļģijā būtiski neietekmēja starpvalstu tirdzniecību, jo tā attiecās tikai uz tirdzniecību valsts

iekšienē, neskarot pārrobežu tirdzniecību, Pirmās instances tiesa uzskata, ka tas ir jānoraida. Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru, ja vienošanās attiecas uz visu dalībvalsts teritoriju, tā jau ir paredzēta, lai apvienotu valsts rakstura šķēršļus, kavējot Līgumā paredzēto savstarpējo mijiedarbību (iepriekš 181. punktā minētais spriedums lietā *Wouters* u.c., 95. punkts; Tiesas 1972. gada 17. oktobra spriedums lietā 8/72 *Vereeniging van Cementhandelaren*/Komisija, *Recueil*, 977. lpp., 29. punkts, iepriekš 81. punktā minētais spriedums lietā *Remia* u.c./Komisija, 22. punkts, un 1998. gada 18. jūnija spriedums lietā C-35/96 Komisija/Itālija, *Recueil*, I-3851. lpp., 48. punkts). Prasītāja neapstrīd, ka 1995. gada 20. aprīļa sanāksme un tādējādi attiecīgais pārkāpums attiecas uz visu Beļģiju, kā to norāda Komisija apstrīdētā lēmuma 197. apsvērumā.

213 Prasītāja arī apgalvo, ka Komisija nav pierādījusi, ka šķietamais pārkāpums ir ildzis no 1995. gada 20. aprīļa līdz 1999. gada 10. jūnijam, kad tika nosūtīts apkārtraksts, kurā prasītāja norāda, ka koncesionāri var brīvi noteikt cenas un tirdzniecības noteikumus ar saviem klientiem. Tā uzskata, ka Komisijai 1995. gada beigas ir jāuzskata par beigu datumu, jo 1995. gada 20. aprīļa sanāksmes protokolā minētā "pretizpārdošanas" akcija bija pagaidu pasākums un attiecās tikai uz jaunā modeļa W 210 laišanu tirgū.

214 Kā izriet no judikatūras, Komisijai ir jāpierāda ne tikai vienošanās pastāvēšana, bet arī tās ilgums (sk. iepriekš 84. punktā minēto spriedumu lietā *Dunlop Slazenger*/Komisija, 79. punkts, un iepriekš 202. punktā minēto 2000. gada 15. marta spriedumu lietā *Cimenteries CBR* u.c./Komisija, 2802. punkts).

215 Pirmās instances tiesa atzīmē, ka pastāv savstarpēji saskaņotas norādes uz to, ka pārkāpums turpinājās pēc 1995. gada beigām. Jāatzīst, ka no 1995. gada 20. aprīļa sanāksmes protokola, kā pamatoti uzskata Komisija, izriet, ka laika ierobežojums, kas bija noteikts līdz 1995. gada beigām, attiecas tikai uz sankciju, nevis uz 3 % atlaižu griestu noteikšanu. Turklāt no 1996. gada 27. marta sanāksmes protokola izriet, ka fiktīvie pirkumi sakarā ar modeli E 290 TD tika veikti pie pieciem koncesionāriem Beļģijā 1996. gadā. Šajā sakarā Pirmās instances tiesa uzskata, ka pretēji prasītājas paustajam viedoklim (sk. iepriekš 166. punktu) pastāv saikne starp koncesionāru 1995. gada 20. aprīļa sanāksmi un 1996. gada 27. marta sanāksmi.

Turklāt 1996. gada 14. marta vēstulē *MBBel* ir skaidri paudusi savu neapmierinātību ar faktu, ka viena W 210 sērijas automašīna ir pārdota ar 6 % atlaidi. Šajā sakarā Pirmās instances tiesa uzskata, ka izsaukuma zīmes lietojums pēc šī procentu skaitļa — "6 %!" — neatstāj vietu šaubām par to, ka attiecīgā atlaide tika uzskatīta par nosodāmu. No tā izriet, ka, ņemot vērā *MBBel* izvirzītos iebildumus pret Beļģijas koncesionāru piemērotajām atlaidēm, kas augstākas par 3 %, un faktu, ka turpinājās fiktīvo pirkumu prakse, gadījumā, ja tiktu atklātas atlaides pēc 1995. gada beigām, koncesionāri varēja gaidīt pretreakciju. Pirmās instances tiesa uzskata, ka šādos apstākļos Komisijai bija tiesības uzskatīt, ka 1995. gada 20. aprīļa vienošanās par automašīnu cenu noteikšanu Beļģijā nebija pagaidu pasākums, bet gan tika atcelts tikai ar 1999. gada 10. jūnija apkārtrakstu.

