SODBA SODIŠČA PRVE STOPNJE (peti senat)
z dne 15. septembra 2005*

V zadevi T-325/01,

DaimlerChrysler AG, s sedežem v Stuttgartu (Nemčija), ki jo zastopata R. Bechtold in W. Bosch, odvetnika,

tožeča stranka,

proti

Komisiji Evropskih skupnosti, ki jo zastopata W. Mölls, zastopnik, skupaj s H.-J. Freundom, odvetnik, z naslovom za vročanje v Luxembourgu,

tožena stranka,

zaradi razglasitve ničnosti Odločbe Komisije 2002/758/ES z dne 10. oktobra 2001 o postopku uporabe člena 81 Pogodbe ES (zadeva COMP/36.264 – Mercedes-Benz) (UL 2002, L 257, str. 1) in, podredno, znižanja globe, naložene z navedeno odločbo,

* Jezik postopka: nemščina.

SODIŠČE PRVE STOPNJE
EVROPSKIH SKUPNOSTI (peti senat),

v sestavi P. Lindh, predsednica, R. García-Valdecasas in J. D. Cooke, sodnika,

sodni tajnik: I. Natsinas, administrator,

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 25. maja 2004,

izreka naslednjo

Sodbo

Dejansko stanje

1 Namen te tožbe je razglasitev ničnosti Odločbe Komisije 2002/758/ES z dne 10. oktobra 2001 o postopku uporabe člena 81 Pogodbe ES (zadeva COMP/36.264 – Mercedes-Benz) (UL 2002, L 257, str. 1, v nadaljevanju: sporna odločba).

2 DaimlerChrysler AG (v nadaljevanju: tožeča stranka) je nemška družba, ki posluje predvsem v sektorju proizvodnje in prodaje motornih vozil.

3 Družba Daimler-Benz AG se je 21. decembra 1998 na podlagi sporazuma o združitvi podjetij, podpisanega 7. maja 1998, združila s tožečo stranko. Tožeča stranka je s tem postala pravna naslednica družbe Daimler-Benz AG in so bili tako nanjo preneseni vse pravice, sredstva, zaveze in obveznosti.

4 Pred to združitvijo je bila družba Daimler-Benz AG glavna družba skupine Daimler-Benz, ki je prek hčerinskih družb delovala po celem svetu. Poleg tega se je 26. maja 1997 z družbo Daimler-Benz AG združila njena hčerinska družba Mercedes-Benz AG. Od tega datuma naprej deluje ta družba v okviru družbe Daimler-Benz AG kot oddelek, odgovoren za sektor motornih vozil. V skladu s sporno odločbo se ime „Mercedes-Benz" v tej sodbi glede na okoliščine uporablja za poimenovanje družbe Daimler-Benz AG (do leta 1989), družbe Mercedes-Benz AG (do leta 1997), družbe Daimler-Benz AG (1997/1998) ali tožeče stranke (od leta 1998 naprej).

5 Od začetka leta 1995 je Komisija prejela več pritožb potrošnikov glede oviranja izvoza novih motornih vozil znamke Mercedes-Benz, ki so ga v različnih državah članicah povzročala podjetja iz skupine Daimler-Benz.

6 Komisija je imela na voljo nekaj elementov, ki so kazali na to, da so si podjetja iz te skupine razdelila trg in s tem kršila člen 81(1) ES. Komisija je 4. decembra 1996 sprejela več odločb, v katerih je odredila preiskave na podlagi člena 14 Uredbe Sveta št. 17 z dne 6. februarja 1962, Prve uredbe o izvajanju členov [81] in [82] Pogodbe (UL 1962, 13, str. 204). Te preiskave so bile opravljene

11. in 12. decembra 1996 v podjetjih Daimler-Benz AG v Stuttgartu (Nemčija), Mercedes-Benz Belgium SA/NV v Belgiji, Mercedes-Benz Nederland NV v Utrechtu (Nizozemska) in Mercedes-Benz España, SA, v Španiji.

7 Komisija je 21. oktobra 1998 na družbo Daimler-Benz AG na podlagi člena 11 Uredbe št. 17 naslovila zahtevo za informacije, na katero je ta odgovorila 10. novembra 1998. Komisija je 15. junija 2001 naslovila zahtevo za informacije tudi na tožečo stranko, ki je nanjo odgovorila 9. julija 2001. Med preiskavami 11. in 12. decembra 1996 je Komisija našla in zasegla številne dokumente, ki skupaj z zahtevami za informacije, poslanimi tožeči stranki, in stališči te sestavljajo osnovo sporne odločbe.

8 Komisija je 10. oktobra 2001 sprejela sporno odločbo.

Sporna odločba

9 V sporni odločbi Komisija meni, da je družba Mercedes-Benz – sama ali po hčerinskih družbah Mercedes-Benz España, SA, (v nadaljevanju: MBE) in Mercedes-Benz Belgium, SA, (v nadaljevanju: MBBel) – kršila določbe člena 81(1) ES. Po mnenju Komisije ukrepi, ugotovljeni v sporni odločbi, zadevajo prodajo na drobno osebnih vozil znamke Mercedes-Benz (uvodne izjave od 143 do 149).

10 Komisija v sporni odločbi opisuje zadevna podjetja in njihovo distribucijsko omrežje. Glede tega navaja, da se osebna vozila znamke Mercedes-Benz v Nemčiji večinoma prodajajo po omrežju, sestavljeneem iz podružnic, ki pripadajo skupini zastopnikov s statusom trgovskega zastopnika (kot je ta, opredeljen v členu 84(1) nemškega trgovskega zakonika), ki delujejo kot posredniki, in komisionarjev (uvodna izjava 15). Glede tega navaja, da distribucijsko omrežje v Belgiji vključuje eno uvoznico, družbo MBBel, ki je bila od neopredeljenega datuma naprej 100-odstotna hčerinska družba družbe Daimler-Benz AG, ta pa je od 21. decembra 1998 naprej 100-odstotna hčerinska družba tožeče stranke; družba MBBel prodaja nova vozila po dveh podružnicah, koncesionarjih ter zastopnikih in/ali tehničnih delavnicah, ki lahko delujejo tudi kot posredniki pri naročanju novih vozil (uvodni izjavi 17 in 19). V Španiji naj bi distribucija potekala po omrežju, sestavljenem iz treh podružnic MBE in koncesionarjev. Komisija opozarja, da nekateri zastopniki in/ali tehnične delavnice ne prodajajo vozil, ampak delujejo samo kot posredniki pri naročanju. Poleg tega pojasnjuje, da je MBE 100-odstotna hčerinska družba državnega holdinga Daimler-Benz España, SA, ki je bil 99,88-odstotna hčerinska družba družbe Daimler-Benz AG. Od 21. decembra 1998 naprej naj bi bil ta holding 100-odstotna hčerinska družba tožeče stranke (uvodna izjava 20).

11 Komisija ugotavlja, da se člen 81(1) ES, v nasprotju s trditvami tožeče stranke med upravnim postopkom, za pogodbe, ki jih je družba Mercedes-Benz sklenila z nemškimi zastopniki, uporablja enako, kot bi se uporabljal za pogodbo, sklenjeno s pogodbenim distributerjem. Po njenem mnenju bi bilo treba torej „[n]aložene omejitve [...] presojati enako kot v primeru neodvisnega distributerja“ (uvodna izjava 168).

12 Komisija glede tega najprej opozarja, da morajo nemški zastopniki družbe Mercedes-Benz sprejeti vrsto tveganj, značilnih za podjetniško dejavnost, ki so hkrati neločljivo povezana s posredniško dejavnostjo, ki jo opravljajo za družbo Mercedes-Benz, zato se za sporazume, sklenjene med njimi in družbo Mercedes-Benz, uporablja člen 81 ES (uvodne izjave od 153 do 160).

13 Komisija zlasti navaja, da nosi nemški zastopnik družbe Mercedes-Benz pomemben del tveganja, kar zadeva ceno vozil, za katera se dogovori o prodaji. Komisija navaja, da se cenovni popusti pri prodaji novih vozil, če se zastopnik zaveže zanje in jih odobri tudi družba Mercedes-Benz, v celoti odtegnejo od zastopnikove provizije (uvodni izjavi 155 in 156).

14 Komisija ugotavlja, da nemški zastopnik na podlagi člena 4(4) nemške pogodbe o zastopanju poleg tega nosi tudi tveganje prevoznih stroškov novih vozil. S to pogodbo naj bi bili na podlagi obligacijskega prava – po zgledu neodvisnega distributerja – stroški in tveganje pri prevozu preneseni na stranko (uvodna izjava 157).

15 Zastopnik naj bi poleg tega precejšen del svojih finančnih sredstev namenil pospeševanju prodaje. Komisija navaja, da si mora zlasti na svoje stroške priskrbeti testna vozila (člen 4(7) nemške pogodbe o zastopanju). Za nakup testnih in službenih vozil naj bi družba Mercedes-Benz ponujala posebne pogoje. Ta vozila naj bi zastopnik obdržal najmanj od tri do šest mesecev in morajo prevoziti najmanj 3000 km. Nato lahko zastopnik ta vozila proda kot rabljena vozila in prav tako nosi tržno tveganje za to nezanemarljivo število vozil (uvodna izjava 158).

16 Komisija dalje navaja, da je dejavnost nemškega zastopnika družbe Mercedes-Benz nujno povezana še z vrsto drugih tveganj, neločljivo povezanih z opravljanjem podjetniške dejavnosti. Prevzem teh tveganj naj bi bil za zainteresiranega eden od pogojev, če želi postati tak zastopnik. Na podlagi člena 13 pogodbe o zastopanju naj bi bil zastopnik primoran izvajati garancijska dela na vozilih, za katera velja garancija proizvajalca. Nemški zastopniki naj bi na svoje stroške postavili delavnico, v kateri naj bi izvajali storitve v okviru poprodajnega servisa in garancijska dela, ter na zahtevo zagotavljali tudi stalni servis in nujna popravila na cesti (člen 12 pogodbe

o zastopanju). Poleg tega naj bi nemški zastopnik na svoje stroške vzdrževal zalogo nadomestnih delov za popravilo vozil iz svoje delavnice (člen 14 pogodbe o zastopanju) (uvodna izjava 159).

17 Komisija tudi navaja, da z gospodarskega vidika promet, ki ga ima nemški zastopnik zaradi izvajanja lastnih dejavnosti, močno presega promet, ki ga dosega kot posrednik pri prodaji novih vozil. Glede tega opozarja: „[Zastopnik] za svojo dejavnost posrednika [...] prejme provizijo, ki je v primeru osebnih vozil sestavljena iz osnovne provizije v višini 12,2 % in provizije za opravljeno storitev, ki lahko znaša do 3,6 %. Najvišja provizija, ki jo lahko prejme zastopnik, znaša 15,8 % in predstavlja promet iz njegove zastopniške dejavnosti: s to provizijo mora zastopnik financirati popuste, ki jih odobri kupcem vozil. Zato je dejanski promet iz zastopniške dejavnosti nižji od navedenih 15,8 %." In dalje (uvodna izjava 159): „[Č]e štejemo, da spada cena vozil k prometu zastopniške dejavnosti, potem ta promet znaša približno 50 % celotnega prometa zastopnika. Vendar se dejanski promet iz zastopniške dejavnosti ujema z zgoraj navedeno provizijo. Če to primerjamo s prometom, ki ga zastopnik uresniči z drugimi dejavnostmi, ki so pogodbeno povezane s prodajo vozil in za katere zastopnik nosi vso odgovornost, ugotovimo, da njegov dejanski promet iz zastopniške dejavnosti v pravem pomenu besede znaša samo šestino celotnega prometa."

18 Komisija meni, da glede na število in obseg tveganj, ki jih morajo prevzeti zastopniki, ni mogoče sprejeti ugovora tožeče stranke, da so ta tveganja značilna za pravega trgovskega zastopnika. Glede tega navaja, da „bi bil položaj drugačen, če bi lahko zastopnik izbiral, ali bo nase prevzel zlasti precejšnja tveganja, povezana s testnimi in službenimi vozili, izvajanjem garancije, postavitvijo delavnice za popravila in vzdrževanje in nadomestnimi deli, ali pa bo opravljal samo dejavnost posrednika pri prodaji novih vozil". Vendar naj to v tem primeru ne bi bilo mogoče (uvodna izjava 160).

19 Komisija trditev tožeče stranke, da so nemški zastopniki vključeni v njeno podjetje, zavrača kot brezpredmetno. Glede tega naj bi se tožeča stranka opirala na „zahteve, ki jih morajo nemški zastopniki izpolnjevati kot posamezniki in za izvajanje trgovske dejavnosti (v splošnem gre za ekskluzivno distribucijo vozil znamke Mercedes-Benz, enoten pristop ‚zastopnika družbe Mercedes-Benz', vzpostavitev zastopstva, zaposlitev osebja, opremo prostorov, oglaševanje, podobo, obveznost obrambe interesov tožeče stranke in upoštevanje navodil o identifikaciji družbe Mercedes-Benz)", ter na dejstvo, da je zastopnik „ekskluzivni predstavnik" in lahko prodaja samo vozila znamke Mercedes-Benz (uvodna izjava 162). Vendar Komisija v sporni odločbi meni, da značilnost „vključenosti" sama po sebi, v primerjavi z razdelitvijo tveganj, ne omogoča razlikovanja med trgovskim zastopnikom in neodvisnim distributerjem (uvodna izjava 163). Komisija „vključenost" nemških zastopnikov dokazuje s primerjavo med določbami nemških pogodb o zastopanju, ki jih navaja tožeča stranka, in določbami koncesijskih pogodb v drugih državah (uvodna izjava 164). Po njenem mnenju ta primerjava kaže, da so obveznosti, naložene nemškim zastopnikom, enake obveznostim, ki jih morajo izpolnjevati pogodbeni distributerji v drugih državah, zato naj bi bili ti vrsti distribucije enako močno „vključeni" v distribucijski sistem družbe Mercedes-Benz (uvodna izjava 165).

20 Komisija meni, da je družba Mercedes-Benz konkurenco ovirala s štirimi različnimi ukrepi.

21 Prvič, Komisija trdi, da so bila po začetku prodaje nove serije vozil W 210 (novi razred E) vsem članom nemškega distribucijskega omrežja, skupaj z zastopniki, zlasti v obvestilu z dne 6. februarja 1996, dana zelo jasna navodila, naj „se držijo svojega pogodbeno določenega območja". Ta navodila naj ne bi zadevala samo te serije, ampak splošneje prodajo vseh novih vozil. Družba Mercedes-Benz naj bi to obvestilo sklenila s to grožnjo: „Če bomo ugotovili, da dodeljene kvote ni mogoče utemeljiti z absorpcijsko sposobnostjo posameznega območja, bomo brez pomislekov zavrnili dobavo vozil serije W 210." S tem naj bi svojim navodilom dala posebno težo.

22 Po mnenju Komisije naj bi bil namen teh navodil pri distribucijskih partnerjih doseči, da bi svoje kvote vozil serije W 210 in vozil drugih serij prodajali izključno na svojem pogodbenem ozemlju in jih ne bi dobavljali „prehodnim strankam", ki ne prebivajo na njihovem pogodbenem območju. Kot naj bi bilo razvidno iz obvestila, naj bi s tem omejili „notranjo konkurenco", to je „konkurenco znotraj znamke", med posameznimi nemškimi zastopniki, pa tudi med nemškimi zastopniki ter nemškimi in tujimi podružnicami in tujimi koncesionarji. Namen obvestila z dne 6. februarja 1996 naj bi bil torej omejiti konkurenco „znotraj znamke".

23 Drugič, Komisija ugotavlja, da je treba v skoraj vseh primerih od „prehodnih strank" iz drugih držav članic zahtevati plačilo predujma v višini 15 % nakupne cene. Komisija meni, da je s to prakso vzporedna trgovina še otežena, saj je z njo omejena možnost, da bi zastopniki vodili lastno tržno politiko in bi na primer opustili predujem, če „prehodno stranko" poznajo. Pri tem poudarja, da se lahko taki predujmi s tržnega vidika v nekaterih primerih res izkažejo kot preudarni, vendar se po drugi strani ne zahteva noben predujem za prodajo na nemškem ozemlju, čeprav bi lahko v nekaterih primerih tudi pri taki prodaji obstajali podobni interesi za zagotovitev jamstva. Zato naj bi se s tem pravilom izvajala diskriminacija, kar zadeva operacije vzporedne trgovine v odnosu do prodaje vozil na nemškem trgu (uvodna izjava 174).

24 Tretjič, Komisija meni, da je namen prepovedi dobave vozil zunanjim lizinškim družbam, če te ne navedejo kupca, ki je vključena v nemške pogodbe o zastopanju (glej člen 2(1)(d)) in španske koncesijske pogodbe (glej člen 4(d)), omejiti konkurenco med lizinškimi družbami Mercedes-Benz in zunanjimi lizinškimi družbami v Nemčiji in Španiji. Zadnje naj bi namreč lahko pridobile vozila znamke Mercedes samo od primera do primera, to je, ko imajo za vozilo že konkretnega kupca, ne pa zato, da bi si ustvarile zalogo. Torej naj bi jim bilo onemogočeno, da bi hitro dobavile vozilo. Po mnenju Komisije zunanje lizinške družbe zaradi pravil, povezanih s prodajo vozil lizinškim družbam, poleg tega ne morejo izkoristiti enakih popustov pri nakupu vozil za lizing kot drugi upravitelji voznih parkov. V splošnem naj bi se zaradi zadevnih klavzul poslabšali pogoji, pod katerimi lahko zunanje

lizinške družbe kupijo vozila znamke Mercedes, s tem pa tudi pogoji, pod katerimi lahko te družbe na prodajnem trgu lizinga konkurirajo lizinškim družbam skupine Mercedes-Benz. Namen določb, povezanih z lizinško dejavnostjo zastopnikov in koncesionarjev, naj bi bil omejevanje cenovne konkurence in prodajnih pogojev za vozila za lizing (uvodna izjava 176).

25 Četrtič, Komisija opozarja, da je bil namen sporazuma, ki sta ga 20. aprila 1995 sklenila družba MBBel in združenje belgijskih koncesionarjev družbe Mercedes-Benz, s katerim sta bila vpeljana omejitev popustov na največ 3 % in preverjanje ravni popustov, odobrenih za novi razred E, s strani zunanje agencije, pri čemer naj bi bile v primeru odobritve večjih popustov zmanjšane kvote vozil novega razreda E, omejiti cenovno konkurenco v Belgiji.

26 Ko je Komisija ugotovila, da zadevni ukrepi pomembno vplivajo na trgovino med državami članicami in da jih ni mogoče izvzeti iz uporabe člena 81(1) ES, je menila, da je treba tožeči stranki, ki naj bi bila odgovorna za vse kršitve konkurenčnega prava, ki sta jih storili družbi Daimler-Benz AG in Mercedes-Benz AG ali hčerinski družbi Daimler-Benz MBBel in MBE, naložiti plačilo globe.

27 Glede tega je Komisija menila, da so ukrepi, katerih namen je ovirati izvoz, en sam prekršek, sestavljen iz dveh elementov (navodil o prepovedi prodaje zunaj pogodbenega območja in pravila o 15-odstotnem predujmu), ki sta bila nekaj časa prisotna hkrati. Po mnenju Komisije je ta kršitev posebej resna, zato se ji zdi ustrezen osnovni znesek globe 33 milijonov EUR. Kar zadeva trajanje kršitve, Komisija navaja, da se je ta, če združimo oba njena sestavna elementa, začela 12. septembra 1985 in še vedno traja. Po mnenju Komisije gre torej za dolgotrajno kršitev. Vendar kljub temu meni, da so bile potencialne posledice pravila o predujmu

veliko manjše od potencialnih posledic navodil, uperjenih neposredno zoper izvoz. Ta naj bi veljala samo med 6. februarjem 1996 in 10. junijem 1999, to je tri leta in štiri mesece. Zato Komisija meni, da je treba osnovni znesek povečati samo za 42,5 %, to je za 14,025 milijona EUR. Osnovni znesek torej znaša 47,025 milijona EUR.

28 Komisija meni, da je treba prepoved prodaje vozil lizinškim družbam, da bi si te lahko ustvarile zalogo, ki je določena v nemški pogodbi o zastopanju in španski koncesijski pogodbi, opredeliti kot resno. Zato meni, da je ustrezen osnovni znesek globe 10 milijonov EUR. Komisija meni, da se je kršitev začela 1. oktobra 1996 in še vedno traja. Trajala naj bi torej pet let, kar naj bi se ujemalo s srednje dolgim trajanjem. Komisija zato meni, da je treba osnovni znesek zaradi trajanja kršitve povečati za 50 %, to je za 5 milijonov EUR; osnovni znesek tako znaša 15 milijonov EUR.

29 Komisija meni, da so ukrepi za določitev prodajne cene v Belgiji, ki so bili sprejeti ob dejavnem sodelovanju družbe MBBel, po naravi zelo resna kršitev pravil o konkurenci. Gledano v celoti, naj bi bila ta kršitev resna, zato naj bi bil ustrezen osnovni znesek globe 7 milijonov EUR. Komisija navaja, da so se ti ukrepi uporabljali od 20. aprila 1995 do 10. junija 1999, to je srednje dolgo obdobje, in je zato treba po njenem mnenju osnovni znesek povečati za 40 %, to je za 2,8 milijona EUR, kar skupaj znaša 9,8 milijona EUR.

30 Komisija v sporni odločbi ne navaja nobenih oteževalnih ali olajševalnih okoliščin. Zato naj bi globa v celoti, po seštevku vseh navedenih zneskov, znašala 71,825 milijona EUR.

31 Na podlagi teh ugotovitev je Komisija sprejela sporno odločbo, v katere besedilu je navedeno:

„*Člen 1*

[Družba Mercedes-Benz je sama] ali prek hčerinskih družb [MBE] in [MBBel] kršila določbe člena 81(1) Pogodbe ES. Navedene družbe so namreč sprejele naslednje ukrepe, katerih namen je bil omejiti vzporedno trgovino:

— od 6. februarja 1996 naprej so vsi nemški zastopniki prejeli navodila, s katerimi jim je bilo izrecno ukazano, naj dobavljena nova vozila, še zlasti pa tista iz serije W 210, kolikor je to mogoče, prodajajo samo strankam s svojega pogodbenega območja in se tako izogibajo notranji konkurenci; ti ukrepi so ostali v veljavi do 10. junija 1999;

— od 12. septembra 1985 naprej se od nemških zastopnikov zahteva, naj za naročila novih vozil, ki jih izvedejo [prehodne] stranke, zahtevajo plačilo predujma v višini 15 % cene vozila; ta ukrep se še vedno izvaja;

— v obdobju od 1. oktobra 1996 do danes omejitev dobave osebnih vozil lizinškim družbam, da bi si te ustvarile zalogo;

— udeležba pri sporazumih, katerih namen je bil omejiti popuste, odobrene v Belgiji; ti sporazumi so bili sklenjeni 20. aprila 1995 in razveljavljeni 10. julija 1999.

