

ROZSUDEK SOUDU (pátého senátu)

15. září 2005 \*

Ve věci T-325/01,

**DaimlerChrysler AG**, se sídlem ve Stuttgartu (Německo), zastoupená  
R. Bechtoldem a W. Boschem, advokáty,

žalobkyně,

proti

**Komisi Evropských společenství**, zastoupené W. Möllsem, jako zmocněncem, ve  
spolupráci s H.-J. Freundem, advokátem, s adresou pro účely doručování  
v Lucemburku,

žalované,

jejímž předmětem je návrh na zrušení rozhodnutí Komise 2002/758/ES ze dne  
10. října 2001 o řízení k uplatnění článku 81 Smlouvy o ES (věc COMP/36.264 –  
Mercedes-Benz) (Úř. věst. 2002, L 257, s. 1) a, podpůrně, na snížení pokuty uložené  
uvedeným rozhodnutím,

\* Jednací jazyk: němčina.

SOD PRVNÍHO STUPNĚ EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ (pátý senát),

ve složení P. Lindh, předsedkyně, R. García-Valdecasas a J. D. Cooke, soudci,  
vedoucí soudní kanceláře: I. Natsinas, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po setkání konaném dne 25. května 2004,

vydává tento

### **Rozsudek**

#### **Skutkový základ sporu**

- 1 Tato žaloba má za cíl zrušení rozhodnutí Komise 2002/758/ES ze dne 10. října 2001 o řízení k uplatnění článku 81 Smlouvy o ES (věc COMP/36.264 – Mercedes-Benz) (Úř. věst. 2002, L 257, s. 1, dále jen „sporné rozhodnutí“).

- 2 DaimlerChrysler AG (dále jen „žalobkyně“) je mateřskou společností skupiny společností působící zejména v odvětví výroby a prodeje motorových vozidel.
- 3 Dne 21. prosince 1998 se Daimler-Benz AG sloučila s žalobkyní na základě dohody o fúzi podniků podepsané dne 7. května 1998. Žalobkyně se tak stala právní nástupkyní Daimler-Benz AG a převzala všechna její práva, aktiva, závazky a povinnosti.
- 4 Před touto fúzí byla Daimler-Benz AG v čele skupiny Daimler-Benz, která působila celosvětově prostřednictvím svých dceřiných společností. Mimoto se dne 26. května 1997 Mercedes-Benz AG, dceřiná společnost Daimler-Benz AG, sloučila s posledně uvedenou. Od tohoto data je v rámci Daimler-Benz AG divizí odpovědnou za oblast „motorových vozidel“. V souladu se sporným rozhodnutím je název „Mercedes-Benz“ v tomto rozsudku používán pro označení Daimler-Benz AG (do roku 1989), případně Mercedes-Benz AG (do roku 1997), Daimler-Benz AG (1997/1998) nebo žalobkyně (od roku 1998).
- 5 Od začátku roku 1995 Komise obdržela několik stížností spotřebitelů ohledně překážek vývozu nových motorových vozidel značky Mercedes-Benz uložených podniky ze skupiny Daimler-Benz v různých členských státech.
- 6 Komise měla k dispozici některé poznatky naznačující, že podniky této skupiny prováděly rozdělení trhu v rozporu s čl. 81 odst. 1 ES. Dne 4. prosince 1996 Komise přijala několik rozhodnutí, ve kterých nařídila šetření v souladu s článkem 14 nařízení Rady č. 17 ze dne 6. února 1962, prvním nařízením, kterým se provádějí články [81] a [82] Smlouvy (Úř. věst. 1962, 13, s. 204; Zvl. vyd. 08/01, s. 3). Tato

šetření byla provedena ve dnech 11. a 12. prosince 1996 v podnicích Daimler-Benz AG ve Stuttgartu (Německo), Mercedes-Benz Belgium SA/NV v Belgii, Mercedes-Benz Nederland NV v Utrechtu (Nizozemsko) a Mercedes-Benz España, SA, ve Španělsku.

- 7 Dne 21. října 1998 Komise zaslala Daimler-Benz AG žádost o informace podle článku 11 nařízení č. 17, na kterou tato společnost odpověděla dne 10. listopadu 1998. Dne 15. června 2001 Komise rovněž zaslala žádost o informace žalobkyni, která na tuto žádost odpověděla dne 9. července 2001. Při šetřeních provedených ve dnech 11. a 12. prosince 1996 Komise našla a zajistila řadu dokumentů, které společně s žádostmi o informace zaslány žalobkyni a vyjádřeními posledně uvedené představují základ sporného rozhodnutí.
  