216 Pirmās instances tiesa uzskata, ka ar argumentu, ka Komisija nav precizējusi, vai pārkāpums saistībā ar cenu noteikšanu Beļģijā visu laiku ticis veikts vienlīdz intensīvi (sk. iepriekš 168. punktu), prasītāja apgalvo, ka Komisija ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā attiecībā uz pārkāpuma intensitāti atsevišķos laikposmos. Pirmās instances tiesa uzskata, ka Komisija attiecīgā pārkāpuma ilgumu (sk. iepriekš 215. punktu) un būtiskumu ir novērtējusi pareizi. Turklāt prasītāja nav apstrīdējusi pārkāpuma būtiskumu. Tā kā pārkāpums ildzis apstrīdētajā lēmumā noteikto laikposmu, Komisijai nav jāpierāda, ka tas ticis izdarīts vienlīdz intensīvi, ja nav pierādīts, ka tas nav izbeigts.

217 Prasītāja iebilst pret Komisijas apgalvojumu, ka tā ir atbildīga par *MBBel*, savas Beļģijas meitas sabiedrības, darbību tikai tāpēc, ka tai šajā meitas sabiedrībā pieder gandrīz 100 % daļu.

218 Šajā sakarā jāatsaucas uz to, ka fakts, ka meitas sabiedrība ir atsevišķa juridiska persona, nav pietiekams, lai izslēgtu iespēju, ka par tās darbībām ir atbildīga mātes sabiedrība, jo īpaši, ja meitas sabiedrība pati nenosaka savas darbības tirgū, bet gan piemēro mātes sabiedrības norādījumus (it īpaši sk. iepriekš 85. punktā minēto Tiesas spriedumu lietā *ICI*/Komisija, 132. un 133. punkts; 1972. gada 14. jūlija spriedumu lietā 52/69 *Geigy*/Komisija, *Recueil*, 787. lpp., 44. punkts, un 1973. gada 21. februāra spriedumu lietā 6/72 *Europemballage* un *Continental Can*/Komisija, *Recueil*, 215. lpp., 15. punkts). Ar to, ka mātes sabiedrības turējumā ir 100 % meitas sabiedrības kapitāla, vien nepietiek, lai secinātu, ka tā atrodas mātes sabiedrības kontrolē. Tas, vai mātes sabiedrība ir atbildīga par meitas sabiedrības darbībām, vienmēr ir atkarīgs no tā, vai tiešām tiek realizētas vadības pilnvaras (sk. šajā sakarā iepriekš 85. punktā minēto spriedumu lietā *ICI*/Komisija, 132.–141. punkts; 1979. gada 12. jūlija spriedumu lietās 32/78 un 36/78–82/78 *BMW Belgium* u.c./Komisija, *Recueil*, 2435. lpp., 24. punkts, un iepriekš 171. punktā minēto spriedumu lietā *Stora Kopparbergs Bergslags*/Komisija, 23. punkts).

219 Kā Tiesa ir noteikusi iepriekš 171. punktā minētajā spriedumā lietā *Stora Kopparbergs Bergslags*/Komisija (28. punkts), ja 100 % kapitāldaļu turējums vien nav pietiekams, lai pierādītu mātes sabiedrības atbildību, Komisija savu lēmumu par to, ka mātes sabiedrībai jāuzņemas atbildība par savas meitas sabiedrības darbībām, var balstīt arī uz to, ka mātes sabiedrība neapstrīd to, ka tā ir varējusi izšķiroši ietekmēt meitas sabiedrības tirdzniecības politiku, un nesniedz pierādījumus par meitas sabiedrības neatkarību. Meitas sabiedrības visa kapitāla turējuma gadījumā Komisija var likumīgi pieņemt, ka mātes sabiedrībai uz meitas sabiedrības darbībām ir izšķiroša ietekme, jo īpaši, ja mātes sabiedrība administratīvajā procesā piedalās kā vienīgais grupas sabiedrību pārstāvis.

220 Šajos apstākļos mātes sabiedrībai ar pietiekamiem pierādījumiem ir jāatspēko šis pieņēmums.