Člen 2

Po vročitvi te odločbe [družba Mercedes-Benz] nemudoma preneha kršitve, ugotovljene v členu 1, če te še trajajo, in jih ne nadomesti z omejitvami z enakim namenom ali učinkom. Zlasti mora v dveh mesecih po prejemu te določbe:

— z okrožnico, naslovljeno na nemške zastopnike in komisionarje, preklicati okrožnico št. 52/85 z dne 12. septembra 1985 v delu, v katerem je določeno, da morajo ti od [prehodnih] strank ob naročilu osebnega vozila zahtevati 15-odstotni predujem;

— iz nemških pogodb o zastopanju in španskih koncesijskih pogodb črtati določbe, s katerimi je prepovedana prodaja novih vozil lizinškim družbam, da bi si te ustvarile zalogo. [...]

Člen 3

Zaradi kršitev, navedenih v členu 1, se [družbi Mercedes-Benz] naloži plačilo globe v višini 71,825 milijona EUR.

[...]"

32 Iz sporne odločbe izhaja, da Komisija v bistvu meni, da družba Mercedes-Benz v dokumentih, ki jih je odkrila med preiskavami (glej točko 7 zgoraj), izraz „prehodna stranka" v okviru čezmejne prodaje uporablja za opredelitev končnih potrošnikov, ki izhajajo iz druge države Evropskega gospodarskega prostora.

Postopek in predlogi strank

33 Tožeča stranka je to tožbo vložila v sodnem tajništvu Sodišča prve stopnje 20. decembra 2001.

34 Na podlagi poročila sodnika poročevalca je Sodišče prve stopnje (peti senat) odločilo, da začne ustni postopek. V okviru ukrepov procesnega vodstva je stranki pozvalo, naj pred obravnavo odgovorita na nekatera pisna vprašanja. Stranki sta se na ta poziv odzvali.

35 Stranki sta na obravnavi 25. maja 2004 podali ustne navedbe in odgovorili na vprašanja Sodišča prve stopnje.

36 Tožeča stranka Sodišču prve stopnje predlaga, naj:

— primarno, razglasi ničnost sporne odločbe;

— podredno, zmanjša znesek globe, naložene v členu 3 sporne odločbe;

— Komisiji naloži plačilo stroškov.

37 Komisija Sodišču prve stopnje predlaga, naj:

— tožbo zavrne;

— tožeči stranki naloži plačilo stroškov.

Pravno stanje

38 Tožeča stranka v podporo tožbi navaja štiri tožbene razloge. Prvi se nanaša na kršitev člena 81(1) ES in očitno napako pri presoji sporazumov, sklenjenih z zastopniki družbe Mercedes-Benz v Nemčiji. Drugi tožbeni razlog, ki zadeva prvi in tretji ukrep, ki ju je ugotovila Komisija v sporni odločbi, se nanaša na kršitev člena 81 ES in Uredbe Komisije (ES) št. 1475/95 z dne 28. junija 1995 o uporabi člena [81](3) Pogodbe za nekatere skupine sporazumov o distribuciji in servisiranju motornih vozil (UL L 145, str. 25). Tretji tožbeni razlog se nanaša na kršitev člena 81(1) ES in očitno napako pri presoji drugega in četrtega ukrepa, ki ju je ugotovila Komisija v sporni odločbi. Četrti tožbeni razlog se nanaša na nepravilno določitev zneska globe, ki je tožeči stranki naložena v členu 3 sporne odločbe.

Prvi tožbeni razlog: kršitev člena 81(1) ES in očitna napaka pri presoji sporazumov, sklenjenih z zastopniki družbe Mercedes-Benz v Nemčiji

Trditve strank

39 Tožeča stranka izpodbija sklepe Komisije iz sporne odločbe, kar zadeva pravno opredelitev nemških zastopnikov. Glede tega trdi, da se za njene nemške pogodbe o trgovskem zastopanju, kar zadeva dejavnost zastopnikov na področju prodaje novih vozil znamke Mercedes-Benz, ne uporablja prepoved omejevalnih sporazumov iz člena 81(1) ES. Zastopniki naj ne bi nosili nobenih tveganj, povezanih s prodajo vozil. Poleg tega naj bi bili popolnoma vključeni v podjetje Mercedes-Benz in naj bi bili s pravnega vidika do tega podjetja v enakem odnosu kot zaposlene osebe. Torej naj bi izpolnjevali pogoje, ki jih Sodišče v ustaljeni sodni praksi navaja v povezavi z neuporabo prepovedi omejevalnih sporazumov za pogodbe o trgovskem zastopanju.

40 Tožeča stranka uvodoma trdi, da v Nemčiji vzdržuje lastno distribucijsko omrežje, ki deluje prek podružnic ali prek trgovskih zastopnikov, ki delujejo v imenu družbe Mercedes-Benz in za njen račun, in komisionarjev, ki delujejo v svojem imenu, vendar za račun družbe Mercedes-Benz. Tožeča stranka meni, da zastopniki, vključeni v nemško prodajno omrežje družbe Mercedes-Benz, niso niti s pravnega niti z gospodarskega vidika koncesionarji za nova vozila. Za družbo Mercedes-Benz in v skladu z zahtevami te družbe naj bi se dogovarjali o sklepanju kupoprodajnih pogodb za nova vozila. Tožeča stranka opozarja, da je dejstvo, da zastopniki od družbe Mercedes-Benz ne kupujejo novih vozil in zato nimajo skladišč, z gospodarskega vidika precej pomembno. Breme tveganj, povezanih s prodajo novih vozil, skupaj s skladiščenjem in nelikvidnimi sredstvi, ki so njegova posledica, naj bi v celoti padlo na družbo Mercedes-Benz. Tožeča stranka trdi, da zastopniki nosijo samo tveganje, ki izhaja iz njihove posredniške dejavnosti. Tožeča stranka naj

bi imela torej s pravnega vidika proste roke pri odločanju, ali bo sklepala kupoprodajne pogodbe in pod kakšnimi pogoji. Navodila, dana zastopnikom, in njihove pogodbene obveznosti, kar zadeva sklepanje in vsebino kupoprodajnih pogodb, naj ne bi spadali na področje protimonopolnega prava.

41 Tožeča stranka trdi, da se na podlagi sodne prakse Sodišča člen 81(1) ES ne uporablja za pogodbe o trgovinskem zastopanju, če sta hkrati izpolnjena dva pogoja: po eni strani vključenost trgovskega zastopnika v prodajno omrežje proizvajalca ter po drugi strani okoliščina, da zastopnik svojo posredniško in predstavniško dejavnost opravlja izključno za naročnika (sodbi Sodišča z dne 16. decembra 1975 v združenih zadevah Suiker Unie in drugi proti Komisiji, od 40/73 do 48/73, 50/73, od 54/73 do 56/73, 111/73, 113/73 in 114/73, Recueil, str. 1663, in z dne 24. oktobra 1995 v zadevi Volkswagen in VAG Leasing, C-266/93, Recueil, str. I-3477).

42 Kar zadeva pogoj, povezan z „vključenostjo", tožeča stranka meni, da je pristop, ki ga je uporabila Komisija v sporni odločbi, nedosleden in neskladen s sodno prakso na tem področju, zlasti ker Komisija trdi, da „značilnost vključenosti, v primerjavi z razdelitvijo tveganj, sama po sebi ne omogoča razlikovanja med trgovskim zastopnikom in neodvisnim distributerjem" (uvodna izjava 163 sporne odločbe).

43 Tožeča stranka meni, da je Komisija, ker je element „vključitve" potisnila v ozadje in dodatno poudarila pomen merila, povezanega z „razdelitvijo tveganj", doseg prepovedi sporazumov razširila na trgovsko zastopanje na način, ki ni bil nikoli priporočen. Sama meni, da iz sodbe Suiker Unie in drugi proti Komisiji, navedene v točki 41 zgoraj, jasno izhaja, da po mnenju Sodišča „vključenost" ni pogojena samo s tem, da zastopnik ne nosi tveganj, ampak tudi z njegovo vključitvijo v interese naročnika.

44 Tožeča stranka poleg tega trdi, da – v nasprotju s trditvami Komisije iz sporne odločbe (glej uvodni izjavi 164 in 165 sporne odločbe) – dejstvo, da tuji koncesionarji, ki niso trgovski zastopniki, s tretjimi osebami poslujejo podobno kot nemški zastopniki družbe Mercedes-Benz, ni pomembno. Po eni strani bi bilo treba ugotoviti, da je prisotna tudi ustrezna razdelitev tveganj. Po drugi strani pa naj analogije ne bi bilo mogoče utemeljiti, ker na podlagi sodne prakse Sodišča „vključitev" ni odvisna samo od zunanjih značilnosti, ki se nanašajo na način, na katerega distributer posluje s tretjimi osebami na splošno in zlasti strankami, ampak tudi od „notranje" značilnosti, povezane z razdelitvijo tveganj in vključenostjo zastopnika v interese naročnika.

45 Tožeča stranka poleg tega graja tudi dejstvo, da Komisija v sporni odločbi trdi, da za presojo pogodb, sklenjenih med proizvajalcem in trgovskim zastopnikom, z vidika protimonopolnega prava zadostuje opredelitev, ali mora trgovski zastopnik prevzeti tveganja, ki nujno spadajo k opravljanju podjetniške dejavnosti in so hkrati „neločljivo povezana" z njegovo posredniško dejavnostjo (glej v tem smislu uvodno izjavo 153 sporne odločbe). Tožeča stranka trdi, da je tako stališče, ki ga je Komisija zavzela v sporni odločbi in Smernicah o vertikalnih omejitvah (UL 2000, C 291, str. 1, v nadaljevanju: Smernice), objektivno neutemeljen preobrat njenega pristopa, kar zadeva uporabo člena 81 ES. Poleg tega meni, da tako stališče ni skladno s sodno prakso Sodišča na tem področju.

46 Tožeča stranka priznava, da zastopniki družbe Mercedes-Benz nosijo nekatere stroške in tveganja.

47 Prvič, tožeča stranka navaja, da mora zastopnik vsekakor nositi t. i. „provizijsko" tveganje. Provizija naj bi bila običajno določena v odstotkih glede na obseg prodaje prek posameznega zastopnika. Možnosti, da bo zastopnik dobil provizijo, naj bi se torej v primeru velikega obsega prodaje povečevale in obratno. Tožeča stranka trdi,

da naročnik, ko „na zadnji stopnji" odloči, ali naj se pogodba sklene pod pogoji, ki jih zahteva kupec, odobri cenovne popuste, s tem ne zmanjša samo lastnih dohodkov, ampak tudi provizijo trgovskega zastopnika. Tožeča stranka poudarja, da zastopniki družbe Mercedes-Benz kljub temu ne nosijo tveganj, povezanih s cenami, in izpodbija presojo, da je odbitek „cenovnih koncesij" od zastopnikove provizije „cenovno tveganje".

48 Dejansko naj bi bil namreč znesek provizij, ki jih prejme zastopnik, določen z gospodarsko pogodbo. Ta naj bi se razlikovala glede na to, ali gre za posamično prodajo ali sklenitev prodajnega posla na podlagi sporazuma z veliko stranko ali „uporabnikom". Tožeča stranka trdi, da je z zastopnikom dogovorjena za plačilo nižje provizije v primeru prodaje velikim strankam in nekaterim uporabnikom, saj v prodajo strankam, ki imajo z družbo Mercedes-Benz (in ne z zadevnim zastopnikom) sklenjeno posebno pogodbeno razmerje v obliki dogovorov o količinskih ali kategorialnih popustih, na splošno ni treba toliko vlagati kot v druge oblike prodaje, zlasti prodajo novim strankam. Zato naj bi bila dodelitev nižje provizije zastopniku objektivno utemeljena. Tožeča stranka dodaja, da pravice trgovskih zastopnikov do vedno enake provizije, ki se ne bi razlikovala glede na vrsto prodaje, ni mogoče utemeljiti z nobenim pravnim načelom.

49 Tožeča stranka poudarja, da mora biti avtomobilski koncesionar, kar zadeva nova vozila, pripravljen na veliko večje vložke kot zastopnik družbe Mercedes-Benz, zlasti kar zadeva vnaprejšnje financiranje vozil in tveganje, ki je neločljivo povezano s prodajo. Prodajno tveganje naj bi pri avtomobilskem koncesionarju zadevalo celotno ceno motornega vozila, medtem ko naj bi zastopnik družbe Mercedes-Benz nosil samo tveganje, da ne bo prejel predvidenih provizij. Poleg tega naj bi bila najvišja vrednost „provizijskega tveganja", ki mu je izpostavljen trgovski zastopnik, enaka znesku provizije. Po mnenju tožeče stranke koncesionar tvega, da bo vozilo prodal z izgubo, medtem ko je pri zastopniku to tveganje izključeno. Nazadnje tožeča stranka še trdi, da z vidika protimonopolnega prava dejstvo, da se lahko zastopnik na podlagi posebnega sporazuma, ki ga sklene s stranko, odloči za odobritev cenovnih ugodnosti v škodo svoje provizije, ni v nasprotju s sklenitvijo pogodbe o trgovskem zastopanju. To možnost dojema prej kot svobodo, ki jo družba Mercedes-Benz dopušča zastopniku.

50 Drugič, zastopnik družbe Mercedes-Benz naj bi bil izpostavljen poklicnim stroškom, povezanim zlasti z dejavnostjo pridobivanja strank, ki jo opravlja z namenom prodaje čim večjega števila vozil. Tretjič, zastopnik naj bi v svojem imenu, za svoj račun in na lastno odgovornost zagotavljal delavniška popravila in prodajo nadomestnih delov.

51 Tožeča stranka izpodbija trditev Komisije, ki v sporni odločbi trdi, da se privilegirana obravnava, kar zadeva dejavnost trgovskega posredništva, za zastopnike družbe Mercedes-Benz ne uporablja, zlasti ker so ti pogodbeno zavezani ponujati poprodajne servisne storitve v lastnih mehaničnih delavnicah, izvajati garancijska dela in stalno skladiščiti nadomestne dele v lastnih skladiščih (glej točko 16 zgoraj).

52 Tožeča stranka navaja, da je Sodišče v sodbi Volkswagen in VAG Leasing, navedeni v točki 41 zgoraj, štelo, da so bili koncesionarji dejansko udeleženi pri tveganjih, povezanih s pogodbami, ki jih je z njimi kot trgovskimi zastopniki sklepala družba VAG Leasing, saj so morali po izteku pogodb o lizingu vozila odkupiti po predhodno dogovorjeni ceni. Poleg tega naj Sodišče ne bi priznalo obstoja vzporednih dejavnosti prodaje in predaje vozil strankam ter naj bi se sklicevalo na poprodajno dejavnost, ki so jo distributerji opravljali v svojem imenu in za svoj račun. Vendar naj iz tega ne bi izhajalo, da je Sodišče dejavnosti poprodajnega servisa pripisalo samostojen pomen, saj je ta dejavnost smiselna le kot dopolnitev prodajne dejavnosti. V sodbi naj ne bi bilo z ničimer nakazano, da lahko soobstoj dejavnosti trgovskega posredništva in omogočanja poprodajnih servisnih storitev privede do ambivalentnega odnosa, zaradi katerega naj bi bila izključena kakršna koli privilegirana obravnava z vidika protimonopolnega prava.

53 Tožeča stranka poleg tega opozarja, da je obveznost, ki je zastopniku naložena s členom 13(1) pogodbe o zastopanju, v katerem je določeno, da mora „opravljati garancijska dela na vozilih, ki jih dobavi družba Daimler-Benz, ne glede na to, kje in

po katereem posredniku so bila ta prodana", prvi pogoj za izvzetje na podlagi člena 5 (1)(a) Uredbe št. 1475/95. Če družba Mercedes-Benz zastopnikom ne bi naložila ustrezne garancijske obveznosti, bi se Komisija verjetno sklicevala na dejstvo, da pogodbe o zastopanju ne izpolnjujejo pogojev iz Uredbe št. 1475/95.

54 Tožeča stranka meni, da je predpostavka Komisije, da zastopnik za opravljanje garancijskih del prejme samo „garancijsko plačilo", ki se izračuna na podlagi povprečnih tarif zastopnika in naj torej „ne bi nujno" pokrilo tarif, za katere naj bi obstajala možnost prostih dogovorov s tretjo stranko, neutemeljena. Zastopniki naj bi za garancijska dela prejeli več kot le preprosto povračilo stroškov, to je tudi plačilo, za katero naj bi se za isto popravilo dogovorili s tretjo stranko. Cene v tem okviru naj bi vključevale kritje njihovih stroškov in dobiček. Zastopnik naj bi garancijske storitve opravljal v okviru svoje običajne vzdrževalne dejavnosti in naj bi zato deloval v svojem imenu in za svoj račun. Te storitve naj bi se od „običajnih" popravil razlikovale le po tem, da „vozilo ne pripada stranki, ampak družbi Mercedes-Benz, ki se na zastopnika obrne s pozivom, naj izpolni garancijsko obveznost, ki zadeva samo njo".

55 Po mnenju tožeče stranke enako velja za vzpostavitev mehanične delavnice in vzdrževanje skladišča nadomestnih delov, za kar mora poskrbeti zastopnik. Te dejavnosti naj bi zastopnik opravljal v svojem imenu in za svoj račun. Zato naj bi bilo samoumevno, da te naložbe tudi sam financira.

56 Tožeča stranka trdi, da zastopniki niso udeleženi pri prevoznih stroških (glej v tem smislu uvodno izjavo 157 sporne odločbe). Priznava sicer, da mora zastopnik na podlagi člena 4(4) pogodbe o zastopanju s stranko skleniti sporazum o prevoznih stroških. Vendar te določbe ne razlaga kot tveganje, ampak prej kot dodatno možnost za trgovskega zastopnika, da ustvari dobiček. Zastopnik naj bi bil vključen v prevozni sistem, ki ga organizira družba Mercedes-Benz po pogodbenih

komisionarjih, zadolženih za prevoz: ta sistem naj bi mu omogočal prevoz motornih vozil po predhodno določeni ceni, ki naj bi se strankam obračunala skupaj s storitvama priprave in registracije vozila ter dodatkom. Poleg tega naj bi bilo tveganje, povezano s prevoznimi stroški – čeprav bi menili, da ga v distribucijskem omrežju družbe Mercedes-Benz nemški trgovski zastopniki niso popolnoma razbremenjeni –, samo „zanemarljivo", in sicer ne glede na to, ali ga presojamo kot celoto ali ločeno.

57 Tožeča stranka pojasnjuje, da sodelovanja zastopnikov pri pospeševanju prodaje ni mogoče imeti za udeležbo pri tveganjih, povezanih z različnimi prodajnimi operacijami, ampak gre za zastopnikovo obveznost, da organizira in financira dejavnost trgovskega posredništva, ki jo opravlja, kar zadeva osebje in material. Pri tem poudarja, da zastopnik ne sodeluje pri oglaševanju na nacionalni ali regionalni ravni, ampak samo pri promoviranju, povezanem z njegovo lastno dejavnostjo. Trgovski zastopniki naj bi stroške takega promoviranja in z njim povezana tveganja financirali iz svoje provizije. Tožeča stranka meni, da trditev Komisije, da so testna vozila vzorci, ali dokumentacija iz člena 4(2)(a) Direktive Sveta 86/653/EGS z dne 18. decembra 1986 o usklajevanju zakonodaje držav članic o samozaposlenih trgovskih zastopnikih (UL L 382, str. 17), ni utemeljena. V tej direktivi naj namreč ne bi bilo nikjer govora o vzorcih, ampak o dokumentaciji, to je materialu, ki se priskrbi posebej za namene oglaševanja, in ne vozilih, ki se uporabljajo v okviru predstavitev in jih nato zastopnik proda pod pogoji, zaradi katerih nima nobene izgube.

58 Po mnenju tožeče stranke dejstvo, da zastopnik družbe Mercedes-Benz vzdržuje veliko testnih vozil, ne pomeni, da je zato udeležen v tveganjih, povezanih s prodajo novih vozil, ampak ta okoliščina kaže le to, da so pri opravljanju njegove posredniške dejavnosti potrebni precejšnji vložki za pridobivanje strank. Glede tega tožeča stranka izpodbija trditev Komisije iz sporne odločbe, da so „testna in službena vozila zastopstev povprečno predstavljala več kot 21,66 % prometa teh zastopstev". Pri tem navaja, da ta odstotek velja za „promet za osebna vozila znamke Mercedes-Benz na nacionalni ravni". Torej naj ne bi šlo za promet, značilen posebej za zastopnike.

59 Nasprotno tožeča stranka trdi, da „znaša delež – če ta odstotek prenesemo na zastopnike in pri tem za imenovalec ne uporabimo samo prejetih provizij, ampak tudi promet družbe Mercedes-Benz, ustvarjen pri prodaji s posredovanjem teh zastopnikov – za osebna vozila samo 8 %, če prištejemo še gospodarska vozila, pa 9,8 %“. Če poleg tega „delež testnih in službenih vozil dodamo dejanskemu prometu zastopnika [...], znaša delež samo za osebna vozila 15,8 %, skupaj z gospodarskimi vozili pa 19,3 %“.

60 Tožeča stranka dodaja, da Komisija prodaje testnih vozil, za katera je zastopnik deležen posebej ugodnih pogojev, ne more obravnavati kot tveganje za zastopnika (uvodna izjava 158 sporne odločbe). Po njenem mnenju do takega tveganja običajno ne pride. Nasprotno, tožeča stranka opozarja, da dejavnost, povezana s testnimi vozili, zastopniku prinaša dodatne dohodke. Tudi če trgovski zastopnik testnih vozil ne bi mogel prodati po ceni, višji od nakupne cene, in bi imel zato dodatne stroške, naj bi bila ta trditev brezpredmetna. Trgovski zastopnik naj bi namreč iz lastnih virov financiral samo storitve, povezane s sklepanjem prodajnih poslov, kar je njegova dolžnost na podlagi pogodbe o trgovskem zastopanju, in naj bi nosil samo tveganja, neposredno povezana s temi storitvami.

61 Tožeča stranka meni, da je trditev, ki jo Komisija navaja v sporni odločbi, da je v okviru prometa tipičnega trgovskega zastopstva „mogoče posredniški dejavnosti v pravem pomenu besede pripisati samo približno šestino celotnega prometa“, s pravnega vidika brezpredmetna. Poleg tega opozarja, da je Komisija v sporni odločbi za izračun uporabila napačno metodo in da je treba upoštevati „zunanji promet [zastopnika] in ne samo zneska prejetih provizij“. Po ocenah družbe Mercedes-Benz naj bi posredniška dejavnost prej obsegala „približno 55 % celotne podjetniške dejavnosti trgovskega zastopnika“.

62 Komisija trdi, da se zaradi vrste in obsega stroškov in tveganj, ki jih tožeča stranka nalaga svojim zastopnikom, ter velikega deleža prometa, ki ga zastopnik v primerjavi s posredništvom pri prodaji novih vozil ustvari z neodvisno dejavnostjo, za pogodbe, sklenjene med tožečo stranko in nemškimi zastopniki, uporablja člen 81(1) ES, kakor bi se ta člen uporabljal za pogodbe, sklenjene s pogodbenim distributerjem.

63 Komisija opozarja, da se pogodba, sklenjena med zastopnikom in njegovim naročnikom, obravnava kot pogodba, sklenjena med ločenima podjetjema, zato je treba pri sklepanju take pogodbe načelno upoštevati pravila o konkurenci. Različne pogodbene klavzule naj bi bile torej izvzete iz uporabe teh pravil samo, če nimajo protikonkurenčnih ciljev ali učinkov.