- 8 Dne 10. října 2001 Komise přijala sporné rozhodnutí.

### **Sporné rozhodnutí**

- 9 Ve sporném rozhodnutí Komise rozhodla, že se Mercedes-Benz sama nebo prostřednictvím svých dceřiných společností, Mercedes-Benz España, SA (dále jen „MBE“), a Mercedes-Benz Belgium SA (dále jen „MBBel“), dopustila protiprávních jednání porušujících čl. 81 odst. 1 ES. Podle Komise se opatření zjištěná ve sporném rozhodnutí týkají maloobchodu s osobními automobily značky Mercedes-Benz (143. až 149. bod odůvodnění).

- 10 Komise ve sporném rozhodnutí popisuje dotyčné podniky a jejich distribuční síť. Uvádí, že distribuce osobních automobilů značky Mercedes-Benz v Německu je prováděna v zásadě prostřednictvím sítě zahrnující pobočky patřící do skupiny, zástupce v postavení obchodních zástupců (jak jsou definováni v čl. 84 odst. 1 německého obchodního zákoníku), kteří jednají jako zprostředkovatelé, a komisionáře (15. bod odůvodnění). Komise uvádí, že distribuční síť v Belgii zahrnuje dovozce, MBBel, která je od blíže neurčeného data 100% dceřinou společností Daimler-Benz AG, která je sama 100% dceřinou společností žalobkyně od 21. prosince 1998, a která prodává nová vozidla prostřednictvím dvou poboček, autorizovaných prodejců a zástupců nebo pracovních dílen, které mohou rovněž působit jako zprostředkovatelé objednávek nových vozidel (17. a 19. bod odůvodnění). Ve Španělsku probíhá distribuce prostřednictvím sítě, která zahrnuje tři pobočky MBE a autorizované prodejce. Komise uvádí, že někteří ze zástupců nebo pracovních dílen neprodávají vozidla, ale působí pouze jako zprostředkovatelé objednávek. Upřesňuje, že MBE je 100% dceřinou společností národního holdingu Daimler-Benz España, SA, který byl 99,88% dceřinou společností Daimler-Benz AG. Od 21. prosince 1998 je tento holding 100% dceřinou společností žalobkyně (20. bod odůvodnění).
- 11 Komise konstatuje, že v rozporu s tím, co žalobkyně tvrdila ve správním řízení, se čl. 81 odst. 1 ES vztahuje na smlouvy uzavřené mezi Mercedes-Benz a německými zástupci stejně, jako by se vztahoval na smlouvu se smluvním distributorem. Podle Komise „omezení uložená obchodnímu zástupci tedy [musejí] být posuzována stejně jako v případě nezávislého distributora“ (168. bod odůvodnění).
- 12 Komise v této souvislosti zaprvé uvádí, že němečtí zástupci Mercedes-Benz musejí převzít řadu rizik spojených s provozem podniku, která jsou neoddělitelná od jejich činnosti zprostředkovatele na účet Mercedes-Benz a díky kterým se článek 81 ES vztahuje na dohody mezi Mercedes-Benz a těmito zástupci (153. až 160. bod odůvodnění).

- 13 Komise zejména uvádí, že německý zástupce Mercedes-Benz nese značnou část cenového rizika, pokud jde o vozidla, jejichž prodej sjednává. Podle Komise, pokud se zástupce pro účely prodeje nových vozidel zaváže k cenovým slevám, se kterými Mercedes-Benz souhlasila, tyto slevy jsou v plné výši odečteny z jeho provize (155. a 156. bod odůvodnění).
- 14 Komise konstatuje, že německý zástupce nese rovněž riziko nákladů na dopravu nových vozidel podle čl. 4 odst. 4 německé smlouvy o zastoupení. Posledně uvedený, stejně jako nezávislý distributor, přenáší dopravní náklady a riziko na zákazníka v rámci závazkového práva (157. bod odůvodnění).
- 15 Zástupce také vynakládá značnou část svých finančních prostředků na podporu prodejů. Podle Komise musí na své náklady zajistit zejména předvádění vozidel (čl. 4 odst. 7 německé smlouvy o zastoupení). Mercedes-Benz přiznává zvláštní podmínky pro nákup předváděcích a služebních vozidel. Tato vozidla musejí být uchována po dobu minimálně tří až šesti měsíců a musejí mít najetých minimálně 3 000 km. Poté je může zástupce prodat jako ojetá vozidla, přičemž rovněž nese obchodní riziko u tohoto nezanedbatelného počtu vozidel (158. bod odůvodnění).
- 16 Komise rovněž uvádí, že činnost německého zástupce Mercedes-Benz je nutně spojena s řadou dalších rizik spočívajících v provozu podniku. Převzetí těchto rizik je jednou z podmínek, za nichž se lze stát takovým zástupcem. Podle článku 13 smlouvy o zastoupení musí zástupce provést záruční práce na vozidlech, která podléhají záruce od výrobce. Němečtí zástupci musejí na své náklady zřídit dílnu