221 Šajā gadījumā no lietas materiāliem izriet, ka prasītāja neapstrīd, ka pārkāpuma izdarīšanas laikā *Mercedes-Benz* turējumā bija visas *MBBel* kapitāldaļas, un atzīst, ka administratīvajā procesā tā bija vienīgais Komisijas sarunu partneris attiecībā uz pārkāpumu Beļģijā. Turklāt prasītāja aprobežojas ar apgalvojumu, ka tā nav zinājusi par *MBBel* darbībām, un noliedz, ka būtu tās aktīvi atbalstījusi, nesniedzot nedz pierādījumus par to, ka tai nav bijusi izšķiroša ietekme uz *MBBel* tirdzniecības politiku, nedz arī par pēdējās neatkarību. No tā izriet, ka prasītāja ar pietiekamiem pierādījumiem nav atspēkojusi pieņēmumu par to, ka tai bija izšķiroša ietekme uz meitas sabiedrības *MBBel* darbību.

222 Līdz ar to šī daļa, kā arī trešais pamats ir jānoraida.

Par ceturto pamatu — nepareizu naudas soda apjomu, kas noteikts apstrīdētā lēmuma 3. pantā

Lietas dalībnieku argumenti

223 Prasītāja uzskata, ka ar apstrīdētā lēmuma 3. pantu uzliktais naudas sods nav pamatots, jo nav noticis EKL 81. panta 1. punkta pārkāpums. Tā piebilst, ka, pat ja šāds pārkāpums būtu konstatēts, naudas sods ir pārmērīgs.

224 Attiecībā uz darbībām Vācijas tirgū prasītāja būtībā uzsver, ka naudas sods nav uzlikts likumīgi, jo *Mercedes-Benz* piemērotie pasākumi tika pieņemti, pamatojoties uz tirdzniecības pārstāvības līgumiem, kas satur tikai pārstāvjiem piemērojamus ierobežojumus un tādējādi neietilpst EKL 81. panta 1. punkta piemērošanas jomā.

225 Prasītāja uzskata, ka tirdzniecības aizliegums, kas skāra līzinga sabiedrības Spānijā tiktāl, ciktāl tas varētu būt pretrunā ar EKL 81. panta 1. punktu, ir izņēmums saskaņā ar Regulu Nr. 1475/95, kas ir šķērslis naudas soda piemērošanai. Tā apgalvo, ka, pat ja Kopienu tiesa nepiekristu tās argumentācijai, ir jāņem vērā fakts, ka tā var izvirzīt tiesisko pamatojumu tam, ka šīs darbības atbilst izņēmuma priekšnosacījumiem.

226 Par cenu noteikšanas pasākumiem Beļģijā prasītāja piebilst, ka, kaut arī Komisija apgalvo (apstrīdētā lēmuma 245. apsvērums), ka tie attiecas tikai uz modeli W 210, tā arī tomēr uzskata, ka cenu samazināšanas darbības tikušas kontrolētas arī attiecībā uz citiem modeļiem. Šī pēdējā piezīme acīmredzot attiecas uz "mīklainajām vizītēm", ko attiecībā uz C klases modeļiem esot veikusi sabiedrība *Tokata*. Prasītāja apgalvo, ka šīm vizītēm nav nekāda sakara ar piedēvēto cenu noteikšanu (sk. iepriekš 167. punktu). Tā neatzīst, ka Komisija var ņemt vērā vainu pastiprinošo apstākli par to, ka skarti tika vairāki modeļi. Turklāt apstrīdētā lēmuma 223. un 225. apsvērumā ietvertie atzinumi par to, ka fiksētās cenas bijušas spēkā no 1995. gada 20. aprīļa līdz 1999. gada 10. jūnijam, nesaskan ar analīzi, ka saskaņā ar 1995. gada 20. aprīļa sanāksmes protokolu tās tika piemērotas tikai līdz 1995. gada beigām (sk. iepriekš 174. punktu). Visbeidzot, prasītāja apstrīd, ka *MBBel* ir bijusi liela nozīme šķietamajā cenu atlaižu ierobežošanā. Tieši pretēji — šo pasākumu jau pirms 1995. gada 20. aprīļa sanāksmes bija ierosinājuši koncesionāri. Tā uzskata, ka *MBBel*, pat ja tā ir

piedalījusies šajā pasākumā, neuzņēmās šīs sapulces vadību. Tam, ka *MBBel* piedalījās pasākumā, kā prasītāja uzskata, nav bijis mērķis aizsargāt savas intereses, bet gan uzlabot koncesionāru rentabilitāti.