64 Komisija meni, da tožeča stranka ni upoštevala niti vrste tveganj, ki jih morajo nositi njeni zastopniki, niti pravnih posledic tega prenosa tveganj nanje.

65 Komisija navaja, da po mnenju tožeče stranke iz sodne prakse izhaja, da je neuporaba člena 81(1) ES za pogodbe o zastopanju pogojena s sočasno izpolnitvijo dveh pogojev: po eni strani razdelitve tveganj, značilne za tako razmerje, po drugi pa „vključenosti“ zastopnika v naročnikovo podjetje. Komisija trdi, da tožeča stranka s tem predlaga širšo uporabo prepovedi sporazumov v primeru zastopstev, kot jo je uporabila Komisija, saj ta meni, da zastopniku privilegiran status z vidika konkurenčnega prava ne pripada le, če mora nositi več kot zanemarljiva finančna in trgovska tveganja, ne zahteva pa, da je zastopnik v naročnikovo podjetje tudi vključen – ne glede na opredelitev tega izraza. Glede tega Komisija meni, da iz sodbe Volkswagen in VAG Leasing, navedene v točki 41 zgoraj, izhaja, da Sodišče merilu „vključenosti“ ne pripisuje več nobenega neodvisnega pomena, ki ne bi temeljil

na razdelitvi tveganj. Po mnenju Komisije iz sodbe Suiker Unie in drugi proti Komisiji, navedene v točki 41 zgoraj, in zlasti iz točk od 538 do 542 te sodbe, izhaja, da je Sodišče menilo, da zastopnika ni mogoče šteti za „vključenega" v naročnikovo podjetje, če nosi nekatera tveganja.

66 Poleg tega naj bi bilo v tej zadevi mogoče s prenosom obrazložitve Sodišča iz sodbe Suiker Unie in drugi proti Komisiji, navedene v točki 41 zgoraj, pokazati, da naj bi v primeru „ambivalentnega odnosa", to je, ko je posrednik hkrati zastopnik in neodvisni trgovec, prepoved sporazumov veljala ne le za dejavnost, ki jo zadevna oseba opravlja v svojem imenu in za svoj račun, ampak tudi za dejavnost, ki jo opravlja v imenu naročnika in za njegov račun. V obravnavanem primeru naj bi nemški zastopniki tožeče stranke opravljali nezanemarljive samostojne dejavnosti, in čeprav tožeča stranka in njeni zastopniki – v nasprotju z dejstvi, na podlagi katerih je bila izrečena sodba Suiker Unie in drugi proti Komisiji, navedena v točki 41 zgoraj – v okviru vseh svojih funkcij ne tržijo istega blaga, naj bi kljub temu obstajala tesna objektivna povezava med prodajo novih vozil, vodenjem delavnice za popravila in poprodajnim servisom. Opravljanje dejavnosti, povezanih z garancijo vozil, poprodajnim servisom in prodajo nadomestnih delov, naj bi se od zastopnika zahtevalo prav z namenom prodaje novih vozil, kar naj bi veljalo tudi za druga tveganja, ki jih mora nositi. S to povezavo naj bi bilo mogoče podpreti enotno uporabo pogodbenega razmerja, tudi kar zadeva uporabo konkurenčnega prava.

67 Komisija meni, da je sodba Sodišča z dne 1. oktobra 1987 v zadevi Vlaamse Reisbureaus (311/85, Recueil, str. 3801) za rešitev tega spora brezpredmetna, saj se dejstva, na podlagi katerih je bila izrečena navedena sodba, razlikujejo od dejstev iz te zadeve.

68 Komisija se sklicuje tudi na sodbo Volkswagen in VAG Leasing, navedeno v točki 41 zgoraj, v kateri naj bi Sodišče potrdilo, da trgovski zastopnik z vidika uporabe konkurenčnega prava izgubi privilegiran status, če nosi vsaj eno tveganje, izhajajoče iz pogodb, ki jih sklepa za svojega naročnika. Zato meni, da z dejstvom, da nemški

zastopniki tožeče stranke ne nosijo vseh tveganj, povezanih z operacijami, v katerih sodelujejo kot posredniki, ampak samo njihov nezanemarljiv del, ni mogoče omajati upoštevnosti prepovedi sporazumov, kar zadeva ukrepe za omejevanje vzporedne trgovine, ki so bili sklenjeni z njimi.

69 Komisija izpodbija razlago, ki jo tožeča stranka uporablja za sodbo Volkswagen in VAG Leasing, navedeno v točki 41 zgoraj (glej točko 52 zgoraj). Ta naj bi želela ustvariti vtis, da sporna odločba presega to sodno prakso, medtem ko je, nasprotno, Komisija to sodbo razlagala restriktivno. Upoštevala naj bi namreč samo dejstvo, da so zastopniki odgovorni za izvajanje ločenih dejavnosti, ki vključujejo trgovska tveganja, to je storitev, povezanih z garancijo proizvajalca, poprodajnim servisom in prodajo nadomestnih delov, ker naj bi bila ta odgovornost – po mnenju proizvajalca – nujen dodatek k delni dejavnosti, v okviru katere zastopnik opravlja samo delo posrednika. Glede tega Komisija meni, da je stališče tožeče stranke, da v zadevnem primeru poprodajna servisna storitev ne bi smela igrati nobene vloge pri presoji ukrepov za omejevanje konkurence, dogovorjenih v okviru pogodbe o zastopanju, nerazumljivo.

70 Komisija pojasnjuje, da lahko nekatere obveznosti, ki jih naročnik naloži svojemu zastopniku, presežejo vzajemno obrambo interesov in se torej lahko izkažejo kot nesorazmerne. Zato bi bilo treba v vsakem posameznem primeru preveriti, ali je zadevna obveza, če je z njo omejena konkurenca, res potrebna zaradi same narave odnosa in ali je potrebna za zaščito „pravnega statusa zastopnika".

71 Komisija meni, da obveznosti, katerih namen je omejevanje konkurence „znotraj znamke" na trgu proizvodov ter cenovne konkurence in dobavnih pogojev za vozila, namenjena lizingu, niso nujne zaradi same narave odnosa med strankami ali značilne za sistem prodaje prek trgovskih zastopnikov. Prav za to naj bi šlo pri pogojih, s katerimi naj bi tožeča stranka omejila „manevrski prostor" teh zastopnikov, ko je od njih zahtevala, naj strankam iz Skupnosti zaračuna-

jo 15-odstotni predujem, in jim naložila, naj nova vozila, kolikor je to mogoče, prodajajo samo strankam s svojega pogodbenega območja in se tako izogibajo notranji konkurenci. Komisija izpodbija utemeljitev tožeče stranke, da se prepoved sporazumov uporablja za pogodbe o zastopanju samo, če zastopnik nosi tveganja in stroške, ki izhajajo iz sklenitve ali ureditve kupoprodajnih pogodb, ki jih sklepa ali se zanje dogovarja za podjetje, ne pa če opravlja samostojno gospodarsko dejavnost, kar zadeva dejavnosti, za katere ga je določil naročnik. Ta trditev naj ne bi upoštevala vsebine ravnanja, ki ga je prijavila Komisija. Poleg tega naj ne bi dovolj upoštevala dejanskih gospodarskih okoliščin, saj temelji samo na tveganjih, ki jih zastopnik nosi na prodajnem trgu, ko blago kupi, da bi ga prodal naprej. Po eni strani naj bi bila teža tveganj, katerih je tožeča stranka razbremenjena in so s tem nakupom naložena zastopniku, odvisna od okoliščin v vsakem posameznem primeru. Po drugi strani pa naj bi tveganja, povezana s prodajo na prodajnem trgu, pogosto izhajala iz dejstva, da je za tako prodajo potrebna posebna infrastruktura na trgu, ki je neodvisna od zastopnikovega nakupa proizvodov. Glede tega se Komisija sklicuje na dejavnosti, povezane z izvajanjem garancije proizvajalca, ki naj bi se v glavnem prekrivala z garancijo samega preprodajalca, poprodajnim servisom ter nakupom, predstavitvijo in preprodajo testnih vozil. Kar zadeva prodajno tveganje kot tako, naj bi koncesionarji družbe Mercedes tožečo stranko razbremenili le deloma, saj naj bi ta svoja vozila proizvajala „po meri", in ne zato, da bi jih skladiščila. Komisija meni, da mora podjetje, ki za distribucijo svojih proizvodov uporablja trgovske zastopnike in nanje prenaša posebna tveganja, povezana s pogodbami ali trgom, sprejeti dejstvo, da se za odnose med zadevnim podjetjem in njegovimi zastopniki uporablja prepoved sporazumov. Dejstvo, da mora zastopnik obvezno sprejeti gospodarska tveganja, bi moralo biti neločljivo povezano z manevrsko svobodo, ki bi zastopniku omogočila soočanje s temi tveganji, omejevanje tega manevrskega prostora pa naj bi bilo, če se s takim ravnanjem znatno omeji konkurenca, v nasprotju s konkurenčnim pravom.

72 Komisija meni, da je treba trditve tožeče stranke, povezane z analizo razdelitve različnih tveganj v sporni odločbi (razen njenih pripomb glede kraja izvajanja pogodbe), zavrniti.

73 Kar zadeva cenovno tveganje, Komisija trdi, da tožeča stranka del tveganja, povezanega s trženjem vozil, prenaša na svoje zastopnike. Vsak cenovni popust, ki ga odobri zastopnik, naj bi bil namreč v celoti odtegnjen od njegove provizije. Komisija meni, da so trgovski zastopniki zato udeleženi pri prodajnem tveganju tožeče stranke in zanje torej velja prepoved sporazumov (glej v tem smislu sodbo Suiker Unie in drugi proti Komisiji, navedeno v točki 41 zgoraj), in sicer ne glede na to, ali se zastopnik v okviru posamičnega sporazuma o cenah ali standardiziranih sporazumov o pogojih, ki jih tožeča stranka sklepa z velikimi strankami, odpove proviziji ali ne. V obeh primerih naj bi tožeča stranka spodbujala trženje na račun zastopnikove provizije in tako zastopnika zavezala k udeležbi, kar zadeva cene in tveganja, povezana s prodajo vozil. Komisija glede tega navaja, da se lahko zastopnikova provizija, če proda vozilo stranki, s katero je tožeča stranka sklenila sporazum glede ustreznih pogojev, zmanjša tudi za do 6-odstoten znesek. Poleg tega naj bi tožečo stranko cenovni popusti, odobreni velikim strankam, bremenili samo, če presežejo 6 %. Komisija meni, da je položaj koncesionarjev in zastopnikov z gospodarskega vidika primerljiv. Poleg tega dodaja še, da se na podlagi Direktive 86/653 zastopnikovo plačilo običajno izračuna v odstotkih glede na število pogodb, ki jih je ta sklenil.

74 Če se to število razlikuje od prvotno predvidenega števila, naj bi trgovski zastopnik običajno nosil samo tveganje, ki izhaja iz dejstva, da se dogovorjena stopnja provizije uporabi za tako zmanjšano število. Na splošno naj zastopnik ne bi bil zavezan, da z mehanizmi, kakršen je zmanjšanje lastne provizije do višine cenovnega popusta, sistematično skrbi za to, da njegov naročnik ne nosi posledic nihanja števila sklenjenih pogodb. Zato naj bi bilo nemogoče trditi, da dejstvo, da zastopnik v vseh vrstah pogodb bolj ali manj nosi tržno tveganje tožeče stranke, pomeni samo to, da ne obstaja noben sporazum, ki bi zastopnikom preprečeval, da se odpovejo svoji proviziji.

75 Komisija opozarja, da zastopniki nosijo tudi tveganje, povezano s prevoznimi stroški. Na podlagi pogodbe o zastopanju naj bi zastopnik stranki dobavil novo kupljeno vozilo in se z njo dogovoril o plačilu te storitve. Dejstvo, da lahko zastopnik po zaslugi razlike med zneskom, ki ga mora plačati prevozniku, in plačilom, za katero se dogovori s stranko, ustvari dodaten dobiček, naj ne bi z ničimer vplivalo na to, da

zastopnik tvega, da od stranke ne bo prejel plačila. Če stranka vozila ne prejme, že plačani prevozni stroški kljub temu bremenijo zastopnika. Komisija glede dejstva, da se tožeča stranka sklicuje na tipične obveznosti trgovskega zastopnika, ki so že same po sebi vključene v sistem, odgovarja, da je z nemškim pravom, ki se uporablja za trgovske zastopnike, določeno, da stroški dobave blaga bremenijo naročnika, in ne zastopnika. Nazadnje Komisija poudarja, da je preučevanje morebitne „zanemarljivosti" tveganj, povezanih s prevoznimi stroški, odveč, saj morajo zastopniki nositi še veliko drugih trgovskih tveganj.

76 Komisija pojasnjuje, da mora na podlagi pogodbe o zastopanju zastopnik nameniti precejšen delež svojih finančnih sredstev za pospeševanje prodaje in da nase prevzame tveganje, kar zadeva prodajo precejšnjega števila vozil (glej točko 58 zgoraj). Glede tega ugotavlja, da je – ob upoštevanju 15,8-odstotnega deleža, ki ga navaja tožeča stranka (glej točko 59 zgoraj) – promet, ki izhaja iz preprodaje testnih in službenih vozil, v primerjavi s provizijami, ki jih zastopniki prejmejo za opravljanje dejavnosti posrednika pri prodaji novih vozil, precejšen. Komisija trdi, da v nasprotju s trditvami tožeče stranke finančnega vložka in tveganja, ki ju zahteva od svojih zastopnikov, ni mogoče preučevati ločeno od posredniške dejavnosti zastopnikov, saj so testna vozila vložek, posebej značilen za ta trg, ki ga tožeča stranka zahteva od svojih zastopnikov in je neposredno uporaben z vidika trženja končnemu uporabniku. Komisija meni, da mora naročnik na podlagi člena 4 (2)(a) Direktive 86/653 trgovskemu zastopniku testna vozila dati na razpolago brezplačno, saj so ta po njenem mnenju enakovredna „vzorcem" ali „dokumentaciji", ki so potrebni za izvajanje njegove dejavnosti. Zato naj bi tožeča stranka svoje dolžnosti prelagala na zastopnike. Iz tega sledi, naj bi tožeča stranka zastopnikom nalagala funkcije, tveganja in finančna bremena, povezana s trženjem njenih proizvodov, ki ji jih nalaga zakonodajalec. Ker je tožeča stranka od zastopnikov zahtevala, naj v glavnem ravnajo kot neodvisni distributerji (testnih) vozil, naj bi jih naredila za „neprave" trgovske zastopnike in bi se zato moralo zanje uporabljati konkurenčno pravo.

77 Komisija trdi, da morajo zastopniki na lastne stroške in lastno odgovornost izvajati garancijo proizvajalca, ki jo tožeča stranka ponuja za nova vozila, vzpostaviti delavnico, vzdrževati zalogo nadomestnih delov ter v svojo ponudbo vključiti poprodajni servis in garancijske storitve (uvodna izjava 159 sporne odločbe). Zato meni, da te naložbe, ki so posebej značilne za zadevni trg in se zahtevajo od trgovskih zastopnikov, pomenijo, da ti s tožečo stranko delijo stroške in tveganja, ki so povezani s trženjem njenih novih vozil.

78 Komisija izpodbija razločevanje tožeče stranke med posredniško dejavnostjo in poprodajnim servisom, ki naj bi bilo nenaravno in naj se ne bi ujemalo z dejanskim gospodarskim stanjem. Namen dejavnosti poprodajnega servisa naj bi bil namreč pospešiti prodajo vozil tožeče stranke, saj končni uporabnik pričakuje, da bo imel za kupljeno vozilo na voljo ustrezno vzdrževalno omrežje. Poleg tega naj bi tožeča stranka sama zasnovala trgovsko dejavnost in poprodajni servis kot gospodarsko enoto. Na podlagi člena 6 pogodbe o zastopanju naj bi se, če vozilo v določenem časovnem roku pristane na pogodbenem območju drugega zastopnika, del provizije prvega zastopnika prenesel na drugega zastopnika. Iz tega sledi, da posredniške dejavnosti ni mogoče obravnavati ločeno od stroškov in tveganj, ki jih mora nositi zastopnik v okviru zagotavljanja garancijskih storitev, poprodajnega servisa in ponujanja nadomestnih delov. Komisija opozarja še na podobnost te zadeve z zadevama, v katerih sta bili izrečeni sodbi Volkswagen in VAG Leasing, navedena v točki 41 zgoraj, in Suiker Unie in drugi proti Komisiji, navedena v točki 41 zgoraj. Po mnenju Komisije so pravice do plačila, ki jih pridobi zastopnik zaradi opravljanja garancijskih storitev in poprodajnega servisa, popolnoma brezpredmetne, saj mora kljub temu nositi stroške in tveganja, povezana z dejavnostjo, ki jo opravlja. Uredbe št. 1475/95, ki jo navaja tožeča stranka, naj ne bi bilo mogoče uporabiti v primeru preprostega „posredništva“, ki zadeva prodajo novih vozil, saj naj bi manjkal element „preprodaje“, kakor je opredeljen v členu 10(12). Tožeča stranka bi torej lahko resničnim posrednikom prepustila prosto presojo o tem, ali naj zagotavljajo garancijske storitve in poprodajni servis ali ne. Nazadnje Komisija še meni, da je mogoče tveganja, ki jih nosi zastopnik v primeru napak na proizvodu, pojasniti predvsem z dejstvom, da je zastopnik del garancijskega omrežja tožeče stranke, kar velja tudi za poprodajni servis.

79 Komisija glede očitka tožeče stranke, da je primerjala promet, ki ga zastopnik uresniči po zaslugi provizije, s prometom, ki ga uresniči v svojem imenu in za svoj račun, trdi, da se tudi v primeru uporabe izhodišča, ki ga je izbrala tožeča stranka, precejšen del gospodarske dejavnosti zastopnika nanaša na neodvisne dejavnosti, katerih opravljanje mu nalaga tožeča stranka, in da tega dela pri presoji pogodbenih odnosov med tožečo stranko in njenimi zastopniki z vidika konkurenčnega prava ni mogoče spregledati.

80 Komisija zavrača trditev tožeče stranke, da je treba zastopnike obravnavati kot podružnice. Glede tega namreč meni, da neodvisnost trgovskega zastopnika ni odvisna od opredelitve, ali ta brani iste interese kot njegov naročnik ali pa tudi interese tretjih strank. Po mnenju Komisije se prepoved sporazumov uporablja, če mora zastopnik – kot v obravnavanem primeru – nositi tveganja, ki so posebej značilna za zadevne pogodbe ali trg.

Presoja Sodišča prve stopnje

81 V skladu s sodno prakso mora Sodišče prve stopnje, ko mu je predložena tožba za razglasitev ničnosti odločbe na podlagi člena 81(1) ES, na splošno opraviti celosten pregled, da ugotovi, ali so izpolnjeni pogoji za uporabo člena 81(1) ES ali ne (glej v tem smislu sodbi Sodišča z dne 11. julija 1985 v zadevi Remia in drugi proti Komisiji, 42/84, Recueil, str. 2545, točka 34, in z dne 17. novembra 1987 v združenih zadevah BAT in Reynolds proti Komisiji, 142/84 in 156/84, Recueil, str. 4487, točka 62).

82 V členu 81(1) ES je določeno:

„Kot nezdružljivi s skupnim trgom so prepovedani vsi sporazumi med podjetji, sklepi podjetniških združenj in usklajena ravnanja, ki bi lahko prizadeli trgovino med državami članicami in katerih cilj oziroma posledica je preprečevanje, omejevanje ali izkrivljanje konkurence na skupnem trgu [...]"

83 Iz besedila tega člena izhaja, da tako opredeljena prepoved zadeva samo dvostransko ali večstransko usklajeno ravnanje v obliki sporazumov med podjetji, sklepov podjetniških združenj ali usklajenega ravnanja. Zato pojem sporazuma v smislu člena 81(1) ES, kot ga je razlagala sodna praksa, temelji na obstoju soglasja volj med najmanj dvema strankama (sodba Sodišča prve stopnje z dne 26. oktobra 2000 v zadevi Bayer proti Komisiji, T-41/96, Recueil, str. II-3383, točki 64 in 69, ki je bila potrjena s sodbo Sodišča z dne 6. januarja 2004 v združenih zadevah BAI in Komisija proti Bayer, C-2/01 P in C-3/01 P, Recueil, str. I-23).

84 Iz tega izhaja, da se, če odločitev proizvajalca pomeni enostransko ravnanje podjetja, zanjo ne uporablja člen 81(1) ES (glej v tem smislu sodbi Sodišča z dne 25. oktobra 1983 v zadevi AEG proti Komisiji, 107/82, Recueil, str. 3151, točka 38, in z dne 17. septembra 1985 v združenih zadevah Ford proti Komisiji, 25/84 in 26/84, Recueil, str. 2725, točka 21, ter sodbo Sodišča prve stopnje z dne 7. julija 1994 v zadevi Dunlop Slazenger proti Komisiji, T-43/92, Recueil, str. II-441, točka 56).

85 Iz ustaljene sodne prakse izhaja tudi, da je treba v okviru konkurenčnega prava pojem podjetja razumeti, kot da označuje gospodarsko enoto z vidika predmeta zadevnega sporazuma, čeprav s pravnega vidika to gospodarsko enoto sestavlja več fizičnih ali pravnih oseb (sodba Sodišča z dne 12. julija 1984 v zadevi Hydro-

therm, 170/83, Recueil, str. 2999, točka 11, in sodba Sodišča prve stopnje z dne 29. junija 2000 v zadevi DSG proti Komisiji, T-234/95, Recueil, str. II-2603, točka 124). Sodišče je poudarilo, da za namene uporabe pravil o konkurenci formalna ločitev dveh družb, ki izhaja iz njune ločene pravne osebnosti, ni odločilna, saj je odločilno merilo obstoj ali neobstoj njune enotnosti ravnanja na trgu. Torej se lahko izkaže, da je treba ugotoviti, ali dve družbi z različnima pravnima osebnostma oblikujeta ali spadata v eno samo podjetje ali gospodarsko entiteto z enotnim ravnanjem na trgu (glej v tem smislu sodbo Sodišča z dne 14. julija 1972 v zadevi ICI proti Komisiji, 48/69, Recueil, str. 619, točka 140).

86 Iz sodne prakse izhaja, da tak položaj ni omejen samo na primere, ko družbe vzdržujejo odnose matične s hčerinsko družbo, ampak se v nekaterih okoliščinah nanaša tudi na odnose med družbo in njenim trgovskim predstavnikom ali med naročnikom in prevzemnikom naročila. Kar zadeva uporabo člena 81 ES, je namreč pomembno, da se ugotovi, ali naročnik in njegov posrednik ali „trgovski predstavnik" oblikujeta gospodarsko enoto, v kateri je slednji dopolnilni organ, vključen v podjetje prvega, saj se na podlagi tega določi, ali zadevno ravnanje spada v območje uporabe tega člena. Sodišče je tako presodilo, da „je mogoče posrednika, če opravlja dejavnost v korist svojega naročnika, šteti za dopolnilni organ, ki je vključen v podjetje slednjega in se mora zato ravnati v skladu z navodili naročnika, ter s tem podjetjem, podobno kot uslužbenec na področju trženja, oblikuje gospodarsko enoto" (sodba Suiker Unie in drugi proti Komisiji, navedena v točki 41 zgoraj, točka 480).