a nabízet v ní poprodejní servis a záruční práce a na žádost zajišťovat pohotovostní služby a služby naléhavých oprav (článek 12 smlouvy o zastoupení). Krom toho musí mít německý zástupce na své náklady zásobu náhradních dílů pro opravy vozidel ve své dílně (článek 14 smlouvy o zastoupení) (159. bod odůvodnění).

- 17 Zadruhé Komise uvádí, že z hospodářského hlediska je obrat dosažený německým zástupcem v rámci jeho vlastních činností daleko vyšší než obrat, který dosáhl jako zprostředkovatel prodeje nových vozidel. Komise poznamenává, že: „[Zástupce] v rámci své činnosti jako zprostředkovatel [...] pobírá provizi, která se v případě osobních automobilů skládá ze základní provize 12,2% a výkonnostní provize až ve výši 3,6%. Příjmy odpovídající největší možné provizi 15,8% jsou obratem z činnosti zástupce a právě touto provizí musí zástupce financovat slevy, které povolí kupujícím vozidel. V důsledku toho je skutečný obrat zástupce nižší než výše uvedených 15,8%.“ Komise dále pokračuje (ve 159. bodě odůvodnění): „[P]okud jsou ceny vozidel považovány za součást obratu z činnosti zástupce, tento údaj představuje přibližně 50% celkového obratu zástupce. Skutečným obratem z činnosti zástupce jako zprostředkovatele je přitom výše uvedená provize. Pokud je tato provize porovnávána s obratem zástupce z činností smluvně spojených s prodejem vozidel, u kterých zástupce přebírá veškerá rizika, lze konstatovat, že obrat z činnosti jako zástupce činí jen zhruba 1/6 celkového obratu.“
- 18 Komise se domnívá, že s ohledem na množství a rozsah rizik, které zástupci musejí nést, není možné přijmout námitku žalobkyně, podle které jsou tato rizika pro skutečného obchodního zástupce charakteristická. Poznamenává, že „aby tomu bylo jinak, musel by mít zástupce možnost zvolit si, zda převezme zejména značná rizika spojená s předváděcími a služebními vozidly, s uplatněním záruky, se zřízením údržbářské a opravárenské dílny, s náhradními díly, nebo zda se bude věnovat pouze činnosti zprostředkovatele prodeje nových vozidel“. Tak tomu však podle ní není (160. bod odůvodnění).