227 Attiecībā uz pārkāpumu, ko veido cenu noteikšana Beļģijā, Komisija uzskata, ka prasītājas argumenti ir jānoraida. Tā atgādina, ka, pirmkārt, saskaņā ar apstrīdētā lēmuma 245. apsvērumā ietvertajiem pārmetumiem tā attiecīgo pārkāpumu vērtē tikai kā "kopumā būtisku" un nosaka naudas soda pamatsummu 7 miljonu EUR apmērā, kas atbilst aptuveni trešajai daļai no maksimālā naudas soda, ko Regulas Nr. 17 15. panta 2. punktā ietvertās naudas sodu aprēķināšanas vadlīnijas un EOTK līguma (OV 1998, C 9, 3. lpp.) 65. panta 5. punkts paredz būtisku pārkāpumu gadījumos. Tā piebilst, ka prasītājai ir pārmetama kontrole par koncesionāru piemērotajām atlaidēm ne tikai modelim W 210, bet arī citiem automašīnu modeļiem. Turklāt, pat ja attiecīgais pārkāpums būtu aprobežots tikai ar modeli W 210, Komisija varēja ņemt to vērā naudas soda kā preventīva līdzekļa ietvaros.

228 Komisija uzskata, ka prasītājas iebildumus par pārkāpuma ilgumu jau ir atspēkojusi (sk. iepriekš 182. punktu).

229 Turklāt tā uzskata, ka, aprēķinot naudas soda apmēru, tā nav balstījusies uz *MBBel* iespējamo vadošo lomu atlaižu ierobežošanā, bet gan tikai uz faktu, ka *MBBel* ir aktīvi piedalījusies tirdzniecības cenu noteikšanas pasākumos Beļģijā. Ja šādas aktīvas dalības nebūtu, atlaižu griestu neievērošanas gadījumā piemērojamā sankcija nevarētu tikt īstenota. Komisija uzsver, ka no 1995. gada 20. aprīļa sanāksmes protokola izriet, ka "pretizpārdošanas" akcija pastāvēja jau iepriekš. Tomēr tā uzskata, ka atlaižu ierobežošana līdz 3 % tika nolemta šajā sanāksmē, prasītājai aktīvi piedaloties, un ka tādējādi nevar apgalvot, ka *MBBel* par šo pasākumu tika informēta vēlāk. Attiecībā uz *MBBel* pašas interesēm Komisija uzskata, ka atlaižu ierobežošanas mērķis bija saglabāt augstas importētāja cenas. Visbeidzot, vērtējums nebūtu

savādāks, ja *MBBel* tiešām būtu vēlējusies saglabāt koncesionāru rentabilitāti (iepriekš 84. punktā minētais spriedums lietā *AEG*/Komisija, 40.–42. punkts un 71.–73. punkts).

Pirmās instances tiesas vērtējums

230 Sākumā jāatgādina, ka no iepriekšējo pamatu analīzes izriet, ka apstrīdētā lēmuma 3. pantā paredzētais naudas sods ir jāatceļ daļā, kurā tas prasītājai uzlikts par to, ka tā vācu pārstāvjiem devusi norādījumus jaunas automašīnas pēc iespējas pārdot tikai klientiem no savas līgumiskās teritorijas, lai izvairītos no iekšējās konkurences, un pārņemtajiem klientiem, pasūtot jaunas automašīnas, pieprasīt iemaksu 15 % apmērā no jaunas automašīnas cenas. No tā izriet, ka naudas sods, kura sākuma summa ir 71,825 miljoni EUR, ir, pirmkārt, jāsamazina līdz 47,025 miljoniem EUR (242. apsvērums).

231 No iepriekšējo pamatu analīzes izriet arī, ka apstrīdētā lēmuma 3. punktā noteiktais naudas sods ir jāatceļ daļā, kurā tas prasītājai uzlikts par to, ka tā ierobežojusi vieglo automašīnu piegādi līzinga sabiedrībām Spānijā un Vācijā krājumu veidošanai. No tā izriet, ka naudas sods, kura sākuma summa ir 71,825 miljoni EUR, ir, otrkārt, jāsamazina līdz 15 miljoniem EUR (244. apsvērums).