87 Položaj je drugačen, če so zastopnikom s sporazumi, ki jih sklenejo z naročnikom, dodeljene ali prepuščene funkcije, ki so z gospodarskega vidika blizu funkcijam neodvisnega trgovca, saj je z njimi določeno, da ti zastopniki nosijo finančna tveganja, povezana s prodajo ali izvajanjem pogodb, sklenjenih s tretjimi osebami (glej v tem smislu zgoraj v točki 41 navedeno sodbo Suiker Unie in drugi proti Komisiji, točka 541). Zato je bilo opredeljeno, da lahko zastopniki izgubijo status neodvisnega gospodarskega subjekta samo, če ne nosijo nobenega tveganja, ki bi

izhajalo iz pogodb, ki jih sklepajo za naročnika, in če delujejo kot dopolnilni člen, vključen v naročnikovo podjetje (glej v tem smislu zgoraj v točki 41 navedeno sodbo Volkswagen in VAG Leasing, točka 19).

88 Če torej zastopnik, čeprav ima ločeno pravno osebnost, ne določa samostojno svojega ravnanja na trgu, ampak izvaja navodila, ki mu jih daje naročnik, se prepovedi iz člena 81(1) ES za odnose med njim in naročnikom, s katerim oblikuje gospodarsko enoto, ne uporabljajo.

89 Treba je ugotoviti, da se v okviru tega tožbenega razloga stranki v obravnavanem primeru ne strinjata glede analize, ki jo je opravila Komisija v sporni odločbi, kar zadeva pravni status nemških zastopnikov družbe Mercedes-Benz za namen uporabe člena 81(1) ES ter zlasti stopnjo tveganja, ki jo nosijo ti zastopniki na podlagi pogodbe o zastopanju, in vprašanje njihove vključenosti v družbo Mercedes-Benz.

90 Sodišče prve stopnje mora zato ob upoštevanju zgoraj navedenega preučiti utemeljenost presoje, ki jo je podala Komisija v sporni odločbi, kar zadeva pravni odnos med tožečo stranko in njenimi trgovskimi zastopniki v Nemčiji.

91 Ugotoviti je treba, da je ta odnos urejen zlasti z določbami tipske pogodbe o zastopanju, sklenjene med družbo Mercedes-Benz in njenimi zastopniki, in nemškim trgovskim zakonikom. V odgovorih na pisna vprašanja Sodišča prve stopnje (glej točko 34 zgoraj) je tožeča stranka navedla, da je Komisija v sporni odločbi upoštevala različico tipske pogodbe iz junija 1997. Tožeča stranka je tudi potrdila, da je ta različica v bistvu enaka različicam, ki so se uporabljale v celotnem obdobju, na katero se nanaša sporna odločba. Iz spisa izhaja, da določila in pogoje iz tipske pogodbe o zastopanju enostransko določa družba Mercedes-Benz. Poleg

tega ni sporno, da je pogodba, sklenjena med družbo Mercedes-Benz in njenimi nemškimi zastopniki, pogodba o zastopanju, za katero se uporablja nemško trgovsko pravo. V okviru tega spora Komisija ni trdila, da obstajajo stvarne razlike med različnimi pogodbami o zastopanju, ki jih je družba Mercedes-Benz sklenila s posameznimi zastopniki.

92 Treba je opozoriti, da stranki ne izpodbijata dejstva, da se funkcije, ki so formalno dodeljene zastopniku na podlagi pogodbe o zastopanju, skladajo z načinom, na katerega se ta pogodba izvaja v praksi. Torej ni sporno, da na podlagi določil iz pogodbe o zastopanju in v praksi nova vozila družbe Mercedes-Benz v Zvezni republiki Nemčiji prodaja družba Mercedes-Benz neposredno strankam in da jih je zastopnikom prepovedano prodajati v svojem imenu in za svoj račun.

93 Sodišče prve stopnje ugotavlja, da nemški zastopnik na podlagi pogodbe o zastopanju nima nobenega vpliva ali pristojnosti, kar zadeva prodajo vozil znamke Mercedes-Benz. Funkcija takega nemškega zastopnika je namreč omejena samo na zbiranje naročil potencialnih strank, ki jih posreduje družbi Mercedes-Benz, ta pa jih odobri in izvede. Glede tega je v členu 4(1) in (3) pogodbe o zastopanju določeno, da se zastopnik dogovarja o prodaji vozil na podlagi cenika, ki ga določi družba Mercedes-Benz, in v skladu z njenimi navodili, kupoprodajna pogodba pa začne veljati šele z datumom, ko družba Mercedes-Benz odobri naročilo, ki ga je posredoval zastopnik.

94 Poleg tega iz spisa izhaja, da zastopnik med dogovori o sklenitvi kupoprodajne pogodbe s stranko nima nobene pristojnosti, kar zadeva ceno vozila, ki naj bi ga prejel od družbe Mercedes-Benz. Tožeča stranka je v odgovorih na vprašanja, ki jih je postavilo Sodišče prve stopnje, namreč potrdila, da zastopnik ni pooblaščen za dajanje popustov za račun družbe Mercedes-Benz, ne da bi se ta z njimi strinjala. Vendar je dodala, da lahko zastopnik popuste odobri tudi brez tega soglasja, ki pa se

v tem primeru odtegnejo od njegove provizije, in potrdila, da v pogodbi o zastopanju ni nobene določbe, ki bi tako delno odpoved proviziji prepovedovala. Tožeča stranka navaja, da mora zastopnik, če v okviru prodaje novih vozil strankam odobri popuste, te odtegniti od svoje provizije.

95 Zato je treba preučiti, ali je trditev iz sporne odločbe, da nemški zastopnik, ker se zaveže k cenovnim popustom, ki se v celoti odtegnejo od njegove provizije, nosi precejšnje cenovno tveganje za vozila, za katera sklepa kupoprodajne pogodbe (glej uvodno izjavo 155), pravilna.

96 Iz spisa izhaja, da nemški zastopniki, v primerjavi s koncesionarji družbe Mercedes-Benz iz drugih držav, pri družbi Mercedes-Benz ne kupujejo novih vozil, da bi jih potem preprodali strankam, in ni sporno, da zastopnikom ni treba imeti zaloge novih vozil (glej uvodno izjavo 156 sporne odločbe). Na podlagi določb pogodbe o zastopanju lahko namreč zastopnik kupi nova vozila znamke Mercedes-Benz samo za lastne potrebe ali za predstavitvene namene (člen 9(2)).

97 Ker torej nemškemu zastopniku družbe Mercedes-Benz ni treba imeti zaloge vozil, ga na gospodarski ravni ni mogoče enačiti z distributerjem vozil, ki od proizvajalca kot plačilo prejme maržo, namenjeno ne le financiranju njegove dejavnosti prodaje novih vozil na splošno, ampak tudi – in predvsem – popustom, ki jih distributer odobri kupcem vozil (glej uvodno izjavo 156 sporne odločbe). Sodišče prve stopnje glede tega opozarja, da zastopnik družbe Mercedes-Benz ni niti s pogodbo o zastopanju niti v praksi zavezan k temu, da se odpove delu provizije, da bi prodal vozilo, ki ga ima na zalogi, kar bi pomenilo dejansko cenovno tveganje, saj bi moral nositi že stroške, povezane z nakupom in skladiščenjem vozila. V primerjavi s koncesionarjem zastopnik namreč ne tvega, da ne bi prodal vozil, ki jih ima na zalogi. Če se zastopnik noče odpovedati delu provizije, ne prevzame naročila za vozilo.

98 Glede tega iz določil koncesijskih pogodb družbe Mercedes-Benz, sklenjenih v Belgiji in Španiji, izhaja, da morajo imeti koncesionarji stalno zalogo vozil. Obseg zaloge se določi zlasti na podlagi skupnega dogovora med strankama (glej člen 8 belgijske koncesijske pogodbe in člen 15(a) španske koncesijske pogodbe). Iz tega sledi, da se, kar zadeva prodajo vozil, položaj zastopnika družbe Mercedes-Benz v Nemčiji precej razlikuje od položaja koncesionarjev družbe Mercedes-Benz v Belgiji in Španiji. Zadnji namreč nosijo večji del tveganja, povezanega s prodajo vozil, medtem ko nosi v Nemčiji večji del tega tveganja družba Mercedes-Benz. Zato Sodišče prve stopnje meni, da Komisija, ko zastopnika na gospodarski ravni z vidika cenovnega tveganja izenačuje z distributerjem vozil, ne ravna pravilno (uvodna izjava 156 sporne odločbe).

99 Sodišče prve stopnje meni, da v okoliščinah iz obravnavanega primera dejstva, da nemški zastopnik družbe Mercedes-Benz lahko – ne da bi bil k temu zavezan – odobri popuste, ki se odtegnejo od njegove provizije, in se na podlagi svoje trgovske svobode odpove delu provizije od posamične prodaje, da bi tako zaradi večjega števila prodanih vozil morda povečal skupni znesek provizije, ni mogoče opredeliti kot „cenovno tveganje".

100 Iz navedenega izhaja, da je prodajalec vozil družba Mercedes-Benz, ki se pri vsakem posameznem primeru odloči, ali bo naročila, za katera se je dogovoril zastopnik, sprejela ali zavrnila. Kaže namreč, da je trgovska svoboda nemških zastopnikov družbe Mercedes-Benz, kar zadeva prodajo vozil znamke Mercedes-Benz, zelo omejena, zato ne more vplivati na konkurenco na zadevnem trgu, to je trgu prodaje na drobno osebnih vozil znamke Mercedes (glej uvodno izjavo 143 sporne odločbe).

101 Če torej stranka naroči vozilo, vendar nakup ni izveden, finančne posledice in s tem tveganja, povezana s to transakcijo, še naprej bremenijo tožečo stranko. Ta je

na obravnavi namreč potrdila, da sama nosi vsa tveganja, ki zadevajo zlasti nedobavo, dobavo z nepravilnostmi in plačilno nesposobnost stranke.

102 Če povzamemo, Sodišče prve stopnje meni, da iz zgoraj navedenega izhaja, da na zadevnem trgu v obravnavanem primeru prodajne pogoje za posamezno vozilo, in zlasti prodajno ceno, določa družba Mercedes-Benz, in ne njeni nemški zastopniki ter da ta družba nosi tudi glavna tveganja, povezana s to dejavnostjo, saj sta nemškemu zastopniku z določbami pogodbe o zastopanju prepovedana nakup in skladiščenje vozil za prodajo. V teh okoliščinah je treba ugotoviti, da je za odnos med zastopniki in tožečo stranko značilno, da ti vozila znamke Mercedes-Benz v glavnem prodajajo pod vodstvom tožeče stranke, zato jih je treba izenačiti z zaposlenimi in jih obravnavati, kot da so vključeni v to podjetje in z njim oblikujejo gospodarsko enoto. Iz tega sledi, da nemški zastopnik družbe Mercedes-Benz, ko deluje na zadevnem trgu, sam ni „podjetje" po členu 81(1) ES.

103 Treba je preučiti, ali je ta sklep mogoče ovreči s trditvijo Komisije iz sporne odločbe, da tožeča stranka svojim zastopnikom s pogodbo o zastopanju nalaga druge stroške in tveganja, ne da bi jim pri tem pustila kakršno koli izbiro.

104 Glede tega je Komisija v sporni odločbi ugotovila, da na podlagi pogodbe o zastopanju družba Mercedes-Benz ne prevzema tveganja, povezanega s prevoznimi stroški, temveč to tveganje prelaga na zastopnika (glej uvodno izjavo 157). Ta naj bi po zgledu neodvisnega distributerja nosil tveganje, povezano s prevoznimi stroški za nova vozila, in te stroške na podlagi obligacijskega prava preložil na stranko.

105 Sodišče prve stopnje glede tega opozarja, da je v členu 4(4) pogodbe o zastopanju določeno, da „vozilo, če ga stranka ob izhodu iz tovarne ne prevzame sama, zastopnik dostavi proti plačilu, za katero se dogovori s stranko". Tožeča stranka je v odgovorih na vprašanja, ki jih je postavilo Sodišče prve stopnje, potrdila, da so leta 2003 v Nemčiji stranke v tovarni prevzele 35 % vozil. Treba je ugotoviti, da ti podatki, čeprav se ne nanašajo na obdobje, ki ga pokriva sporna odločba, kljub temu kažejo, da možnost iz pogodbe o zastopanju, na podlagi katere lahko stranka, če se z zastopnikom ne more dogovoriti o stroških ali pogojih dobave, vozilo prevzame v tovarni, nikakor ni le teoretična. Poleg tega je na obravnavi tudi Komisija potrdila, da je le malo verjetno, da bi se tveganje, povezano s prevoznimi stroški, uresničilo. V praksi se stranka o datumu dobave vozila obvesti pred začetkom prevoza, in če z njo ni mogoče stopiti v stik, vozilo ne zapusti tovarne.

106 Sodišče prve stopnje meni, da iz tega izhaja, da je Komisija veliko preveč poudarila stopnjo tveganja, ki ga nosi zastopnik, kar zadeva prevozne stroške.

107 Poleg tega Komisija v sporni odločbi navaja, da si mora na podlagi pogodbe o zastopanju zastopnik na svoje stroške priskrbeti testna vozila (uvodna izjava 158), opravljati garancijska popravila proizvajalca (uvodna izjava 159(a)), na svoje stroške vzpostaviti delavnico in v njej zagotavljati poprodajni servis in izvajanje garancijskih del, na zahtevo pa zagotoviti tudi stalni servis in nujna popravila na cesti ter imeti zalogo nadomestnih delov (uvodna izjava 159(b) in (c)). Komisija je v sporni odločbi menila, da ni mogoče sprejeti ugovora družbe Mercedes-Benz, da so tveganja, ki jih morajo prevzeti njeni nemški zastopniki – že glede na število in obseg teh tveganj –, značilna za resničnega trgovskega zastopnika (uvodna izjava 160).

108 Glede tega Sodišče prve stopnje opozarja, da mora na podlagi člena 4(7) pogodbe o zastopanju zastopnik sam kriti stroške, povezane s testnimi vozili, in da lahko

družba Mercedes-Benz, če je to potrebno, določi, koliko vozil je potrebnih. Zdi se, da zastopnik ob nakupu testnih vozil zato nosi določeno tveganje. Možno je na primer, da je ta vozila težko prodati z dobičkom. Vendar Sodišče prve stopnje kljub temu opozarja, da čeprav predpostavimo, da obstaja tako tveganje, to nikakor ne spremeni dejstva, da zastopnik ta vozila kupi po posebno ugodni ceni in jih lahko proda od tri do šest mesecev po nakupu, če so prevozila vsaj 3000 kilometrov, kar navaja tudi Komisija v uvodni izjavi 158 sporne odločbe. Ta ugotovitev pripomore k precejšnji relativizaciji pomena, ki ga Komisija v sporni odločbi pripisuje obveznosti, povezani s testnimi vozili, in zato tudi obsegu zadevnega tveganja.

109 Iz tega sledi, da je v analizi, ki jo je Komisija opravila v uvodni izjavi 158 sporne odločbe, veliko preveč poudarjen pomen tveganj, povezanih z obveznostjo zastopnikov, kar zadeva nakup testnih vozil.

110 Kar zadeva stališča, ki jih je podala Komisija glede dejstva, da morajo zastopniki izvajati garancijska popravila, iz spisa izhaja, da zastopnik od družbe Mercedes-Benz za odobrena garancijska dela prejme „garancijsko nadomestilo", ki se, kar zadeva plačilo delovne sile, ujema s povprečno tarifo, ponderirano glede na promet (to tarifo zastopnik na začetku vsakega koledarskega polletja vnaprej sporoči družbi Mercedes-Benz), kar zadeva stroške materiala pa z lastno ceno delov zastopnika, povečano za dodatek za stroške materiala družbe Mercedes-Benz (glej člen 13(3) pogodbe o zastopanju).

111 Sodišče prve stopnje meni, da Komisija ni dokazala, da garancijsko nadomestilo s komercialnega vidika ni ustrezno in da mora zastopnik zato nositi dejansko finančno tveganje, povezano z obveznostjo izvajanja garancijskih popravil. Treba je ugotoviti, da iz sporne odločbe ne izhaja, da ta dejavnost, povezana s prodajo vozil znamke Mercedes-Benz, dejansko vključuje posebna tveganja, čeprav drži, da lahko,

če se ne upravlja pravilno in učinkovito, postane deficitna in zmanjša ali celo izniči dobiček, ki ga ima zastopnik s prodajo vozil. Poleg tega je treba ugotoviti, da Komisija ni dokazala, da obveznosti, s katerimi je zastopniku naloženo, naj vzpostavi delavnico za popravila, zagotavlja poprodajne servisne storitve ter nabavlja in skladišči nadomestne dele, vključujejo precejšnja gospodarska tveganja.

112 Komisija namreč dejansko le našteva obveznosti, naložene s pogodbo o zastopanju, ki so povezane s prodajo vozil, in izpostavlja domnevni pomen prometa, ki ga zastopnik ustvari z dejavnostmi, pogodbeno povezanimi s prodajo vozil, v primerjavi s prometom, ki ga ta ustvari s samo prodajo vozil, ne da bi dokazala, zakaj so te obveznosti pomembna tveganja za zastopnika. Komisija ni pravilno presodila dosega teh obveznosti na praktični ravni. Sodišče prve stopnje meni, da ne pomenijo takega trgovskega tveganja, da bi bilo mogoče zaradi njih zastopnika družbe Mercedes-Benz opredeliti za samostojen gospodarski subjekt.

113 Iz tega sledi, da dejstvo, da morajo zastopniki družbe Mercedes-Benz na podlagi pogodbe o zastopanju opravljati nekatere dejavnosti in nositi določene finančne obveznosti, z vidika člena 81(1) ES ni v nasprotju z opredelitvijo statusa nemškega zastopnika družbe Mercedes-Benz, kakor je navedena v točki 102 zgoraj. Treba je tudi poudariti, da gre za dejavnosti, ki se opravljajo na drugih trgih in ne na zadevnem trgu iz obravnavanega primera. Čeprav bi bilo treba priznati, da te obveznosti za zastopnike vključujejo nekatera omejena tveganja, je treba namreč ugotoviti, da same po sebi z vidika konkurenčnega prava ne bi mogle vplivati na opredelitev odnosa med tožečo stranko in njenimi zastopniki, kar zadeva zadevni trg v obravnavanem primeru.

114 Poleg tega Komisija v sporni odločbi navaja, da nekatere določbe iz nemške pogodbe o zastopanju sovpadajo z določbami iz koncesijskih pogodb družbe Mercedes-Benz, sklenjenih v Belgiji in Španiji, in na podlagi tega meni, da „so obveznosti, naložene nemškim zastopnikom, enake obveznostim, ki jih morajo izpolnjevati pogodbeni

distributerji v drugih državah, zato sta ti vrsti distribucije enako močno ‚vključeni' v distribucijski sistem družbe Mercedes-Benz", in da te „značilnosti zato niso ustrezno merilo razločevanja med trgovskim zastopnikom in neodvisnim distributerjem" (uvodna izjava 165).

115 Sporne določbe zadevajo zlasti obveznosti, na podlagi katerih mora zastopnik vse pripraviti za distribucijo blaga in braniti interese tožeče stranke, kar zadeva uporabo imena in znamke Mercedes-Benz, ter pravila glede ustanavljanja podružnic in razstavnih prostorov zunaj glavne ustanove. Sodišče prve stopnje meni, da te določbe večinoma zadevajo dopolnilne vidike, ki so skupni vsem vrstam pogodb o distribuciji, in kot je ugotovila tudi sama Komisija, ne omogočajo razlikovanja med trgovskim zastopnikom in neodvisnim distributerjem.

116 Vendar pa je v nasprotju s trditvami Komisije iz uvodne izjave 165 sporne odločbe treba ugotoviti, da s temi določbami ni mogoče dokazati, da so belgijski in španski distributerji družbe Mercedes-Benz enako močno vključeni v distribucijski sistem družbe Mercedes-Benz kot nemški zastopniki te družbe. Glede tega Sodišče prve stopnje meni, da je ta sklep Komisije očitno napačen, saj ne upošteva pomembnih razlik med nemškimi zastopniki ter belgijskimi in španskimi distributerji, kar zadeva prodajo vozil znamke Mercedes-Benz.

117 V tipskih pogodbah o distribuciji družbe Mercedes-Benz v Belgiji in Španiji je namreč v primerjavi z nemško pogodbo o zastopanju med drugim določeno, da je koncesionar odgovoren za distribucijo vozil in prodajna pogajanja. Koncesionar izdelke kupuje in jih prodaja strankam za svoj račun, v svojem imenu in na lastno odgovornost (glej člen 2 belgijske pogodbe in člen 6 španske pogodbe). Prav tako je v tipskih pogodbah o distribuciji družbe Mercedes-Benz v Belgiji in Španiji določeno, da družba Mercedes-Benz in njeni koncesionarji ohranijo neodvisnost. Koncesionar ni zastopnik ali pooblaščeni predstavnik družbe Mercedes-Benz in

strani se druga drugi ne moreta zavezati (glej člen 2 belgijske pogodbe in člen 6 španske pogodbe). Poleg tega morajo belgijski in španski koncesionarji – poleg t. i. testnih vozil – vzdrževati stalno zalogo novih vozil za razstavljanje v svojih prostorih in dobavo strankam (člen 8 belgijske pogodbe in člen 15(a) španske pogodbe). Treba je opozoriti, da so – podobno kot nemški pogodbi o zastopanju – tudi belgijski in španski pogodbi priloženi pogoji prodaje, vendar gre v tem primeru za pogoje, ki zadevajo prodajo vozil skupine Mercedes-Benz koncesionarju (člen 12 belgijske pogodbe in člen 8 španske pogodbe).

118 Zato Sodišče prve stopnje v nasprotju s Komisijo meni, da je s temi elementi le še poudarjena pomembna razlika med vlogo nemškega zastopnika, ki je vključen v podjetje svojega naročnika, družbe Mercedes-Benz, po eni strani in vlogo neodvisnega distributerja v Belgiji in Španiji po drugi strani. Treba je še opozoriti, da se v zadevnem primeru obravnava trg prodaje na drobno osebnih vozil znamke Mercedes. Neodvisni distributer lahko določa pogoje prodaje ali nanje vsaj vpliva, saj je on prodajalec, ki nosi glavno tveganje, povezano s ceno vozila, in ima vozila na zalogi. Ker lahko distributer, kar zadeva odnos med proizvajalcem in stranko, deluje v tem pogajalskem prostoru, je mogoče, kar zadeva njegov odnos do proizvajalca, uporabiti člen 81 ES. Dejansko sta v obravnavanem primeru vloga in status nemškega zastopnika družbe Mercedes-Benz zelo različna.