- 19 Komise odmítá jako nerozhodný argument žalobkyně, podle kterého jsou němečtí zástupci začlenění do jejího podniku. V tomto ohledu se žalobkyně podle Komise opírá o „požadavky uložené německým zástupcům, pokud jde o personál, jejich obchodní činnost (obecně se jedná o výhradní distribuci vozidel Mercedes-Benz, jednotné vystupování jako zástupce Mercedes-Benz, zřízení pobočky a zajištění jejího personálu a zařízení, reklamu, obraz v očích veřejnosti, povinnost hájit zájmy žalobkyně a dodržovat instrukce o označování Mercedes-Benz)“ a skutečnost, že obchodní zástupce je „výhradním zástupcem“ a může prodávat pouze vozidla Mercedes-Benz (162. bod odůvodnění). Komise však ve sporném rozhodnutí uvádí, že vedle rozdělení rizik neumožňuje kritérium „začlenění“ samo o sobě rozlišení mezi obchodním zástupcem a nezávislým distributorem (163. bod odůvodnění). Komise porovnává ustanovení německých smluv o zastoupení uvedená žalobkyní s ustanoveními zahraničních smluv o autorizovaném prodeji za účelem prokázání „začlenění“ německých zástupců (164. bod odůvodnění). Komise se domnívá, že toto porovnání ukazuje, že povinnosti uložené německým zástupcům jsou totožné s povinnostmi uloženými zahraničním smluvním distributorům a že oba dva typy distribuce jsou rovněž stejně silně „začleněny“ do distribučního systému Mercedes-Benz (165. bod odůvodnění).
- 20 Komise tvrdí, že Mercedes-Benz narušila hospodářskou soutěž čtyřmi různými opatřeními.
- 21 Zprvė uplatňuje, že po zavedení nové řady vozidla W 210 (nová třída E) byly všem členům německé distribuční sítě, včetně zástupců, rozeslány velmi jasné instrukce, zejména ve sdělení ze dne 6. února 1996, aby „se drželi svého smluvního území“. Tyto instrukce se týkaly nejen této řady, ale také obecněji všech prodejů nových vozidel. V rámci tohoto sdělení Mercedes-Benz pohrozila tímto způsobem: „Nebudeme se zdráhat zamítnout dodávku vozidel řady W 210, pokud zjistíme, že absorpční kapacita daného území neodpovídá přidělené kvótě.“ Tato hrozba dodala instrukcím zvláštní důraz.



- 22 Podle Komise měly tyto instrukce za cíl přimět distribuční partnery, aby prodávali své kvóty vozidel řady W 210, jakož i vozidel ostatních řad, výhradně na svém smluvním území a aby nedodávali vozidla zákazníkům z jiného smluvního území, kteří nejsou součástí klientely z jejich smluvního území. Jak je ve sdělení uvedeno, toto mělo omezit „vnitřní hospodářskou soutěž“, tedy hospodářskou soutěž „v rámci značky“ mezi německými zástupci, jakož i mezi těmito zástupci a německými a zahraničními pobočkami a zahraničními autorizovanými prodejci. Cílem sdělení ze dne 6. února 1996 tedy bylo omezení hospodářské soutěže „v rámci značky“.
- 23 Zadruhé Komise konstatuje, že téměř ve všech případech muselo být od zákazníků přicházejících z jiných členských států požadováno zaplacení 15% zálohy z kupní ceny. Domnívá se, že tato praxe ještě více narušuje paralelní obchod, jelikož omezuje možnost zástupců mít svou vlastní obchodní politiku a například vzdát se těchto záloh v případě zákazníků z jiného smluvního území, které znají. Komise poznamenává, že i když se zálohy tohoto typu mohou v některých případech ukázat z obchodního hlediska jako rozumné, žádná záloha není požadována u prodeju na německém území, zatímco také tam by v některých případech mohl být zájem na srovnatelném zajištění. Toto pravidlo tak zavádí diskriminaci v neprospěch obchodů, které probíhají paralelně s německými prodeji vozidel (174. bod odůvodnění).
- 24 Zatřetí se Komise domnívá, že zákaz dodávek externím leasingovým společnostem, které ještě nemají konkrétního zákazníka, uvedený v německých smlouvách o zastoupení [viz čl. 2 odst. 1 písm. d)] a španělských smlouvách o autorizovaném prodeji [viz čl. 4 písm. d)], směřuje k omezení hospodářské soutěže mezi leasingovými společnostmi skupiny Mercedes-Benz a externími leasingovými společnostmi v Německu a Španělsku. Posledně uvedené totiž mohou koupit vozidla Mercedes pouze případ od případu, tedy pokud již mají konkrétního zákazníka, ale nikoliv za účelem vytváření zásob. Tyto společnosti tedy nemají možnost rychle dodat vozidlo. Podle Komise mají pravidla týkající se prodeje vozidel leasingovým společností rovněž za následek, že externí leasingové společnosti nezískávají stejné slevy při nákupu vozidel v rámci finančního pronájmu jako ostatní provozovatelé autoparků. Obecně příslušná ustanovení zhoršují podmínky, za

kterých mohou externí leasingové společnosti získat vozidla Mercedes, a v důsledku toho podmínky, za kterých se mohou účastnit hospodářské soutěže se společnostmi skupiny Mercedes-Benz na navazujícím trhu poskytování finančního pronájmu. Ustanovení ohledně leasingové činnosti zástupců a autorizovaných prodejců měla za cíl omezit hospodářskou soutěž prostřednictvím cen a prodejních podmínek u vozidel určených k finančnímu pronájmu (176. bod odůvodnění).