232 Attiecībā uz pārkāpumu, kas saistīts ar cenu noteikšanu Beļģijā, Pirmās instances tiesa uzskata, ka prasītāja ir kļūdaini izvirzījusi argumentu par to, ka Komisija ir ņēmusi vērā vainu pastiprinošu apstākli par to, ka ir skarti vairāki modeļi. No apstrīdētā lēmuma 248. apsvēruma nepārprotami izriet, ka Komisija, uzliekot sodu,

nav ņēmusi vērā nevienu vainu pastiprinošu apstākli. Jebkurā gadījumā, ja arī ir taisnība, kā apstrīdētajā lēmumā norāda Komisija, ka *MBBel* 1996. gada 26. novembrī ir uzdevusi sabiedrībai *Tokata* veikt fiktīvus pirkumus pie 47 beļģu koncesionāriem un pārbaudīt par C klases automašīnām piešķirtās atlaides, šis apstāklis, pēc Komisijas domām, norāda uz to, ka fiktīvie pirkumi attiecībā uz *MBBel* bija parasta darbība un neaprobežojās tikai ar vienu konkrētu modeli.

233 Attiecībā uz prasītājas argumentu par cenu noteikšanas Beļģijā ilgumu ir jāatgādina, ka Pirmās instances tiesa uzskata, ka Komisija to ir noteikusi pareizi (sk. iepriekš 215. punktu). Turklāt Pirmās instances tiesa uzskata, ka automašīnu pārdošanas cenu noteikšanā Beļģijā *MBBel* bija centrālā loma (sk. iepriekš 209. punktu). No tā izriet, ka par šo pārkāpumu uzliktais naudas sods nav jāsamazina.

234 Ņemot vērā visu iepriekšminēto, ir daļēji jāatceļ naudas sods tiktāl, ciktāl tas attiecas uz pārkāpumiem Vācijā un Spānijā. Pārējie prasītājas argumenti par naudas soda atcelšanu vai tā samazināšanu ir jānoraida. Pirmās instances tiesa savas neierobežotās jurisdikcijas ietvaros apstiprina naudas sodu par cenu noteikšanu Beļģijā 9,8 miljonu EUR apmērā.

Par tiesāšanās izdevumiem

235 Atbilstoši Pirmās Instances tiesas reglamenta 87. panta 3. punktam, ja abiem lietas dalībniekiem spiedums ir daļēji labvēlīgs un daļēji nelabvēlīgs, Pirmās instances tiesa var nolemt, ka tiesāšanās izdevumi ir jāsadala vai ka lietas dalībnieki sedz savus tiesāšanās izdevumus paši. Šajā gadījumā ir jānolemj, ka Komisija sedz savus tiesāšanās izdevumus, kā arī 60 % no prasītājas tiesāšanās izdevumiem.

Ar šādu pamatojumu

PIRMĀS INSTANCES TIESA

(piektā palāta)

nospriež:

1) **atcelt Komisijas 2001. gada 10. oktobra Lēmuma 2002/758/EK par EKL 81. panta piemērošanas kārtību (lieta COMP/36.264 — *Mercedes-Benz*) 1. pantu, izņemot daļā, kurā atzīts, ka sabiedrība *Daimler-Chrysler AG*, kā arī sabiedrības *Daimler-Benz AG* un *Mercedes-Benz AG*, kuras prasītāja aizstāja, ir pašas vai ar savas meitas sabiedrības *MBBel* starpniecību izdarījušas EKL 81. panta 1. punkta pārkāpumu, piedaloties vienošanās par atlaižu ierobežošanu Beļģijā, kas tika noslēgta 1995. gada 20. aprīlī un tika izbeigta 1999. gada 10. jūnijā;**

2) **atcelt 2. pantu, izņemot tā pirmo teikumu;**

3) **atcelt Lēmuma 2002/758 3. pantu daļā, kurā prasītājai uzlikts naudas sods 71,825 miljonu EUR apmērā;**

4) **ar lēmuma 2002/758 3. pantu uzlikto naudas sodu par pārkāpumu sakarā ar cenu noteikšanu Beļģijā noteikt 9,8 miljonu EUR apmērā;**

5) prasību pārējā daļā noraidīt;

6) Komisija sedz savus tiesāšanās izdevumus, kā arī atlīdzina 60 % no prasītājas tiesāšanās izdevumiem. Prasītāja 40 % savu tiesāšanās izdevumu sedz pati.

Lindh Garsía-Valdecasas Cooke

Pasludināts atklātā tiesas sēdē Luksemburgā 2005. gada 15. septembrī.

Sekretārs

H. Jung

Priekšsēdētāja

P. Lindh