119 Iz tega sledi, da obstoj sporazuma med podjetji po členu 81(1) ES ni bil pravno zadostno dokazan.

120 Zato je treba šteti, da je prvi tožbeni razlog utemeljen.

Drugi tožbeni razlog: kršitev člena 81 ES in Uredbe št. 1475/95, kar zadeva prvi in tretji ukrep, ki ju je ugotovila Komisija v sporni odločbi

121 Drugi tožbeni razlog se deli na dva dela. Prvič, tožeča stranka trdi, da Komisija v sporni odločbi ni dokazala, da je družba Mercedes-Benz s svojimi trgovskimi zastopniki v Nemčiji sklenila sporazume, na podlagi katerih naj bi bilo po členu 81(1) ES prepovedano prodajati vozila tujim končnim uporabnikom. Glede tega meni, da so navodila, dana zastopnikom, zadevala samo prodajo nepooblaščenim preprodajalcem in so zato izvzeta na podlagi člena 3(10) Uredbe št. 1475/95. Drugič, tožeča stranka trdi, da omejitve pri dobavi vozil lizinškim družbam v Španiji in Nemčiji niso omejitve konkurence po členu 81(1) ES, vsekakor pa so izvzete na podlagi Uredbe št. 1475/95.

122 Iz ugotovitev Sodišča prve stopnje glede prvega tožbenega razloga izhaja, da za pogodbe o trgovskem zastopanju, ki jih je družba Mercedes-Benz sklenila s svojimi zastopniki v Nemčiji, ne velja prepoved sporazumov iz člena 81(1) ES. Zato morebitna navodila, ki jih je dala družba Mercedes-Benz svojim zastopnikom v Nemčiji, naj vozil ne prodajajo strankam zunaj svojega pogodbenega sektorja, in domnevne omejitve, kar zadeva dobavo vozil lizinškim družbam v Nemčiji, ne spadajo v območje uporabe člena 81(1) ES. Iz tega sledi, da ni treba preučiti niti prvega dela tega tožbenega razloga niti njegovega drugega dela, kar zadeva obveznosti nemških zastopnikov, povezane z dogovori o prodaji novih vozil lizinškim družbam.

Trditve strank

123 Tožeča stranka trdi, da je trditev, ki jo Komisija navaja v sporni odločbi, da je namen omejevanja dobave vozil lizinškim družbam v Španiji, „da bi si te oblikovale zaloge", omejevanje konkurence, napačna. Po njenem mnenju določila španske koncesijske pogodbe niso v nasprotju s členom 81(1) ES zaradi več razlogov. Prvič, kar zadeva prednostne cene ali popuste, tožeča stranka meni, da se lizinške družbe skupine Mercedes-Benz in lizinške družbe, ki ne delujejo v okviru te skupine, dosledno obravnavajo enako. Lizinške družbe skupine Mercedes-Benz naj bi vozila nabavljale pod enakimi nakupni pogoji kot končni uporabniki. Poleg tega naj trditev, da imajo velike stranke samodejno pravico do cenovnih popustov, ne bi bila resnična. Tožeča stranka trdi, da o odobritvi popustov pomembnim strankam odloča družba Mercedes-Benz, zato morebitna neenaka obravnava lizinških družb in „ključnih strank" ne izhaja iz sporazumov, ki bi omejevali konkurenco. Poleg tega naj bi bila odločitev o odobritvi ali zavrnitvi cenovnih popustov določeni kategoriji strank enostransko dejanje in ne sporazum iz člena 81(1) ES. Drugič, tožeča stranka meni, da v nasprotju s trditvijo Komisije iz sporne odločbe namen prepovedi dobave vozil tretjim lizinškim družbam, „da bi si te oblikovale zaloge", ni omejevanje konkurence. Dejansko naj dobava vozila lizingojemalcu ne bi bila hitrejša, saj želijo stranke družbe Mercedes-Benz običajno model, ki ga izberejo same in je opremljen po njihovih željah. Poleg tega dodaja, da je iz tabel iz uvodnih izjav 14 in 22 sporne odločbe razvidno, da tretje lizinške družbe njenim družbam konkurirajo. Tožeča stranka še opozarja, da se je tržni delež tretjih lizinških družb v lizingu skupine Mercedes-Benz z 28 % leta 1996 povečal na 36 % leta 2000.

124 Tožeča stranka trdi, da bi bila kršitev člena 81(1) ES, čeprav bi do nje prišlo, izvzeta. Glede tega opozarja, da je bila za obdobje do 30. septembra 1996 taka prepoved izvzeta na podlagi Uredbe Komisije (EGS) št. 123/85 z dne 12. decembra 1984

o uporabi člena [81](3)[ES] za nekatere skupine sporazumov o distribuciji in servisiranju motornih vozil (UL L 15, str. 16).

125 Tožeča stranka poleg tega trdi, da je bila prepoved dobave vozil lizinškim družbam, da bi si te lahko oblikovale zalogo, od 1. oktobra 1996 naprej izvzeta na podlagi Uredbe št. 1475/95 (to je datuma, ko je začela veljati ta uredba). Po mnenju tožeče stranke lizinške družbe, ki motorna vozila naročajo, da bi si oblikovale zalogo – torej neodvisno od že sklenjenih pogodb o lizingu ali pogodb, o sklenitvi katerih se konkretno dogovarjajo –, v trenutku, ko ta vozila dajo v lizing, dejansko delujejo kot preprodajalci.

126 V členu 1 Uredbe št. 1475/95 naj bi bilo določeno, da se ta uredba uporablja za koncesijske pogodbe za prodajo motornih vozil, v katerih je funkcija koncesionarja opredeljena glede na „preprodajo". Izraz „preprodaja" naj bi bil v členu 10(12) te uredbe opredeljen kot „prenos motornega vozila, ki ga je preprodajalec pridobil v svojem imenu in za svoj račun". Z Uredbo št. 1475/95 naj bi bila opredeljena razlika med preprodajalci in končnimi uporabniki. Tožeča stranka dodaja, da je mogoče na podlagi člena 3(10) te uredbe distributerju izrecno prepovedati dobavo motornih vozil preprodajalcem. Učinek take prepovedi naj bi bila zaščita sistema selektivne distribucije.

127 Tožeča stranka trdi, da v Uredbi št. 1475/95, čeprav je v členu 10(12) te uredbe „kot preprodaja opredeljena lizinška pogodba pridobitelja pri koncesionarju z lizingojemalcem, s katero sta določena prenos lastništva ali možnost nakupa", ni nobene navedbe, na podlagi katere bi bilo mogoče sklepati, ali je treba lizinške družbe, ki za zadevno vozilo še niso sklenile nobene konkretne pogodbe s tretjo stranko, opredeliti kot „preprodajalce" ali „končne uporabnike". Vendar pa naj bi bilo v nasprotju s trditvijo Komisije nesmiselno, da bi člen 10(12) Uredbe št. 1475/95 razlagali, kot da je mogoče za „preprodajo" opredeliti samo pogodbo

o lizingu, v katero je vključena možnost nakupa, na podlagi katere lahko lizingojemalec postane lastnik pred iztekom pogodbe. Po mnenju tožeče stranke naj bi bil namen te določbe prej izenačitev pogodbe o lizingu s preprodajo, če ima lizingojemalec že ob sklenitvi pogodbe možnost nakupa ali to možnost dobi med trajanjem pogodbe. Glede tega opozarja, da se člen 10(12) te uredbe nanaša na vse pogodbe o lizingu, s katerimi sta določena prenos lastništva ali možnost nakupa.

128 Poleg tega naj bi imela ta določba v posameznih državah članicah zelo različne posledice glede na običajno pogodbeno obliko lizinga vozil v posamezni državi. Na podlagi španskega prava naj pogodb o lizingu namreč ne bi bilo mogoče skleniti brez možnosti nakupa ob izteku pogodbe. Zato naj bi bilo špansko lizinško podjetje vedno „preprodajalec".

129 Tožeča stranka natančno opredeljuje, da mora na podlagi španskega zakona št. 26/1988 z dne 29. julija 1988 o disciplini in nadzoru kreditnih ustanov (v nadaljevanju: zakon 26/1988) pogodba o lizingu že po opredelitvi vsebovati določbo, s katero je lizingojemalcu omogočen nakup. Če pogodba take možnost nakupa ne bi vsebovala, bi jo bilo treba opredeliti kot najemno pogodbo. Vendar naj bi bilo lizinškim družbam zaradi upravnega nadzora take najemne pogodbe prepovedano sklepati. Zato naj bi v Španiji lizinške družbe izvajale samo resnične lizinške operacije, v sklopu katerih ima lizingojemalec možnost nakupa. Torej naj bi vse pogodbe o lizingu, sklenjene v tej državi, izpolnjevale pogoje iz drugega stavka člena 10(12) Uredbe št. 1475/95 in bi jih bilo treba opredeliti kot operacije preprodaje.

130 Tožeča stranka meni, da bi morala, kadar konkretna destinacija motornega vozila ni navedena, „imeti vsaj možnost, da sistem selektivne distribucije zaščiti pred neodobrenimi preprodajami, ki jih v takem primeru ni mogoče več nadzirati ali ugotoviti".

131 Glede tega trdi, da bi imele lizinške družbe, če bi lahko poleg funkcije financiranja na trgu delovale tudi kot neodvisni trgovci, možnost hitrega razpolaganja z modeli vozil in precejšnjimi trgovskimi popusti zaradi velikega števila nakupov, ki jih opravijo, medtem ko bi jim bili prihranjeni precejšnji vložki in stroški, povezani z zahtevami poprodajnega servisa, in zagotavljanje vzdrževalnih in garancijskih del na prodanih vozilih. Če bi bilo dopuščeno, da si lizinške družbe oblikujejo zaloge, ne bi bila zagotovljena kakovostna raven sistema selektivne distribucije, s katero se omogočita skladiščenje novih vozil v tehnično neoporečnih razmerah in dobava vozil strankam šele po pregledu, ki ga opravijo strokovnjaki. Po mnenju tožeče stranke je upoštevanje te kakovostne ravni nujno potrebno za zagotovitev ugleda znamke Mercedes-Benz.

132 Tožeča stranka meni, da je namen omejitev, kar zadeva dobavo vozil, ki bi jih lizinške družbe uporabile za oblikovanje zalog, preprečiti izogibanje prepovedi dobave blaga preprodajalcem in da je prav to cilj, ki ga je Komisija opredelila v Uredbi št. 1475/95. Pri tem dodaja, da je Komisija, ker je menila, da omejevanje take dobave ni izvzeto na podlagi Uredbe št. 1475/95, prezrla načela, ki jih je glede Uredbe št. 123/85 postavilo Sodišče v sodbi Volkswagen in VAG Leasing, navedeni v točki 41 zgoraj, in sodbi z dne 24. oktobra 1995 v zadevi Bayerische Motorenwerke (C-70/93, Recueil, str. I-3439). Tožeča stranka trdi, da je treba v skladu s to sodno prakso lizinške družbe, če se ne omejijo samo na nakup vozil za zadovoljitev povpraševanja strank, ampak si oblikujejo zaloge, „ki jih ponujajo strankam, in jih tako privabljajo“, šteti za preprodajalce.

133 Komisija izpodbija utemeljitev tožeče stranke, da z zadevnimi ukrepi ni omejena konkurenca.

134 Glede tega meni, da je tožeča stranka želela posrednikom preprečiti večje nakupe, ki bi se ujemali z obsegom povpraševanja lizinških družb, in s tem sistematičen prenos

ekonomije obsega, ki običajno spremlja količinsko obsežne nakupe, na te družbe, ki konkurirajo lizinškim družbam skupine Mercedes-Benz.

135 Komisija dvomi o analizi Uredbe št. 1475/95, ki jo je opravila tožeča stranka, saj meni, da s to uredbo ni izvzeta prepoved dobave blaga lizinškim družbam, če si te želijo oblikovati zalogo. Po njenem mnenju ta uredba proizvajalcu dovoljuje, da svojim koncesionarjem prepove prodajo novih vozil preprodajalcem, ki ne pripadajo njegovemu distribucijskemu omrežju, ne da bil ob možnost izvzetja. V členu 10(12) te uredbe naj bi bile opredeljene okoliščine, v katerih je treba sklenitev pogodbe o lizingu opredeliti za preprodajo. To naj bi se zgodilo, če pogodba „vključuje prenos lastništva ali možnost nakupa pred iztekom pogodbe". V vseh drugih primerih naj bi se lizinška družba obravnavala kot končni uporabnik in naj zato prepoved ali omejevanje prodaje tem družbam ne bi bilo dovoljeno. Zato Komisija meni, da je razlaga člena 10(12) Uredbe št. 1475/95, ki jo predlaga tožeča stranka, preširoka. Glede tega Komisija trdi, da v zadevna pravila iz španskih koncesijskih pogodb ni vključeno razlikovanje glede na to, ali pogodba, ki jo uporablja lizinška družba, vključuje možnost nakupa vozila pred iztekom pogodbe ali po njem (uvodna izjava 110 sporne odločbe), ampak je z njimi prepovedana dobava vozil lizinškim družbam ne glede na ta element, če je namen naročila oblikovanje zaloge. Vendar naj tako naročilo lizinške družbe še ne bi spremenilo v preprodajalca.

136 Komisija meni, da bi moralo biti tveganje, da bodo lizinške družbe zainteresiranim strankam prodale vozila, ki izhajajo neposredno iz njihovih zalog, ali da jim bodo vozila prodale pred iztekom pogodbe, pokrito z ustreznimi pogodbenimi določbami in da tožeča stranka zato ne bi smela prepovedati dobave vozil tem družbam, če so ta namenjena oblikovanju zalog.

137 Namen člena 10(12) Uredbe št. 1475/95 naj bi bil preprečiti izogibanje prepovedi dobave preprodajalcem, ki bi prenesli še nova vozila. S to določbo naj bi bil obstoj izogibanja priznan v vseh primerih, ko ima lizingojemalec pravico pridobiti

lastništvo nad vozilom, ki mu je bilo dobavljeno v okviru lizinga, pred iztekom pogodbe o lizingu. Vendar naj bi bil obstoj takega izogibanja odvisen od trenutka, ko naj bi bilo lastništvo nad vozilom preneseno ali je lahko preneseno na lizingojemalca, in ne od datuma, ko lizingojemalec dobi možnost nakupa ob izteku pogodbe. Komisija dodaja, da se sodbi Volkswagen in VAG Leasing, navedena v točki 41 zgoraj, in Bayerische Motorenwerke, navedena v točki 132 zgoraj, nanašata na pravni položaj, ki je nastal z Uredbo št. 123/85, v katero ni bilo vključeno nobeno pravilo, s katerim bi bile izrecno urejene pogodbe o lizingu. Pri tem pojasnjuje, da je bila ta pomanjkljivost odpravljena z Uredbo št. 1475/95, v kateri je bilo določeno, da se za preprodajo štejejo samo primeri, ko lahko lizingojemalec na podlagi možnosti nakupa pridobi lastništvo nad vozilom pred iztekom pogodbe o lizingu.

Presoja Sodišča prve stopnje

138 Sodišče prve stopnje poudarja, da je Komisija v sporni odločbi zlasti ugotovila, da je tožeča stranka sama ali po družbi MBE od 1. oktobra 1996 do sprejetja zadevne odločbe omejevala dobavo vozil lizinškim družbam v Španiji, da bi si te oblikovale zalogo, in da ta omejitev ni izvzeta na podlagi Uredbe št. 1475/95.

139 V okviru drugega dela tega tožbenega razloga tožeča stranka po eni strani trdi, da s členom 4(d) španske koncesijske pogodbe ni kršen člen 81(1) ES, po drugi strani pa, da je prepoved dobave vozil lizinškim družbam v Španiji, da bi si te oblikovale zalogo, vsekakor izvzeta z Uredbo št. 1475/95.

140 Glede tega Komisija v uvodni izjavi 196 sporne odločbe ugotavlja, da „se omejevanje dobave vozil ‚zunanjim lizinškim družbam' zelo natančno nanaša na lizinške družbe, ki želijo kupiti veliko število vozil ali cele ‚vozne parke', namenjene lizingu, vendar še

nimajo natančno določenih strank". V uvodni izjavi 176 zlasti ugotavlja, da je namen določb, povezanih z lizinško dejavnostjo zastopnikov in koncesionarjev, omejevanje cenovne konkurence in prodajnih pogojev za vozila za lizing. Na podlagi ustaljene sodne prakse ugotavlja, da je upoštevanje učinkov spornih ukrepov odveč, saj za uporabo člena 81(1) ES zadostuje, da je namen teh ukrepov omejevanje konkurence (uvodna izjava 178).

141 Sodišče prve stopnje najprej opozarja, da Komisija v sporni odločbi, kar zadeva domnevno omejevanje dobave lizinškim družbam, ne razlikuje med nemškim in španskim trgom. Glede tega namreč predpostavlja, da je člen 4(d) španske koncesijske pogodbe povzročil enako omejevanje konkurence kot člen 2(1)(d) pogodbe, ki zavezuje nemške zastopnike (glej zlasti uvodne izjave od 105 do 111 in 176).

142 Vendar iz trditev, ki jih je podala tožeča stranka v okviru drugega dela tega tožbenega razloga, izhaja, da so, v primerjavi s položajem v Nemčiji, v Španiji pogodbeni odnosi na področju lizinga urejeni s posebnim zakonom, to je zakonom 26/1988.

143 Treba je opozoriti, da je v dodatni določbi št. 7 zakona 26/1988 zlasti določeno:

„1. Za operacije lizinga se štejejo pogodbe, katerih izključni namen je prenos uporabe premičnin ali nepremičnin, kupljenih v ta namen na podlagi specifikacij prihodnjega uporabnika, v zameno za protivrednost, sestavljeno iz periodičnega plačevanja najemnin, na katere se nanaša točka 2 te določbe. Uporabnik lahko

premoženje, ki je predmet prenosa, uporablja samo za svoje kmetijske, ribiške, industrijske, trgovske, obrtne, storitvene ali poklicne dejavnosti. V pogodbo o lizingu mora biti nujno vključena možnost, da uporabnik ob izteku pogodbe zadevno blago kupi.

Če uporabnik blaga, ki je predmet pogodbe, zaradi kakršnega koli razloga ne more kupiti, ga lahko lizingodajalec prenese na novega uporabnika, ne da bi moral pri tem upoštevati, da dejstvo, da blago ni kupljeno v skladu s specifikacijami novega uporabnika, vpliva na načelo iz prejšnjega odstavka.

2. Minimalna veljavnost pogodb, na katere se nanaša ta določba, je dve leti, če se nanašajo na premičnine, in deset let, če se nanašajo na nepremičnine ali industrijske ustanove. Da bi se izognili zlorabam, lahko vlada določi še druge minimalne roke veljavnosti pogodb glede na značilnosti različnega blaga, na katero se zadevne pogodbe lahko nanašajo."

144 Z učinkom od 1. januarja 1996 je bil odstavek 2 dodatne določbe št. 7 zakona 26/1988 nadomeščen s členom 128(2) zakona 43/1995 z dne 27. decembra 1995 o korporacijskih davkih (BOE št. 310 z dne 28. decembra 1995, str. 37072), v katerem je določeno:

„2. Minimalna veljavnost pogodb, na katere se nanaša prejšnja točka, je dve leti, če se nanašajo na premičnine, in deset let, če se nanašajo na nepremičnine ali industrijske ustanove. Da bi se izognili zlorabam, je mogoče zakonsko določiti še druge minimalne roke veljavnosti pogodb glede na značilnosti različnega blaga, na katero se zadevne pogodbe lahko nanašajo."

145 Iz teh določb izhaja, da za pogodbe o lizingu, sklenjene v Španiji, veljajo nekateri posebni pogoji, zlasti:

— take pogodbe za premičnine, skupaj z motornimi vozili, morajo veljati najmanj dve leti;

— nujno morajo vključevati možnost, da lizingojemalec ob izteku pogodbe blago kupi;

— premičnine, skupaj z motornimi vozili, ki so predmet pogodb o lizingu, v ta namen kupijo lizinške družbe na podlagi specifikacij lizingojemalca.

146 Iz tega sledi, da se na podlagi španskega zakona, s katerim so urejene pogodbe o lizingu, zahteva, da ima španska lizinška družba v času nakupa vozila za posamezno pogodbo o lizingu že določenega lizingojemalca.

147 Zato predpostavka Komisije o enakem učinku določb iz nemške in španske koncesijske pogodbe ni utemeljena, kar ima v okviru tega tožbenega razloga dve posledici.

148 Prvič, vsaka pogodba o lizingu, sklenjena v Španiji, mora veljati najmanj dve leti, možnost nakupa pa je mogoče izkoristiti šele ob izteku pogodbe. Nakup je torej mogoč šele po izteku minimalnega dveletnega obdobja. Iz tega sledi, da lizingojemalec v Španiji na podlagi možnosti nakupa ne more doseči odsvojitve novega vozila.

149 Glede tega je treba opozoriti, da so bili na podlagi Uredbe št. 1475/95 iz območja uporabe člena 81(1) ES izvzeti sporazumi, s katerimi se ena od strank (dobavitelj) do druge stranke (distributerja) zaveže, da bo znotraj določenega dela skupnega trga določena nova vozila – in z njimi ustrezne nadomestne dele – za preprodajo dobavljala samo tej stranki oziroma tej stranki in določenemu številu podjetij distribucijskega omrežja (člen 1).

150 Na podlagi člena 3(10) Uredbe št. 1475/95 se je izvzetje uporabljalo tudi, ko je bila zgoraj navedena obveznost povezana z obveznostjo distributerja, da posameznemu preprodajalcu pogodbene proizvode dobavlja samo, če je ta preprodajalec podjetje iz distribucijskega omrežja. Na podlagi člena 10(12) te uredbe je bila kot „preprodaja" opredeljena „vsaka transakcija, s katero fizična ali pravna oseba – , preprodajalec' – odsvoji novo motorno vozilo, ki ga je pred tem pridobil v svojem imenu in za svoj račun, ne glede na to, kakšne so pravne opredelitve z vidika civilnega prava ali transakcijski pogoji, s katerimi je ta preprodaja urejena". V isti točki je bila s preprodajo izenačena „vsaka pogodba o lizingu, ki vključuje prenos lastništva ali možnost nakupa pred iztekom pogodbe".

151 S to uredbo je bilo dobavitelju zlasti omogočeno, da v okviru sporazumov, s katerimi je urejeno njegovo ekskluzivno distribucijsko omrežje, distributerjem naloži, da vozil ne smejo dobavljati kupcu, ki je preprodajalec po členu 10(12), skupaj s kupcem, ki

je s preprodajalcem izenačen zaradi dejstva, da odsvaja nova vozila v okviru pogodb o lizingu, kakor so opredeljene v isti določbi.

152 Glede tega je treba ugotoviti, da iz člena 4(d) španske koncesijske pogodbe jasno izhaja, da se prepoved, naložena koncesionarjem, ni nanašala na vso dobavo blaga lizinškim družbam, ki ne spadajo v okvir skupine Mercedes-Benz, ampak samo na dobavo, za katero te družbe nimajo opredeljene stranke.

153 Iz opredelitve izraza „preprodaja" v členu 10(12) Uredbe št. 1475/95 izhaja, da je možnost dobavitelja, da distributerjem prepove dobavo blaga fizičnim ali pravnim osebam, izenačenim s „preprodajalci", omejena na primer, ko ti odsvojijo nova motorna vozila. Namen take izenačitve pogodbe o lizingu s preprodajo je dobavitelju zagotoviti celovitost distribucijskega omrežja, saj lahko tako prepreči, da bi se pogodba o lizingu, ki vključuje prenos lastništva ali možnost nakupa pred iztekom pogodbe, uporabila za poenostavitev pridobitve lastništva nad še novim vozilom zunaj ekskluzivnega distribucijskega omrežja.