- 25 Začtvrté Komise poukazuje na to, že dohoda uzavřená dne 20. dubna 1995 mezi MBBel a sdružením autorizovaných prodejců Mercedes-Benz v Belgii, která omezuje výši slev na 3% a nechává ověřit externí agenturou výši slev schválených pro třídu E, přičemž vyšší slevy mají vést ke snížení kvót vozidel nové třídy E, má za cíl omezení hospodářské soutěže v oblasti cen v Belgii.
- 26 Poté, co Komise konstatovala, že dotčená opatření citelně ovlivnila obchod mezi členskými státy a nemohla být vyňata z rozsahu působnosti čl. 81 odst. 1 ES, shledala, že je namístě uložit žalobkyni pokutu jako osobě odpovědné za všechna protiprávní jednání porušující právo hospodářské soutěže, kterých se dopustily Daimler-Benz AG a Mercedes-Benz AG nebo dceřiné společnosti Daimler-Benz MBBel a MBE.
- 27 V tomto ohledu měla Komise za to, že opatření směřující k zavedení překážky vývozům jsou jedním protiprávním jednáním, které má dvě složky (instrukce neprodávat mimo smluvní území a pravidlo 15% zálohy), které byly během určité doby kumulovány. Podle Komise je toto protiprávní jednání zvláště závažné, a tudíž je pokuta v základní výši 33 milionů eur přiměřená. Co se týče doby trvání tohoto protiprávního jednání, Komise poznamenává, že pokud se spojí obě složky daného protiprávního jednání, toto jednání začalo 12. září 1985 a stále nebylo ukončeno. Podle Komise jde tedy o dlouhodobé protiprávní jednání. Má však za to, že

potenciální dopad pravidla o záloze je podstatně menší než potenciální dopad instrukcí, které směřují přímo proti vývozům. Posledně uvedené byly v platnosti od 6. února 1996 do 10. června 1999, tedy tři roky a čtyři měsíce. Z tohoto důvodu Komise považovala za vhodné zvýšit základní výši pouze o 42,5%, tedy 14,025 milionů eur. Základní výše tedy činí 47,025 milionů eur.

- 28 Komise se domnívá, že zákaz prodeje vozidel leasingovým společnostem za účelem vytvoření zásob uvedený v německé smlouvě o zastoupení a španělské smlouvě o autorizovaném prodeji je třeba považovat za závažný. Komise považuje za přiměřenou základní částku pokuty ve výši 10 milionů eur. Podle Komise protiprávní jednání začalo 1. října 1996 a stále nebylo ukončeno. Jeho doba trvání je tedy pět let, což odpovídá střední době trvání. Má tedy za to, že 50% zvýšení základní částky v závislosti na době trvání protiprávního jednání, tedy zvýšení základní částky o 5 milionů eur na 15 milionů eur, je namístě.
- 29 Podle Komise opatření určující prodejní ceny v Belgii s aktivní účastí MBBel představují svou povahou velmi závažné porušení pravidel hospodářské soutěže. Má za to, že toto porušení je celkově závažné a považuje za přiměřenou základní výši pokuty 7 milionů eur. Komise poznamenává, že tato opatření byla uplatňována od 20. dubna 1995 do 10. června 1999, tedy střednědobě, a považuje zvýšení základní částky o 40%, tedy 2,8 milionů eur, na 9,8 milionů eur, za přiměřené.
- 30 Komise ve sporném rozhodnutí neshledává přitěžující nebo polehčující okolnosti. Souhrn výše uvedených částek tedy tvoří pokutu v celkové výši 71,825 milionů eur.

31 Na základě těchto úvah Komise přijala sporné rozhodnutí, jehož výrok je následující:

„Článek 1

[Mercedes-Benz se dopustila sama] nebo prostřednictvím [svých] dceřiných společností, [MBE] a [MBBel], protiprávních jednání porušujících ustanovení čl. 81 odst. 1 Smlouvy o ES. Přijala totiž následující opatření směřující k omezení paralelního obchodu:

- od 6. února 1996 všichni němečtí zástupci obdrželi instrukci, která jim ukládala prodávat dodaná nová vozidla a zejména vozidla řady W 210 v nejvyšší možné míře zákazníkům z jejich smluvního území a vyhýbat se vnitřní hospodářské soutěži, přičemž tato opatření zůstala v platnosti až do 10. června 1999,
- od 12. září 1985 bylo od německých zástupců vyžadováno, aby u objednávek nových vozidel od zákazníků [z jiného smluvního území] požadovali zaplacení zálohy ve výši 15% z ceny vozidla, přičemž toto opatření stále nebylo ukončeno,
- od 1. října 1996 do tohoto dne omezení dodávek osobních automobilů leasingovým společnostem za účelem vytváření zásob,
- účast v dohodách směřujících k omezení slev poskytovaných v Belgii, které byly přijaty dne 20. dubna 1995 a zrušeny dne 10. června 1999.