154 Iz tega sledi, da v nasprotju s trditvijo tožeče stranke iz zakona 26/1988 ne izhaja, da vsaka španska pogodba o lizingu samodejno izpolnjuje pogoje za izvzetje, določene v členu 2(10) Uredbe št. 1475/95.

155 Iz navedenega izhaja, da trditev tožeče stranke, kar zadeva uporabo določb za izvzetje iz Uredbe št. 1475/95, ni utemeljena.

156 Drugič, ker se na podlagi španske zakonodaje zahteva, naj imajo vse lizinške družbe v trenutku pridobitve vozila že opredeljenega lizingojemalca, omejitve, ki jih navaja Komisija v uvodni izjavi 176 sporne odločbe, torej izhajajo že iz upoštevne zakonodaje in so zato neodvisne od člena 4(d) španske koncesijske pogodbe. Z drugimi besedami, že samo na podlagi te zakonodaje so družbe, ki ne spadajo v skupino Mercedes-Benz, v enakem položaju kot družbe, ki pripadajo tej skupini. Iz tega sledi, da je trditev tožeče stranke, da omejitve, kar zadeva dobavo vozil lizinškim družbam v Španiji, niso omejitve konkurence po členu 81(1) ES, utemeljena.

157 Zato je treba tretjo alineo člena 1 sporne odločbe, kar zadeva domnevno kršitev v Španiji, razveljaviti.

Tretji tožbeni razlog: kršitev člena 81(1) ES in očitna napaka pri presoji drugega in četrtega ukrepa, ki ju je ugotovila Komisija v sporni odločbi

158 Tretji tožbeni razlog se deli na dva dela. Prvič, tožeča stranka trdi, da Komisija ni dokazala obstoja sporazuma, sklenjenega z nemškimi zastopniki, na podlagi katerega naj bi se od teh zahtevalo, naj prehodnim strankam zaračunajo predujem v višini 15 % prodajne cene vozila. Poleg tega meni, da je bil tak predujem vsekakor objektivno utemeljen in da je imela od svojih zastopnikov pravico zahtevati, naj ga zaračunajo. Drugič, tožeča stranka trdi, da je Komisija v sporni odločbi napačno presodila, da je sestanek devetih članov združenja belgijskih koncesionarjev družbe Mercedes-Benz z upravo družbe MBBel, ki je potekal 20. aprila 1995, dokaz za to, da je bil med njimi sklenjen sporazum, katerega namen naj bi bil omejevanje cenovne konkurence v Belgiji.

159 Iz presoje Sodišča prve stopnje glede prvega tožbenega razloga izhaja, da se člen 81(1) ES za navodilo, ki ga je dala družba Mercedes-Benz svojim nemškim zastopnikom v okrožnici št. 52/85 z dne 12. septembra 1985, naj od prehodnih tujih strank zahtevajo predujem v višini 15 % cene vozila, ne uporablja. Iz tega sledi, da prvega dela tega tožbenega razloga ni treba preučevati.

Trditve strank

160 Tožeča stranka trdi, da je Komisija v sporni odločbi napačno presodila, da je sestanek devetih članov združenja belgijskih koncesionarjev družbe Mercedes-Benz z upravo družbe MBBel, ki je potekal 20. aprila 1995, dokaz za to, da je bil med tem združenjem in MBBel sklenjen sporazum, katerega namen je bil omejevanje cenovne konkurence v Belgiji. Združenje belgijskih koncesionarjev naj ne bi moglo sprejeti nobene odločitve, ki bi bila za njegove člane zavezujoča, ampak naj bi oblikovalo samo priporočila. Poleg tega po mnenju tožeče stranke izjava g. Kalscheuerja, enega od koncesionarjev na tem sestanku, ki je dejal, „da so se odnosi med koncesionarji zaradi delovanja proti prodaji pod ceno izboljšali“, dokazuje, da so se koncesionarji že odločili za zadevni ukrep.

161 Tožeča stranka ne izpodbija dejstev, da se je družba MBBel udeležila sestanka, ki je potekal 20. aprila 1995, in da je združenje belgijskih koncesionarjev na lastno pobudo predlagalo, naj se stopnja trgovskih popustov za novo serijo W 210 zniža na največ 3 %. Vendar glede tega trdi, da družba MBBel pri sporazumu o določitvi prodajne cene ni sodelovala niti horizontalno niti vertikalno ter da ta družba ni sprejela nobenega ukrepa za uresničitev tega predloga in ga ni niti odobrila. Nasprotno naj bi družba MBBel takim predlogom vedno nasprotovala. Prisotna naj bi bila le kot opazovalka in uvoznica. Omenjena naj namreč ne bi bila nobena ustna izjava, ki bi jo dal kateri od predstavnikov družbe MBBel. Dejstvo, da je lahko le družba MBBel zmanjšala dobavo vozil, naj ne bi dokazovalo, da je tako tudi dejansko ravnala.

162 Glede tega tožeča stranka izpodbija trditev, naj bi družba MBBel na sestanku predstavljala interese podružnic, in navaja, da te v zadevnem obdobju še niso bile dejavne članice združenja. Po mnenju tožeče stranke tudi ni očitno, naj bi bilo omejevanje stopnje trgovskega popusta v interesu podružnic. To naj bi dokazovalo dejstvo, da je, kot je navedeno v zapisniku sestanka, koncesionar Goossens podružnicama očital „prodajo po smešnih cenah". Poleg tega tožeča stranka meni, da se očitek iz sporne odločbe o horizontalnem omejevanju (glej uvodno izjavo 141), ki ni naveden v obvestilu o ugotovitvah o možnih kršitvah, ne bi smel upoštevati. Kar zadeva trditev Komisije, navedeno v točki 177 v nadaljevanju, tožeča stranka meni, da Komisija s tem selektivno navaja vsebino svojega obvestila o ugotovitvah o možnih kršitvah (glej točko 186 tega obvestila). Poleg tega opozarja, da je mogoče delovanje „proti prodaji pod ceno" pred 20. aprilom 1995 opredeliti za „horizontalni" sporazum samo, kar zadeva dogovor o tem med koncesionarji. Čeprav je Komisija v točki 168 obvestila o ugotovitvah o možnih kršitvah navedla, da je družba MBBel sodelovala pri navedenem delovanju „proti prodaji pod ceno", ni mogoče z ničimer dokazati, da je ta družba pri tem sodelovala kot konkurentka koncesionarjev.

163 Tožeča stranka izpodbija tudi trditev, da dopis z dne 17. oktobra 1995, ki ga je družba MBBel poslala družbi Mercedes-Benz AG (uvodna izjava 119 sporne odločbe), dokazuje interes družbe MBBel za zmanjšanje cenovnih popustov, ki so jih uporabljali belgijski koncesionarji. Družba MBBel naj bi namreč navedla povprečne objavljene cene, in ne prodajnih cen, ki so jih dejansko obračunavali koncesionarji. Poleg tega tožeča stranka izpodbija tudi trditev, da dopis družbe MBBel z dne 14. marca 1996, v katerem ta opominja belgijskega koncesionarja iz Charleroija, ki se je neki stranki lažno predstavil kot predstavnik koncesionarja iz Namurja, dokazuje neodobravanje družbe MBBel, kar zadeva „6-odstotni" popust, odobren za vozilo W 210.

164 Tožeča stranka meni, da si trditve Komisije glede sodelovanja družbe MBBel nasprotujejo, ker ta hkrati trdi, da je družba MBBel „pripravljena dejavno podpirati" omejitev zniževanja cen (uvodna izjava 115 sporne odločbe) in naj bi ta družba pri navedenem omejevanju „sodelovala" (uvodna izjava 120). V nadaljevanju naj bi Komisija priznala, da je 20. aprila 1995 do sestanka prišlo na določeno pobudo

koncesionarjev, vendar naj bi hkrati navedla, da je družba MBBel med sestankom jasno prevzela vodilno vlogo (uvodna izjava 233 sporne odločbe).

165 Tožeča stranka trdi, da dejstvo, da je družba Mercedes-Benz občasno preverila, ali koncesionarji v celoti izpolnjujejo svojo nalogo posrednika, tako da jim je poslala lažne stranke, ni z ničimer povezano z domnevno določitvijo prodajnih cen. Glede tega trdi, da so taki obiski, ki jih uporabljajo tudi drugi proizvajalci avtomobilov, popolnoma zakoniti, saj se koncesionarji s sklenitvijo trgovske koncesijske pogodbe zavežejo k zagotavljanju visokokakovostnega položaja na trgu. Poleg tega tožeča stranka trdi, da so bile cenovne prakse le eden od vidikov, ki so se upoštevali med tem ocenjevanjem.

166 Tožeča stranka izpodbija obstoj povezave med sestankom z dne 20. aprila 1995 in sestankom v Antwerpnu z dne 27. marca 1996 (glej uvodno izjavo 117 sporne odločbe). V zapisniku sestanka z dne 20. aprila 1995 naj bi bil govor o nadzoru nad prodajo do „konca [leta] 1995“, obiski, na katere se nanaša zapisnik sestanka z dne 27. marca 1996, pa naj bi očitno potekali do leta 1996.

167 Tožeča stranka izpodbija trditev, da je bila družbi MBBel na podlagi telefaksa z dne 26. novembra 1996, v katerem je družbo Tokata zadolžila za pošiljanje obiskovalcev h koncesionarjem in nekaterim zastopstvom, omogočena preiskava glede popustov, ki so se uporabljali za karavanske izvedenke vozil 220 D in 250 TD razreda C. Glede tega opozarja, da so bile zbrane informacije anonimne in da zato ukrepanje zoper posamezne koncesionarje ni bilo mogoče, da je šlo za celostno preiskavo, ki se je nanašala na vse storitve strankam, in ne le na cenovne popuste, ter da so bili vzporedno z obiski pri koncesionarjih opravljeni tudi obiski pri trinajstih

uvoznikih. Iz tega sledi, da na podlagi izvedbe tega postopka ni mogoče domnevati, da je šlo za vsiljevanje objavljenih cenikov koncesionarjem. Poleg tega naj v telefaksu ne bi bilo z ničimer nakazano, da naj bi bile zainteresirane osebe naklonjene največ 3-odstotnemu popustu. Tožeča stranka dodaja, da je zapisnik sestanka z dne 20. aprila 1995 zadeval druge serije vozil kot telefaks, ki ga je družba MBBel 26. novembra 1996 poslala družbi Tokata.

168 Tožeča stranka izpodbija trditev, da naj bi domnevna določitev prodajnih cen v Belgiji precej vplivala na trgovino med državami. Glede tega opozarja, da bi morebitni sporazum o trgovskih popustih, tudi če bi bil dejansko sklenjen, zadeval samo prodajo v Belgiji. To naj ne bi vplivalo na količino čezmejne prodaje. Poleg tega tožeča stranka izpodbija trditev, da je domnevna kršitev trajala od 20. aprila 1995 do 10. junija 1999, ko je bila poslana okrožnica. Glede tega trdi, da Komisija ni navedla, ali je bila kršitev vseskozi enako močno prisotna. Tožeča stranka trdi, da je bilo delovanje „proti prodaji pod ceno", o katerem je govor v zapisniku sestanka z dne 20. aprila 1995, začasno: zadevalo naj bi namreč samo model W 210 in naj bi se uporabljalo samo v fazi uvajanja novega modela, to je do konca leta 1995. Glede tega naj bi iz zapisnika sestanka z dne 27. marca 1996 izhajalo, da so koncesionarji iz Antwerpna ugotovili, da glede zniževanja cen ni soglasja. Poleg tega naj drugi dokumenti, ki jih navaja Komisija, ne bi dokazovali, da je bilo predlagano delovanje prisotno dalj kot do leta 1995. Nanašali naj bi se na obiske, ki naj bi bili del ustaljene prakse, katere rezultati niso bili obravnavani posamično, zato naj bi bilo nemogoče sprejeti kakršne koli sankcije zoper katerega od koncesionarjev posamično.

169 Tožeča stranka meni, da trditev, da je odgovorna za določanje prodajnih cen v Belgiji, ni upravičena.

170 Za začetek trdi, da je Komisija v zadevnem primeru odstopila od svoje prakse, kar zadeva nalaganje plačila globe družbi ali skupini, ki ji pripada. Komisija bi morala upoštevati različne elemente, kot so obseg in samostojnost hčerinske družbe pri odločanju, stopnja, do katere je matična družba seznanjena z dejavnostmi hčerinske

družbe, ki so v nasprotju s protimonopolnim pravom, udeležba te družbe pri kršitvi, dejanski vpliv matične družbe na trgovsko politiko hčerinske družbe in morebitno prekrivanje sestave družbenih organov matične in hčerinske družbe (glej Odločbo Komisije 87/1/EGS z dne 2. decembra 1986 o postopku uporabe člena [81] Pogodbe EGS (IV/31.128 – Maščobne kisline) (UL L 3, str. 17); Odločbo Komisije 86/398/EGS z dne 23. aprila 1986 o postopku uporabe člena [81] Pogodbe EGS (IV/31.149 – Polipropilen) (UL L 230, str. 1); Odločbo Komisije 85/617/EGS z dne 16. decembra 1985 o postopku uporabe člena [81] Pogodbe EGS (IV/30.839 – Sperry New Holland) (UL L 376, str. 21); Odločbo Komisije 84/388/EGS z dne 23. julija 1984 o postopku uporabe člena [81] Pogodbe EGS (IV/30.988 – Sporazumi in usklajena ravnanja v sektorju ravnega stekla v državah Beneluksa) (UL L 212, str. 13); Odločbo Komisije 78/155/EGS z dne 23. decembra 1977 o postopku uporabe člena [81] Pogodbe o ustanovitvi Evropske gospodarske skupnosti (IV/29.146 – BMW SA Belgium in belgijski koncesionarji BMW) (UL 1978, L 46, str. 33)). Tožeča stranka navaja, da so bile v avtomobilskem sektorju, če je bilo mogoče kršitev umestiti v ustrezno državo članico, za odgovorne prepoznane nacionalne prodajne hčerinske družbe (Odločba Komisije 2001/146/ES z dne 20. septembra 2000 o postopku uporabe člena 81 Pogodbe ES (COMP/36.653 – Opel) (UL 2001, L 59, str. 1)).

171 Tožeča stranka meni, da trditev Komisije, da je tožeča stranka odgovorna za ravnanje družbe MBBel samo zato, ker ima v tej družbi skoraj 100-odstotni delež, ni utemeljena. Po njenem mnenju iz sodbe Sodišča z dne 16. novembra 2000 v zadevi Stora Kopparbergs Bergslags proti Komisiji (C-286/98 P, Recueil, str. I-9925, točka 28 in naslednje) izhaja, da samo 100-odstotni delež še ne zadostuje za utemeljitev odgovornosti matične družbe z vidika protimonopolnega prava. Komisija bi morala z drugimi dejstvi dokazati, da je tožeča stranka tudi dejansko vplivala na ravnanje družbe MBBel. Tožeča stranka zanika, da je bila seznanjena z dejavnostmi družbe MBBel in da jih je dejavno podpirala. Glede tega trdi, da Komisija ni predložila dokaza, da je bila seznanjena s sestankom koncesionarjev z dne 20. aprila 1995. Tožeča stranka pojasnjuje, da naj bi družba MBBel, tudi če je

dejansko sodelovala pri dejavnosti „proti prodaji pod ceno", to storila brez njenega soglasja. V repliki dodaja, da Komisija napačno trdi, da bi morala tožeča stranka dokazati, da ji ni mogoče pripisati te kršitve, ker je med upravnim postopkom družba Mercedes-Benz vseskozi nastopala v vlogi edine sogovornice Komisije, kar zadeva kršitev, storjeno na belgijskem ozemlju. Po njenem mnenju mora Komisija družbi Mercedes-Benz dokazati, da je bila z domnevnimi ukrepi za določitev prodajnih cen seznanjena in da jih je „dejavno spodbujala".

172 Komisija trdi, da je družba MBBel 20. aprila 1995 skupaj z združenjem belgijskih koncesionarjev sodelovala pri dogovoru o omejitvi dovoljenih popustov na 3 %, neupoštevanje katere naj bi bilo kaznovano z zmanjšanjem kvote dodeljenih vozil. Glede tega meni, da je tožeča stranka odgovorna za to kršitev pravil o konkurenci, ker z družbo MBBel sestavlja gospodarsko enoto.

173 Komisija trdi, da ni niti najmanjšega dvoma o tem, da so udeleženci sestanka, ki je potekal 20. aprila 1995, sprejeli ukrepe „proti prodaji pod ceno", saj je g. Rauw, pisec poročila tega sestanka, jasno ločeval med izjavami, bolj ali manj odločnimi zahtevami, nasveti in priporočili ter ocenami, očitki in izjavami udeležencev o njihovih namerah. Poleg tega naj bi bilo iz odstavka o lažnih nakupih, ravnanja bruseljske podružnice družbe MBBel, kar zadeva cene, in ukrepa zmanjšanja kvot v primeru več kot 3-odstotnih popustov razvidno, da so se razprave nanašale prav na sprejetje ukrepov, in sicer ob sodelovanju družbe MBBel.

174 Poleg tega Komisija meni, da so trditve tožeče stranke, da v zapisniku ni omenjena nobena vključitev družbe MBBel v razpravo, da je ta na sestanku sodelovala samo kot uvoznica, in ne kot predstavnica svojih podružnic in da združenje koncesionarjev ni bilo pristojno za sprejemanje zavezujočih odločitev, brezpredmetne. Glede tega dodaja, da mora vsakdo, ki se udeleži sestanka, na katerem se sklenejo protikonkurenčni sporazumi, izraziti svoje nestrinjanje in s tem jasno pokazati, da

pri sporazumu ne sodeluje. V zapisniku sestanka z dne 20. aprila 1995 naj ne bi bilo omenjeno, da bi družba MBBel izrazila kakršno koli nasprotovanje. Ta družba naj bi se celo strinjala z omejitvijo popustov na 3 %. V nasprotnem primeru naj g. Rauw ne bi mogel navesti, da bo, če bo ta omejitev presežena, zmanjšana kvota vozil, saj je vedel, da lahko tak ukrep sprejme samo družba MBBel.

175 V nasprotju s trditvami tožeče stranke (glej točko 162 zgoraj) naj bi bilo v interesu družbe MBBel, da se prodaja pod ceno preneha. Komisija meni, da ne bi imelo nobenega smisla, da bi družba MBBel povprečne cene ohranjala na visoki ravni, če bi koncesionarji odobravali vedno višje popuste in tako spodkopavali verodostojnost njenih cenikov. Komisija poleg tega še navaja, da družba MBBel kot uvoznica vozil ne dobavlja samo belgijskim koncesionarjem, s čimer se oblikuje vertikalni odnos, ampak ga po svojih bruseljskih podružnicah dobavlja tudi končnim uporabnikom in na tem temelji horizontalni odnos med družbo MBBel in njenimi koncesionarji, ki ga tožeča stranka izpodbija.

176 Komisija trdi, da se g. Goossensu iz združenja belgijskih koncesionarjev na sestanku z dne 20. aprila 1995 očitno ni zdelo potrebno, da bi bili za to, da se podružnici obtoži zniževanja cen, poleg številnih kadrov družbe MBBel prisotni tudi predstavniki teh podružnic. Po mnenju Komisije je očitno, da navedeno družbo MBBel zadeva ne le kot uvoznico, ampak tudi kot konkurentko koncesionarjev, in da je pri dogovoru o omejitvi popustov sodelovala v obeh navedenih vlogah.

177 Komisija trdi, da se – v nasprotju s trditvami tožeče stranke (glej točko 162 zgoraj) – obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah ni omejilo le na vertikalno konkurenco. Glede tega meni, da je pojasnila (v točki 222 obvestila o ugotovitvah o možnih kršitvah), da je bil namen ravnanja, za katero so se dogovorili družba MBBel in koncesionarji, kar zadeva boj proti prodaji pod ceno in nadzor nad odobrenimi popusti z zmanjšanjem kvot vozil v primeru več kot 3-odstotnih popustov, omejevanje cenovne konkurence v Belgiji. Navedeno naj družbe MBBel torej ne bi zadevalo le kot udeleženke sporazuma, namen katerega je bil uporaba dogovora

o omejitvi popustov z zmanjšanjem kvot, ampak tudi splošneje kot podjetje, ki je sodelovalo pri sporazumu, namen katerega je bil omejevanje popustov, nadzor nad ravnanjem koncesionarjev, kar zadeva popuste, in zmanjšanje kvot v primeru več kot 3-odstotnih popustov. Poleg tega Komisija meni, da tožeča stranka pravne presoje udeležbe družbe MBBel ne more opredeliti kot novo, saj je v obvestilu o ugotovitvah o možnih kršitvah navedeno, da je družba MBBel že pred 20. aprilom 1995 sodelovala pri pretežno horizontalnem sporazumu o cenah, to je delovanju „proti prodaji pod ceno". Komisija opozarja, da za to, da se sporazum opredeli kot sporazum po členu 81(1) ES, ni nujno, da je ta zavezujoč na podlagi civilnega prava (sodba Sodišča z dne 11. januarja 1990 v zadevi Sandoz Prodotti Farmaceutici proti Komisiji, C-277/87, Recueil, str. I-45, točka 13) (glej točko 160 zgoraj).

178 Komisija meni, da je v sporni odločbi dokazano, da so lahko belgijski koncesionarji pričakovali napovedane lažne nakupe in da je bilo družbi MBBel veliko do tega, da koncesionarji svoje dejanske preprodajne cene ohranijo na kolikor je mogoče visoki ravni (uvodni izjavi 117 in 119 sporne odločbe). Pri tem izpodbija trditev tožeče stranke, da so bile posamične presoje o različnih koncesionarjih anonimne. Anonimnost presoj naj namreč ne bi bila upoštevana že v zapisniku sestanka z dne 27. marca 1996, saj je bil v njem poimensko naveden koncesionar Van Steen NV. Komisija dodaja, da posamezni popusti, ki jih je bilo pet nadziranih koncesionarjev pripravljenih ponuditi, v zapisniku niso bili podrobno navedeni, ker je bilo očitno, da so posamezni koncesionarji ponudili popust, višji od 3 %, ki ga je dovolilo združenje. Po njenem mnenju so zatrjevane razlike mnenj, kar zadeva višino popustov, ki naj bi se v nadaljevanju pojavile med koncesionarji, popolnoma brezpredmetne; to naj bi še toliko bolj držalo, ker je sporni sporazum koncesionarje zavezoval zlasti v odnosu do družbe MBBel.

179 Komisija meni, da pooblastilo družbi Tokata 26. novembra 1996 dokazuje, da je ravnanje koncesionarjev, kar zadeva popuste, v okviru lažnih nakupov igralo pomembno vlogo, kar je v nasprotju s trditvijo tožeče stranke, ki meni, da je bil to le eden od vidikov (glej točko 165 zgoraj). Komisija pojasnjuje, da je bil dejanski namen pooblastila preveriti odziv 47 belgijskih koncesionarjev na zahtevo po 7-odstotnem popustu.

180 Komisija navaja, da tožeča stranka zanika kakršno koli povezavo med sporazumom z dne 20. aprila 1995 po eni strani ter lažnimi nakupi, opravljenimi pri petih koncesionarjih v Antwerpnu spomladi 1996, in pooblastilom iz novembra 1996, katerega namen je bil izvesti lažne nakupe pri belgijskih koncesionarjih, po drugi strani (glej točko 166 zgoraj). Komisija trdi, da se časovna omejitev (ob koncu leta 1995), določena s sporazumom z dne 20. aprila 1995, nanaša samo na posebno dogovorjeno sankcijo, to je zmanjšanje kvot, in ne na določitev najvišjega, 3-odstotnega popusta. Komisija ne trdi, da je do lažnih nakupov prišlo na podlagi odločitve z dne 20. aprila 1995, ampak ugotavlja, da ti nakupi dokazujejo, da so lahko koncesionarji take ukrepe pričakovali. Komisija dodaja, da je 14. marca 1996 družba MBBel izrazila nezadovoljstvo nad dejstvom, da je prodajalec koncesionarja iz Charleroija vozilo iz serije W 210 prodal s 6-odstotnim popustom.

181 Kar zadeva precejšnje omejevanje trgovine v Skupnosti, ki ga tožeča stranka izpodbija (glej točko 168 zgoraj), Komisija opozarja, da lahko vzpostavitev in vzdrževanje umetnega območja visokih cen povzročita trgovske tokove, ki se razlikujejo od običajnih tokov. Pri tem ugotavlja, da je na podlagi sodne prakse posledica omejevalnih konkurenčnih praks, ki so razširjene na celotnem ozemlju države članice, namreč zaradi njihove narave utrditev nacionalnih delitev trga (zgoraj v točki 131 navedena sodba Bayerische Motorenwerke, točka 20; sodba Sodišča z dne 19. februarja 2002 v zadevi Wouters in drugi, C-309/99, Recueil, str. I-1577, točka 95, in sodba Sodišča prve stopnje z dne 6. julija 2000 v zadevi Volkswagen proti Komisiji, T-62/98, Recueil, str. II-2707, točka 179).

182 Komisija tožeči stranki očita, da je določitev prodajnih cen v Belgiji odpravila šele z okrožnico z dne 10. junija 1999 (uvodna izjava 223 sporne odločbe). Pri tem je še enkrat potrdila, da je datum iz zapisnika z dne 20. aprila 1995, to je ob koncu leta 1995, zadeval samo sankcijo v obliki zmanjšanje kvot, in ne sporazuma o omejitvi popustov na 3 %. Komisija opozarja, da je preverjanje ravnanja koncesionarjev, kar zadeva popuste, potekalo tudi leta 1996 (uvodni izjavi 117 in 118 sporne odločbe). Poleg tega naj to preverjanje ne bi bilo omejeno samo na vozila serije W 210, ampak naj bi vključevalo tudi druge kategorije vozil, v tem primeru razred C. Nadaljevanje lažnih nakupov, katerih glavni namen je bil nadzor nad popusti, ki so jih odobrili koncesionarji, kot je bilo odločeno 20. aprila 1995,

vključitev drugih serij vozil v tako delovanje in graje na račun odobritve pretiranih popustov (uvodna izjava 119 sporne odločbe) naj bi dokazovali, da sporazum z dne 20. aprila 1995, katerega zapisnik naj bi kazal, da je taka praksa obstajala že prej, nikakor ni bil edini, osamljen in prehoden ukrep. Glede tega se Komisija sklicuje na trditev tožeče stranke, da je bil namen cenovnega sporazuma izboljšati donosnost koncesionarjev. Po mnenju Komisije tega cilja ni bilo mogoče doseči z ukrepom, ki je trajal samo nekaj mesecev.

183 Komisija meni, da trditve tožeče stranke, navedene v točkah od 169 do 171 zgoraj, ki zadevajo njeno odgovornost v obravnavanem primeru, niso utemeljene. Pri tem opozarja, da odgovornost tožeče stranke za ravnanje družbe MBBel izhaja že iz dejstva, da je bila ta družba skoraj v celoti v lasti tožeče stranke in da zaradi odvisnosti v odnosu do matične družbe ni mogla voditi lastne distribucijske politike in je s tožečo stranko sestavljala gospodarsko enoto.

184 Prvič, Komisija pojasnjuje, da ji v primerih, kakršen je ta, ko ima matična družba v svoji hčerinski družbi 100-odstotni delež, ni treba dokazovati, da matična družba hčerinski družbi dejansko daje navodila, ki jih ta izvaja. Pri tem opozarja, da iz sodbe Stora Kopparbergs Bergslags proti Komisiji, navedene v točki 171 zgoraj, na katero se sklicuje tožeča stranka, sledi, da je v takem primeru mogoče upravičeno sklepati, da matična družba dejansko vpliva na ravnanje svoje hčerinske družbe, zlasti če je bila, kar zadeva obravnavano kršitev, edina sogovornica Komisije. V takih okoliščinah bi morala tožeča stranka to domnevo ovreči z zadostnimi dokazi. Komisija trdi, da je v obravnavanem primeru tožeča stranka nastopala v vlogi edine sogovornice Komisije, tudi kar zadeva kršitev, storjeno na belgijskem ozemlju. Tožeča stranka naj ne bi izpodbijala niti trditve, da je lahko odločilno vplivala na ravnanje te hčerinske družbe na trgu. Komisija nazadnje ugotavlja, da tožeča stranka ni predložila niti najmanjšega dokaza, da bi lahko družba MBBel ravnala samostojno.

185 Komisija poleg tega navaja, da je bila tožeča stranka obveščena o prizadevanjih družbe MBBel, da bi povprečne cene zadržala na visoki ravni (uvodna izjava 119 sporne odločbe).

Presoja Sodišča prve stopnje

186 Sodišče prve stopnje za začetek opozarja, da tožeča stranka graja dejstvo, da je Komisija, kar zadeva kršitev, povezano z določitvijo prodajnih cen v Belgiji, v sporni odločbi prvič trdila, da je bila družba MBBel udeležena pri horizontalnem omejevanju konkurence. V sporni odločbi je namreč navedeno, da „je bila družba MBBel kot upraviteljica dveh podružnic hkrati konkurentka koncesionarjev in njihova dobaviteljica". Poleg tega je Komisija v sporni odločbi menila, da je očitno, da je bil prav ta vertikalni vidik „bistvena točka sporazuma" (uvodna izjava 141).

187 Sodišče prve stopnje meni, da je treba to trditev razlagati kot očitek zaradi kršitve pravice do obrambe, čeprav tožeča stranka tega izrecno ne trdi.

188 Iz člena 19(1) Uredbe št. 17 skupaj s členoma 2 in 4 Uredbe Komisije št. 99/63/EGS z dne 25. julija 1963 o zaslišanju, opredeljenem v členu 19(1) in (2) Uredbe št. 17 (UL 1963, 127, str. 2268), izhaja, da mora Komisija svoje očitke zoper zainteresirana podjetja in združenja sporočiti in lahko v svojih odločbah upošteva samo očitke, za katere so zadevna podjetja in združenja imela priložnost, da ustrezno predstavijo svoje stališče o resničnosti in upoštevnosti dejstev, očitkov in okoliščin, ki jih navaja Komisija (glej v tem smislu sodbo Sodišča z dne 13. februarja 1979 v zadevi

Hoffmann-La Roche proti Komisiji, 85/76, Recueil, str. 461, točka 9, in sodbo Sodišča prve stopnje z dne 18. decembra 1992 v združenih zadevah Cimenteries CBR in drugi proti Komisiji, od T-10/92 do T-12/92 in T-15/92, Recueil, str. II-2667, točka 33).

189 Na podlagi ustaljene sodne prakse mora obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah vsebovati očitke, ki so dovolj jasni, čeprav so kratki, da se lahko zainteresirane stranke ustrezno seznanijo z ravnanji, ki jim jih očita Komisija. Samo pod tem pogojem lahko obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah izpolni funkcijo, ki mu jo dajejo predpisi Skupnosti in ki je predložitev vseh potrebnih podatkov podjetjem, da lahko ta ustrezno pripravijo obrambo, preden Komisija sprejme dokončno odločbo (glej zlasti sodbe Sodišča prve stopnje z dne 14. maja 1998 v zadevi Mo och Domsjö proti Komisiji, T-352/94, Recueil, str. II-1989, točka 63; v zadevi Enso Española proti Komisiji, T-348/94, Recueil, str. II-1875, točka 83, in v zadevi Cascades proti Komisiji, T-308/94, Recueil, str. II-925, točka 42). Poleg tega iz ustaljene sodne prakse izhaja, da se ta zahteva spoštuje, če odločba strank ne bremeni za kršitve, ki so drugačne od tistih iz obvestila o ugotovitvah o možnih kršitvah, in upošteva le dejstva, o katerih so se stranke lahko izrekle (glej zlasti sodbo Sodišča z dne 15. julija 1970 v zadevi ACF Chemiefarma proti Komisiji, 41/69, Recueil, str. 661, točka 94, in sodbo Sodišča prve stopnje z dne 30. septembra 2003 v združenih zadevah Atlantic Container in drugi proti Komisiji, T-191/98, od T-212/98 do T-214/98, Recueil, str. II-3275, točka 158 zgoraj, točka 113). Vendar ni nujno, da je končna odločba Komisije kopija predstavitve očitkov (sodba Sodišča z dne 7. januarja 2004 v združenih zadevah Aalborg Portland in drugi proti Komisiji, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P in C-219/00 P, Recueil, str. I-123, točka 67, in zgoraj navedena sodba ACF Chemiefarma proti Komisiji, točka 91).

190 Očitek glede kršitve pravic tožeče stranke do obrambe je treba preučiti z vidika teh načel.

191 V obravnavanem primeru je treba preučiti, ali je bil očitek, da je družba MBBel sodelovala pri domnevni horizontalni omejitvi konkurence, v obvestilu o ugotovitvah o možnih kršitvah predstavljen dovolj jasno, da se je lahko tožeča stranka z njim dejansko seznanila.

192 Sodišče prve stopnje meni, da lahko podjetje odgovori na zadevno obtožbo in brani svoje pravice, če je v obvestilu o ugotovitvah o možnih kršitvah jasno navedena vrsta kršitve konkurenčnega prava, ki se očita zadevnemu podjetju, in če so glede tega navedena bistvena dejstva. Nadaljnja predstavitev očitkov v odločbi, ki jo je sprejela Komisija, s katero je gospodarski sporazum opredeljen kot „vertikalen" ali „horizontalen", ni stvarna sprememba očitkov, kot so bili predstavljeni v obvestilu o ugotovitvah o možnih kršitvah.

193 Treba je opozoriti, da se Komisija v obvestilu o ugotovitvah o možnih kršitvah ni izrecno sklicevala niti na horizontalni niti na vertikalni vidik zadevne kršitve in da zato domnevne kršitve ni opredelila niti kot „horizontalno" niti kot „vertikalno". Tožeča stranka ne izpodbija dejstva, da je Komisija v obvestilu o ugotovitvah o možnih kršitvah na kratko predstavila razloge, zaradi katerih je družbi MBBel očitala, da je z belgijskimi koncesionarji sklenila sporazum o določitvi prodajnih cen za vozila znamke Mercedes v Belgiji. Iz tega sledi, da je Komisija glavna dejstva in glavne očitke, kar zadeva ravnanje družbe MBBel, ki jih je navedla v sporni odločbi, predstavila že v obvestilu o ugotovitvah o možnih kršitvah. Treba je še opozoriti, da je Komisija v sporni odločbi menila, da je osrednjega pomena vertikalni vidik domnevne kršitve, medtem ko se je na horizontalni vidik te kršitve sklicevala popolnoma postransko.

194 V teh okoliščinah je treba ugotoviti, da za zagotovitev pravice do obrambe Komisiji v obvestilu o ugotovitvah o možnih kršitvah ni bilo treba izrecno opredeliti, ali je zadevna kršitev vertikalna ali horizontalna.

195 Poleg tega Sodišče prve stopnje opozarja, da je tožeča stranka ta očitek samo navedla, ne da bi opredelila tudi, zakaj naj bi ji dejstvo, da Komisija v obvestilu o ugotovitvah o možnih kršitvah ni navedla „horizontalnega" vidika kršitve, škodovalo. Po eni strani iz spisa izhaja, da je tožeča stranka, kar zadeva določitev prodajnih cen v Belgiji, odgovorila na grajo Komisije iz obvestila o ugotovitvah o možnih kršitvah. Tožeča stranka v svoji tožbi ni trdila, da bi bil njen odgovor na

obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah stvarno drugačen, če bi bila v tem obvestilu uporabljena beseda „horizontalen". Po drugi strani je treba opozoriti, da iz dela sporne odločbe, ki se nanaša na naložitev globe za zadevno kršitev, izhaja, da se Komisija pri naložitvi te globe ni opirala izrecno na horizontalni vidik kršitve (uvodne izjave od 245 do 248).

196 Iz sporne odločbe izhaja, da je Komisija menila, da sta družba MBBel in združenje belgijskih koncesionarjev družbe Mercedes-Benz 20. aprila 1995 sklenila sporazum, katerega namen je bil omejiti cenovno konkurenco v Belgiji in s katerim sta bila vpeljana omejitev popustov na največ 3 % in preverjanje ravni popustov, odobrenih za novi razred E, s strani zunanje agencije, pri čemer naj bi bili večji popusti kaznovani z zmanjšanem kvote vozil tega razreda (uvodni izjavi 113 in 177).

197 Sodišče prve stopnje opozarja, da je bilo v zapisniku z zadevnega sestanka v razdelku, naslovljenem „Delovanje proti prodaji pod ceno", navedeno: „[P]o zaslugi takega delovanja so se izboljšali odnosi med koncesionarji. [Eden od koncesionarjev – g. Goossens] bruseljski podružnici obtožuje prodaje pod ceno. Zunanja agencija bo opravila lažne nakupe (‚ghost shopping'), s katerimi bodo preverjene ravni popustov, odobrenih za vozila W 210. Če bo odobren več kot 3-odstotni popust, bo zmanjšana količina vozil, dodeljenih do konca [leta] 1995."

198 Tožeča stranka priznava, da je na sestanku z dne 20. aprila 1995, na katerem je bila udeležena družba MBBel, združenje belgijskih koncesionarjev družbe Mercedes-Benz navedlo, da se bo obrnilo na agencijo, ki bo poskrbela za obiske lažnih strank. Vendar tožeča stranka meni, da združenje ne more sprejeti nobene odločitve, ki bi bila za njegove člane zavezujoča, in da lahko oblikuje samo „priporočila". Poleg tega opozarja, da družba MBBel ni sprejela nobenega ukrepa za izvedbo teh priporočil in

da jih ni niti odobrila. Tožeča stranka trdi, da je bila družba MBBel prisotna le kot opazovalka in uvoznica ter da na sestanku ni dala nobene ustne izjave. Tožeča stranka poleg tega meni, da omejitev trgovskih popustov, čeprav bi dejansko obstajala, ne bi precej vplivala na meddržavno trgovino.

199 V skladu z ustaljeno sodno prakso za obstoj sporazuma v smislu člena 81(1) ES zadošča, da so zadevna podjetja izrazila skupno voljo, da bodo na trgu ravnala na določen način (zgoraj točki 189 navedena sodba ACF Chemiefarma proti Komisiji, točka 112; sodba Sodišča z dne 29. oktobra 1980 v združenih zadevah Van Landewyck in drugi proti Komisiji, od 209/78 do 215/78 in 218/78, Recueil, str. 3125, točka 86, in sodba Sodišča prve stopnje z dne 20. aprila 1999 v združenih zadevah Limburgse Vinyl Maatschappij in drugi proti Komisiji, t. i. „PVC II", od T-305/94 do T-307/94, od T-313/94 do T-316/94, T-318/94, T-325/94, T-328/94, T-329/94 in T-335/94, Recueil, str. II-931, točka 715).

200 Merila za usklajevanje in sodelovanje, potrjena s sodno prakso, je treba – pri čemer nikakor ne zahtevajo izdelave dejanskega „načrta" – razumeti v smislu temeljnega izhodišča določb Pogodbe o konkurenci, po katerem se mora vsak gospodarski subjekt samostojno odločiti, kakšna bo njegova politika na skupnem trgu. Sicer je res, da ta zahteva po samostojnosti ne izključuje pravice gospodarskih subjektov, da se na razumen način prilagodijo ugotovljenemu ali pričakovanemu ravnanju svojih konkurentov, vendar močno nasprotuje vsakršnemu neposrednemu ali posrednemu navezovanju stikov med subjekti, katerih namen ali učinek je vpliv na ravnanje dejanskega ali potencialnega konkurenta na trgu oziroma razkritje ravnanja, za katero se je sam odločil ali o njem razmišlja, takemu konkurentu (zgoraj v točki 41 navedena sodba Suiker Unie in drugi proti Komisiji, točki 173 in 174, in zgoraj v točki 199 navedena sodba PVC II, točka 720).

201 Treba je opozoriti, da mora Komisija pri sporu glede obstoja kršitve pravil o konkurenci dokazati kršitev, ki jo je ugotovila, in priskrbeti dokaze, ki pravno zadostno dokazujejo obstoj bistvenih elementov kršitve (sodba Sodišča z dne 17. decembra 1998 v zadevi Baustahlgewebe proti Komisiji, C-185/95 P, Recueil, str. I-8417, točka 58).

202 Če pa je bilo ugotovljeno, da je podjetje sodelovalo na sestankih z očitno protikonkurenčno vsebino, mora to podjetje predložiti indice, ki lahko dokažejo, da je bilo njegovo sodelovanje na omenjenih sestankih brez kakršnega koli protikonkurenčnega cilja, tako da izkaže, da je konkurentom pokazalo, da na teh sestankih sodeluje z drugačnim pristopom od njihovih (glej v tem smislu sodbi Sodišča z dne 8. julija 1999 v zadevi Hüls proti Komisiji, C-199/92 P, Recueil, str. I-4287, točka 155, in v zadevi Montecatini proti Komisiji, C-235/92 P, Recueil, str. I-4539, točka 181). Če takega dokaza o zavrnitvi ne predloži, samo dejstvo, da to podjetje ni delovalo v skladu s sklepi s teh sestankov, ne zadostuje za to, da podjetju ne bi bilo treba prevzeti polne odgovornosti za udeležbo pri omejevalnem sporazumu (sodbi Sodišča prve stopnje z dne 14. maja 1998 v zadevi Mayr-Melnhof proti Komisiji, T-347/94, Recueil, str. II-1751, točka 135, in z dne 15. marca 2000 v združenih zadevah Cimenteries CBR in drugi proti Komisiji, T-25/95, T-26/95, od T-30/95 do T-32/95, od T-34/95 do T-39/95, od T-42/95 do T-46/95, T-48/95, od T-50/95 do T-65/95, od T-68/95 do T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 in T-104/95, Recueil, str. II-491, točka 1389).

203 Sodišče prve stopnje opozarja, da ni sporno, da se je družba MBBel udeležila sestanka združenja koncesionarjev 20. aprila 1995, na katerem je bila izpostavljena vztrajna prisotnost „prodaje pod ceno" in je bil izražen namen, da se sprejmejo ukrepi za odkrivanje in preprečevanje več kot 3-odstotnih popustov. Treba je namreč ugotoviti, da je bilo na tem sestanku prisotnih več visokih predstavnikov družbe MBBel in da je zapisnik tega sestanka sestavil g. Rauw, odgovorni za razvoj koncesionarjev družbe MBBel (glej zlasti uvodno izjavo 115 sporne odločbe). Iz tega sledi, da trditve tožeče stranke, da je družba MBBel na zadevnem sestanku igrala le

nepomembno vlogo (glej točko 161 zgoraj), niso podprte z elementi iz spisa. Sodišče prve stopnje meni, da udeležba teh predstavnikov družbe MBBel na zadevnem sestanku dokazuje, da je imela družba MBBel – v nasprotju s trditvami tožeče stranke – med razpravami osrednjo vlogo.

204 Ker družba MBBel torej ni dokazala, da je zavrnila razprave o cenovnih popustih, je Komisija upravičeno menila, da je bila ta družba, ker je bila 20. aprila 1995 brez zadržkov prisotna na sestanku, na katerem je bil jasno izražen namen „proti prodaji pod ceno", udeležena pri soglasju volj, ki je privedlo do sprejetja ukrepov za ugotavljanje in preprečevanje zadevnih popustov.

205 Poleg tega je dejstvo, da podružnici družbe MBBel – kot trdi tožeča stranka – v tem času nista bili dejavni članici združenja koncesionarjev, brezpredmetno, saj je bila dokazana udeležba družbe MBBel pri protikonkurenčnem sporazumu.

206 Treba je tudi ugotoviti, da je lahko – kot trdi Komisija – samo družba MBBel uresničila grožnjo o zmanjšanju kvote dodeljenih vozil, ki je bila oblikovana na sestanku 20. aprila 1995. Njen molk ob tej priložnosti je mogoče razlagati samo kot odobravanje in podporo delovanju „proti prodaji pod ceno", o katerem so se že dogovorili belgijski koncesionarji, zlasti ker je grožnja o zmanjšanju kvote vozil, dodeljenih do konca leta 1995, če bi popusti presegli 3 %, ki je bila oblikovana na zadevnem sestanku, zahtevala dejavno udeležbo družbe MBBel kot dobaviteljice koncesionarjev in je bil z njo obravnavani omejevalni sporazum okrepljen.

207 Iz tega sledi, da je prisotnost tega podjetja na sestanku, katerega vsebine ni javno zavrnilo, drugim udeležencem dala misliti, da se s sklepom sestanka strinja in da namerava z lastnim ravnanjem prispevati k doseganju skupnih ciljev, za katere si

prizadevajo vsi udeleženci. Sodišče tudi meni, da dejstvo, da je bilo delovanje „proti prodaji pod ceno" dogovorjeno že pred sestankom, ni ovira za to, da je Komisija menila, da je družba MBBel sodelovala pri odločitvi o prihodnjih cenah, sprejeti 20. aprila 1995, in da je bila pripravljena dejavno podpreti določitev cen, nadzor nad cenami, ki so jih uporabljali koncesionarji, in po potrebi uresničevanje sankcij v primeru neupoštevanja navodil od tega datuma naprej.

208 Po mnenju Sodišča prve stopnje trditev tožeče stranke, da je bilo ravnanje družbe MBBel, ki je občasno preverila, ali koncesionarji v celoti izpolnjujejo svojo nalogo posrednika (glej točko 165 zgoraj), popolnoma zakonito, saj se koncesionarji s sklenitvijo pogodbe o trgovskem zastopanju zavežejo k zagotavljanju visokokakovostnega položaja na trgu, ni prepričljiva in jo je treba zavrniti. Tožeča stranka v svoji tožbi namreč priznava, da so bile cenovne prakse koncesionarjev eden od vidikov (med veliko drugimi) te ocene (glej točko 165 zgoraj). Sodišče prve stopnje meni, da ni nobene povezave med cenami, ki so jih obračunali koncesionarji, in kakovostjo njihovih storitev. Poleg tega družba MBBel teh preverjanj cenovnih praks ne poskuša utemeljiti na podlagi člena 11 belgijske koncesijske pogodbe, s katero je določeno, da lahko družba MBBel določi najvišjo ceno, ne pa tudi najnižje.

209 Zavrniti je treba tudi trditev tožeče stranke, da so bile zbrane informacije anonimne (glej točko 168 zgoraj) in da ni bilo mogoče ukrepati zoper posamezne koncesionarje. Iz zapisnika sestanka koncesionarjev družbe Mercedes antwerpnske regije z dne 27. marca 1996 jasno izhaja, da so lažni kupci ugotovili, da je popuste odobril natančno določen koncesionar, to je Van Steen NV, in je bilo to navedeno na zadevnem sestanku.

210 Kar zadeva trditev tožeče stranke, da združenje koncesionarjev ni moglo sprejeti nobene odločitve, ki bi bila za njegove člane zavezujoča, ampak je lahko dajalo le priporočila, je treba opozoriti, da je mogoče na podlagi ustaljene sodne prakse akt

opredeliti kot sklep podjetniških združenj po členu 81(1) ES, ne da bi moral biti ta za zadevne člane nujno zavezujoč, vsaj če se člani, ki jih ta sklep zadeva, ravnajo v skladu z njim (glej po analogiji sodbi Sodišča z dne 8. novembra 1983 v združenih zadevah IAZ in drugi proti Komisiji, od 96/82 do 102/82, 104/82, 105/82, 108/82 in 110/82, Recueil, str. 3369, točka 20, in zgoraj v točki 199 navedeno sodbo Van Landewyck in drugi proti Komisiji, točki 88 in 89, ter sodbo Sodišča prve stopnje z dne 11. marca 1999 v zadevi Eurofer proti Komisiji, T-136/94, Recueil, str. II-263, točka 15). V obravnavanem primeru je ta predpostavka dovolj dokazana z dejstvom, da so člani združenja belgijskih koncesionarjev in družba MBBel na sestanku 20. aprila 1995 sklenili, da bodo z lažnimi nakupi, ki jih bo izvedla zunanja agencija, preverili raven odobrenih popustov za model vozila W 210, in da so lažni kupci koncesionarje tudi dejansko obiskali. Ti dejstvi kažeta, da je bila smernica, o kateri so se udeleženi dogovorili na sestanku 20. aprila 1995, uresničena.

211 Kar zadeva trditev tožeče stranke, navedeno v točki 162 zgoraj, da ni očitno, da je bila omejitev višine trgovskih popustov v interesu podružnic družbe MBBel, Sodišče prve stopnje meni, da ni treba preučevati, ali je bilo sodelovanje pri sporazumu v interesu družbe MBBel in njenih podružnic, saj je to sodelovanje že dokazano. Vsekakor pa se Sodišče prve stopnje strinja s Komisijo, da je bilo v interesu družbe MBBel – in zato tudi njenih podružnic –, da se prodaja pod ceno preneha, zlasti ker ta družba vozil ne dobavlja samo koncesionarjem, ampak prek nekaterih podružnic tudi končnim uporabnikom. Treba je ugotoviti, da dopis z dne 17. oktobra 1995, ki ga je družba MBBel poslala družbi Mercedes-Benz AG in v katerem navaja, da je storila vse, „kar je bilo [v njeni] moči, da bi svoje delo opravila pravilno (to je da [se je] odpovedala izvozu) in da bi povprečne cene ohranila na visoki ravni“, prav tako kaže – kot je navedla Komisija v uvodni izjavi 119 sporne odločbe – interes, da koncesionarji v Belgiji odobrijo le zmerne popuste. Glede tega Sodišče prve stopnje meni, da trditev tožeče stranke, da je družba MBBel v dopisu z dne 17. oktobra 1995 navedla povprečne objavljene cene, in ne prodajnih cen, ki so jih koncesionarji dejansko obračunavali, ni prepričljiva in jo je treba zavrniti.

212 Sodišče prve stopnje meni, da je treba zavrniti tudi trditev tožeče stranke, da določitev prodajnih cen v Belgiji ni močno vplivala na meddržavno trgovino, ker je

zadevala samo prodajo v tej državi, ne pa tudi čezmejne prodaje. Na podlagi ustaljene sodne prakse namreč omejevalni sporazum, ki vključuje vse ozemlje države članice, že po naravi krepi delitev trgov na nacionalni ravni in tako ovira gospodarsko prepletenost, za katero si prizadeva Pogodba (zgoraj v točki 181 navedena sodba Wouters in drugi, točka 95; sodbe Sodišča z dne 17. oktobra 1972 v zadevi Vereeniging van Cementhandelaren proti Komisiji, 8/72, Recueil, str. 977, točka 29; zgoraj v točki 81 navedena sodba Remia in drugi proti Komisiji, točka 22, in sodba z dne 18. junija 1998 v zadevi Komisija proti Italiji, C-35/96, Recueil, str. I-3851, točka 48). Tožeča stranka pa ne izpodbija dejstva, da je sestanek z dne 20. aprila 1995 – in torej zadevna kršitev – zadeval celo Belgijo, kot je opozorila Komisija v uvodni izjavi 197 sporne odločbe.

213 Tožeča stranka poleg tega meni, da Komisija ni dokazala, da je domnevna kršitev trajala od 20. aprila 1995 do 10. junija 1999, ko je bila poslana okrožnica, v kateri je tožeča stranka zlasti navedla, da morajo imeti koncesionarji proste roke pri določanju cene in pogojev prodaje svojim strankam. Glede tega trdi, da bi Komisija morala kot mejni datum upoštevati konec leta 1995, ker je bilo delovanje „proti prodaji pod ceno", o katerem je govor v zapisniku sestanka z dne 20. aprila 1995, začasno in je zadevalo samo uvajanje novega modela W 210.

214 Iz sodne prakse izhaja, da mora Komisija dokazati ne le obstoj sporazuma, ampak tudi njegovo trajanje (glej zgoraj v točki 84 navedeno sodbo Dunlop Slazenger proti Komisiji, točka 79, in zgoraj v točki 188 navedeno sodbo z dne 18. decembra 1992 v zadevi Cimenteries CBR in drugi proti Komisiji, točka 2802).

215 Sodišče prve stopnje opozarja, da so v obravnavanem primeru na voljo skladni znaki, na podlagi katerih je mogoče sklepati, da se je kršitev nadaljevala tudi po koncu leta 1995. Kot upravičeno trdi Komisija, je treba je ugotoviti, da iz zapisnika sestanka z dne 20. aprila 1995 izhaja, da se časovna omejitev, ki je bila postavljena na konec leta 1995, nanaša samo na dogovorjeno sankcijo, in ne na določitev najvišjega 3-odstotnega popusta. Poleg tega iz zapisnika sestanka z dne 27. marca 1996 izhaja, da so bili lažni nakupi, povezani z modelom E 290 TD, izvedeni zlasti pri petih

koncesionarjih v Belgiji leta 1996. Glede tega Sodišče prve stopnje v nasprotju s trditvijo tožeče stranke (glej točko 166 zgoraj) meni, da obstaja povezava med sestankoma koncesionarjev, ki sta potekala 20. aprila 1995 in 27. marca 1996. Poleg tega je družba MBBel v dopisu z dne 14. marca 1996 jasno izrazila nezadovoljstvo nad dejstvom, da je bilo vozilo iz serije W 210 prodano s 6-odstotnim popustom. Glede tega Sodišče prve stopnje meni, da uporaba klicaja za navedbo odstotnega deleža – „6 %!" – ne dopušča nobenega dvoma, da je bil po mnenju te družbe zadevni popust vreden graje. Iz navedenega – ob upoštevanju ugovorov družbe MBBel zoper popuste, višje od 3 %, ki bi jih odobrili koncesionarji v Belgiji, in nadaljevanja prakse lažnih nakupov – sledi, da so lahko koncesionarji v primeru ugotovitve takih popustov pričakovali posledice še dolgo po koncu leta 1995. Sodišče prve stopnje meni, da je v teh okoliščinah Komisija upravičeno menila, da sporazum z dne 20. aprila 1995, s katerim je bila določena cena vozil v Belgiji, ni bil prehoden ukrep, ampak je ostal v veljavi do izrecne razveljavitve z okrožnico z dne 10. junija 1999.

216 Sodišče prve stopnje meni, da tožeča stranka s trditvijo, da Komisija ni natančno opredelila, ali je bila kršitev, povezana z določitvijo cen v Belgiji, vseskozi enako močno prisotna (glej točko 168 zgoraj), trdi, da je Komisija storila očitno napako pri presoji resnosti kršitve v nekaterih obdobjih. Vendar Sodišče prve stopnje meni, da je Komisija pravilno ocenila trajanje (glej točko 215 zgoraj) in resnost obravnavane kršitve. Tožeča stranka poleg tega resnosti kršitve ne izpodbija. Ker se trajanje kršitve ujema z obdobjem, opredeljenim v sporni odločbi, Komisiji – če ni na voljo dokaz, da je kršitev prenehala – namreč ni treba dokazati, da je bila v tem obdobju vseskozi enako močno prisotna.

217 Tožeča stranka Komisiji očita, da ji je pripisala ravnanje družbe MBBel, njene hčerinske družbe v Belgiji, samo zato, ker ima v tej hčerinski družbi v lasti skoraj 100-odstotni delež.

218 Glede tega je treba opozoriti, da okoliščina, da ima hčerinska družba ločeno pravno osebnost, ne zadostuje za izključitev možnosti, da se njeno ravnanje pripiše matični družbi, zlasti kadar odvisna družba o svojem ravnanju na trgu ne odloča samostojno, ampak večinoma izvaja navodila matične družbe (glej zlasti sodbo Sodišča v zgoraj točki 85 navedeni zadevi ICI proti Komisiji, točki 132 in 133; ter sodbi z dne 14. julija 1972 v zadevi Geigy proti Komisiji, 52/69, Recueil, str. 787, točka 44, in z dne 21. februarja 1973 v zadevi Europemballage in Continental Can proti Komisiji, 6/72, Recueil, str. 215, točka 15). Vendar 100-odstotna udeležba v kapitalu hčerinske družbe sama po sebi ne more zadostovati kot dokaz obstoja takega nadzora, ki ga izvaja matična družba. Da bi opredelili, ali je matični družbi mogoče pripisati ravnanje hčerinske družbe, je treba vedno ugotoviti, ali prva dejansko izvaja svojo pristojnost vodenja (glej v tem smislu sodbo v zgoraj v točki 85 navedeni zadevi ICI proti Komisiji, točke od 132 do 141; sodbo z dne 12. julija 1979 v združenih zadevah BMW Belgium in drugi proti Komisiji, 32/78 in od 36/78 do 82/78, Recueil, str. 2435, točka 24, in sodbo v zgoraj v točki 171 navedeni zadevi Stora Kopparbergs Bergslags proti Komisiji, točka 23).

219 Vendar, kot je Sodišče menilo v sodbi Stora Kopparbergs Bergslags proti Komisiji, navedeni v točki 171 zgoraj (točka 28), lahko Komisija – čeprav samo na podlagi 100-odstotne udeležbe v kapitalu res ni mogoče dokazati odgovornosti matične družbe – svoj sklep o tem, da je mogoče ravnanje hčerinske družbe pripisati matični družbi, utemelji na okoliščini, da matična družba ne izpodbija trditve, da je lahko odločilno vplivala na trgovsko politiko svoje hčerinske družbe, in da ne predloži nobenega dokaza v podporo svojim trditvam o samostojnosti hčerinske družbe. Če ima matična družba v lasti ves kapital svoje hčerinske družbe, lahko Komisija namreč upravičeno meni, da matična družba dejansko odločilno vpliva na ravnanje hčerinske družbe, zlasti če je matična družba v upravnem postopku nastopala v vlogi edine sogovornice na strani družb, ki sestavljajo zadevno skupino.

220 V takih okoliščinah mora matična družba to domnevo ovreči z zadostnimi dokazi.

221 V obravnavanem primeru iz spisa izhaja, da tožeča stranka ne izpodbija, da je imela družba Mercedes-Benz v času zadevne kršitve v lasti ves kapital družbe MBBel, in priznava, da je v upravnem postopku nastopala v vlogi edine sogovornice Komisije, kar zadeva kršitev, storjeno na belgijskem ozemlju. Poleg tega tožeča stranka samo trdi, da z dejavnostmi družbe MBBel ni bila seznanjena, in zanika, da jih je dejavno podpirala, ne da bi pri tem predložila kakršen koli dokaz o tem, da ni mogla odločilno vplivati na trgovsko politiko družbe MBBel, niti kakršen koli dokazni element, ki bi dokazoval samostojnost slednje. Iz tega sledi, da tožeča stranka ni predložila zadostnih dokazov, s katerimi bi lahko ovrgla predpostavko, da je dejansko odločilno vplivala na ravnanje svoje hčerinske družbe MBBel.

222 Zato je treba ta del tožbenega razloga, in s tem tudi tretji tožbeni razlog, v celoti zavrniti.

Četrti tožbeni razlog: nepravilna določitev zneska globe, ki je tožeči stranki naložena v členu 3 sporne odločbe

Trditve strank

223 Tožeča stranka meni, da je globa, ki ji je naložena v členu 3 sporne odločbe, popolnoma neutemeljena, saj naj ne bi bil kršen člen 81(1) ES. K temu dodaja, da je globa, čeprav bi bila taka kršitev dokazana, pretirana.

224 Kar zadeva ravnanje, povezano z nemškim trgom, tožeča stranka v bistvu trdi, da je treba globo razglasiti za nezakonito, ker so bili ukrepi, ki se očitajo družbi Mercedes-Benz, sprejeti na podlagi pogodb o trgovskem zastopanju, za katere se ne uporablja člen 81(1) ES, saj vsebujejo omejitve samo za trgovske zastopnike.

225 Tožeča stranka trdi, da je prepoved prodaje lizinškim družbam v Španiji, čeprav bi bila lahko v nasprotju s členom 81(1) ES, vsekakor izvzeta z Uredbo št. 1475/95, zato naložitev globe ni mogoča. Glede tega meni, da je treba, čeprav se sodišče Skupnosti ne bi strinjalo z njenimi utemeljitvami, upoštevati dejstvo, da so na voljo nezanemarljivi pravni razlogi, s katerimi je mogoče utemeljiti njeno trditev, da te prakse izpolnjujejo pogoje za izvzetje.

226 Kar zadeva določitev prodajnih cen v Belgiji, tožeča stranka navaja, da Komisija, čeprav trdi (uvodna izjava 245 sporne odločbe), da je ta zadevala samo model W 210, v nadaljevanju vendarle meni, da se je nadzor nad prakso cenovnih popustov izvajal tudi za druge modele. Zadnja pripomba naj bi se očitno nanašala na lažne nakupe, ki naj bi jih opravila družba Tokata za modele iz razreda C. Tožeča stranka meni, da ti obiski niso v ničemer povezani z domnevno določitvijo cen (glej točko 167 zgoraj). Ne strinja se s tem, da je Komisija kot oteževalno okoliščino upoštevala dejstvo, da je ta praksa zadevala več modelov. Poleg tega naj trditev iz uvodnih izjav 223 in 225 sporne odločbe, da je bila določitev cen v veljavi od 20. aprila 1995 do 10. junija 1999, ne bi vzdržala analize, ki naj bi pokazala, da naj bi zapisnik sestanka z dne 20. aprila 1995 zadeval samo obdobje do konca leta 1995 (glej točko 174 zgoraj). Nazadnje tožeča stranka izpodbija tudi trditev, da je imela družba MBBel pomembno vlogo pri domnevnem omejevanju cenovnih popustov. V nasprotju s tem tožeča stranka meni, da so koncesionarji ta ukrep začeli izvajati že pred sestankom 20. aprila 1995. Glede tega meni, da družba MBBel, čeprav je v nadaljevanju pri tem ukrepu sodelovala, pri njegovem izvajanju ni prevzela vodilne

vloge. Tožeča stranka trdi, da družba MBBel, tudi če je pri ukrepu dejansko sodelovala, tega ni storila zaradi obrambe lastnih interesov, ampak zato, da bi izboljšala donosnost koncesionarjev.

227 Kar zadeva kršitev, ki se nanaša na določitev prodajnih cen v Belgiji, Komisija trdi, da je treba trditve tožeče stranke zavrniti. Prvič, Komisija opozarja, da je v oceni iz uvodne izjave 245 sporne odločbe menila, da je bila obravnavana kršitev, „gledano v celoti", samo „resna", zato je kot osnovni znesek kazni določila 7 milijonov EUR, kar je približno tretjina najvišje možne globe (20 milijonov EUR), ki je določena s Smernicami o načinu določanja glob, naloženih v skladu s členom 15(2) Uredbe št. 17 in člena 65(5) Pogodbe ESPJ (UL 1998, C 9, str. 3), v primeru resnih kršitev. Pri tem dodaja, da se tožeči stranki ne očita samo nadzor nad popusti, ki so jih odobrili koncesionarji za model W 210, ampak tudi nad popusti za druge modele vozil. Tudi če bi bila obravnavana kršitev prisotna samo pri modelu W 210, bi lahko Komisija to upoštevala v okviru odvračilnega učinka globe.

228 Komisija meni, da je ugovore tožeče stranke, kar zadeva trajanje kršitve, že zavrnila (glej točko 182 zgoraj).

229 Poleg tega trdi, da se pri določanju višine globe ni opirala na morebitno gonilno vlogo družbe MBBel pri omejevanju popustov, ampak je upoštevala le, da je družba MBBel dejavno sodelovala pri ukrepih določanja prodajnih cen v Belgiji. Brez njenega dejavnega sodelovanja namreč ne bi bilo mogoče uresničiti sankcij, zagroženih v primeru odobritve najvišjih določenih popustov. Komisija poudarja, da iz zapisnika sestanka z dne 20. aprila 1995 izhaja, da je bilo delovanje „proti prodaji pod ceno" prisotno že prej. Vendar kljub temu trdi, da je bila omejitev popustov na največ 3 % določena na tem sestanku – ob dejavnem sodelovanju tožeče stranke –,

zato torej ni mogoče trditi, da je bila družba MBBel s tem ukrepom seznanjena naknadno. Kar zadeva lastni interes družbe MBBel, Komisija trdi, da je bil namen omejitve popustov ohraniti politiko visokih cen uvoznika. Končno pa se presoja primera ne bi razlikovala niti, če bi družba MBBel res želela ohraniti donosnost koncesionarjev (zgoraj v točki 84 navedena sodba AEG proti Komisiji, točke od 40 do 42 in od 71 do 73).

Presoja Sodišča prve stopnje

230 Za uvod je treba opozoriti, da iz obravnave predhodnih tožbenih razlogov izhaja, da je treba globo, določeno v členu 3 sporne odločbe, razveljaviti v delu, v katerem je bila tožeči stranki naložena zaradi navodil, ki jih je ta dala nemškim zastopnikom, naj dobavljena nova vozila, kolikor je to mogoče, prodajajo kupcem s svojega pogodbenega območja in se tako izogibajo notranji konkurenci, ter zaradi njene zahteve, naj za naročila novih vozil, ki jih želijo kupiti prehodne stranke, zahtevajo plačilo predujma v višini 15 % cene vozila. Iz tega sledi, da je treba začetni znesek 71,825 milijona EUR najprej zmanjšati za 47,025 milijona EUR (uvodna izjava 242).

231 Prav tako iz obravnave predhodnih tožbenih razlogov izhaja, da je treba globo, določeno v členu 3 sporne odločbe, razveljaviti v delu, kjer je bila tožeči stranki naložena zaradi omejevanja dobave osebnih vozil lizinškim družbam v Nemčiji in Španiji, da bi si te lahko oblikovale zalogo. Iz tega sledi, da je treba začetni znesek 71,825 milijona EUR zmanjšati še za 15 milijonov EUR (uvodna izjava 244).

232 Kar zadeva kršitev, ki se nanaša na določitev cen v Belgiji, Sodišče prve stopnje meni, da se tožeča stranka napačno sklicuje na trditev, da naj bi Komisija upoštevala oteževalno okoliščino, da je kršitev zadevala več modelov. Iz uvodne izjave 248 sporne odločbe jasno izhaja, da Komisija pri določanju globe ni upoštevala nobene

oteževalne okoliščine. Čeprav je Komisija v sporni odločbi res navedla, da je 26. novembra 1996 družba MBBel družbo Tokata zadolžila za izvedbo lažnih nakupov pri 47 belgijskih koncesionarjih in preverjanje popustov, odobrenih za modele iz razreda C, ta okoliščina vsekakor kaže – kot trdi Komisija –, da so bili lažni nakupi za družbo MBBel stalna praksa, ki ni bila omejena na en sam model.

233 Kar zadeva trditev tožeče stranke, ki se nanaša na trajanje kršitve, povezane z določitvijo cen v Belgiji, je treba opozoriti, da Sodišče prve stopnje meni, da je Komisija to trajanje opredelila pravilno (glej točko 215 zgoraj). Poleg tega Sodišče prve stopnje ugotavlja, da je imela družba MBBel pri določanju prodajnih cen vozil v Belgiji osrednjo vlogo (glej točko 209 zgoraj). Iz tega sledi, da globe, naložene za zadevno kršitev, ni treba zmanjšati.

234 Glede na vse navedeno je treba razveljaviti del globe, ki se nanaša na kršitve v Nemčiji in Španiji. Druge trditve, na katere se sklicuje tožeča stranka v podporo svoji zahtevi za razveljavitev ali zmanjšanje višine globe, je treba zavrniti. Sodišče prve stopnje v okviru izvajanja svoje neomejene pristojnosti potrjuje znesek globe v višini 9,8 milijona EUR za kršitev, povezano z določitvijo cen v Belgiji.

Stroški

235 V skladu s členom 87(3) Poslovnika Sodišča prve stopnje lahko to odloči, da se stroški delijo ali da vsaka stranka nosi svoje stroške, kadar vsaka stranka uspe samo deloma. V tem primeru je treba odločiti, da Komisija nosi svoje stroške in 60 % stroškov, ki jih je priglasila tožeča stranka.

Iz teh razlogov je

SODIŠČE PRVE STOPNJE (peti senat)

razsodilo:

1. **Člen 1 Odločbe Komisije 2002/758/ES z dne 10. oktobra 2001 o postopku uporabe člena 81 Pogodbe ES (zadeva COMP/36.264 – Mercedes-Benz) se razglasi za ničen, razen v delu, v katerem določa, da so družba Daimler Chrysler AG ter družbi Daimler-Benz AG in Mercedes-Benz AG, ki ju je nasledila, same ali po hčerinski družbi Mercedes-Benz Belgium SA, kršile določbe člena 81(1) ES, ker so sodelovale pri sporazumih z namenom omejevanja popustov, odobrenih v Belgiji, ki so bili dogovorjeni 20. aprila 1995 in odpravljeni 10. julija 1999.**

2. **Člen 2 se z izjemo prvega stavka razglasi za ničen.**

3. **Člen 3 Odločbe 2002/758 se razglasi za ničen v delu, v katerem določa znesek globe, naložene tožeči stranki, v višini 71,825 milijona EUR.**

4. **Znesek globe, naložene s členom 3 Odločbe 2002/758 za kršitev v zvezi določitvijo cen v Belgiji, se določi na 9,8 milijona EUR.**

5. V preostalem se tožba zavrne.

6. Komisija nosi svoje stroške in 60 % stroškov tožeče stranke. Tožeča stranka nosi 40 % svojih stroškov.

Lindh García-Valdecasas Cooke

Razglašeno na javni obravnavi v Luxembourgu, 15. septembra 2005.

Sodni tajnik Predsednik

H. Jung P. Lindh