## Článek 2

K okamžiku oznámení tohoto rozhodnutí [Mercedes-Benz] ukončí protiprávní jednání uvedená v článku 1 v rozsahu, v němž stále trvají, přičemž je nesmí nahradit omezeními se stejným cílem nebo účinkem. Zejména do dvou měsíců od přijetí tohoto rozhodnutí je povinna:

- zrušit oběžníkem zasláným německým zástupcům a komisionářům oběžník č. 52/85 ze dne 12. září 1985 v rozsahu, v němž se od nich vyžaduje, aby od zákazníků [z jiného smluvního území] požadovali 15% zálohu, když si tito zákazníci objednávají osobní automobil,
  
- odstranit z německých smluv o zastoupení a španělských smluv o autorizovaném prodeji ustanovení, která zakazují prodej nových vozidel leasingovým společnostem za účelem vytvoření zásob [...]

## Článek 3

Z důvodu protiprávních jednání uvedených v článku 1 je [Mercedes-Benz] uložena pokuta ve výši 71,825 milionů eur.

[...]"

- 32 Ze sporného rozhodnutí vyplývá, že Komise má v podstatě za to, že pojem „zákazník z jiného smluvního území“ je používán skupinou Mercedes-Benz v dokumentech nalezených při šetření (viz bod 7 výše) pro účely označení v rámci přeshraničních prodejů konečných spotřebitelů pocházejících z jiného státu Evropského hospodářského prostoru.

### **Řízení a návrhy účastníků řízení**

- 33 Návrhem doručeným kanceláří Soudu dne 20. prosince 2001 podala žalobkyně projednávanou žalobu.
- 34 Na základě zprávy soudce zpravodaje rozhodl Soud (pátý senát) o zahájení ústní části řízení. V rámci organizačních procesních opatření vyzval účastníky řízení k písemnému zodpovězení některých otázek před jednáním. Účastníci řízení této žádosti vyhověli.
- 35 Řeči účastníků řízení a jejich odpovědi na otázky Soudu byly vyslechnuty na jednání dne 25. května 2004.
- 36 Žalobkyně navrhuje, aby Soud:

— zrušil sporné rozhodnutí;

- podpůrně, snížil výši pokuty uložené v článku 3 sporného rozhodnutí;
  
- uložil Komisi náhradu nákladů řízení.

37 Komise navrhuje, aby Soud:

- zamítl žalobu;
  
- uložil žalobkyni náhradu nákladů řízení.

### Právní otázky

38 Žalobkyně vznáší na podporu své žaloby čtyři žalobní důvody. První vychází z porušení čl. 81 odst. 1 ES a zjevně nesprávného posouzení dohod uzavřených se zástupci Mercedes-Benz v Německu. Druhý žalobní důvod, který se týká prvního a třetího opatření konstatovaného Komisí ve sporném rozhodnutí, vychází z porušení článku 81 ES a nařízení Komise (ES) č. 1475/95 ze dne 28. června 1995 o použití čl. [81] odst. 3 Smlouvy na určité kategorie dohod o prodeji a servisu motorových vozidel (Úř. věst. L 145, s. 25). Třetí žalobní důvod vychází z porušení čl. 81 odst. 1 ES a zjevně nesprávného posouzení druhého a čtvrtého opatření konstatovaného Komisí ve sporném rozhodnutí. Čtvrtý žalobní důvod vychází z nesprávného stanovení výše pokuty uložené v článku 3 sporného rozhodnutí.

*K prvnímu žalobnímu důvodu, který vychází z porušení čl. 81 odst. 1 ES a zjevně nesprávného posouzení dohod uzavřených se zástupci Mercedes-Benz v Německu*

### Argumenty účastníků řízení

- 39 Žalobkyně zpochybňuje závěry Komise uvedené ve sporném rozhodnutí týkající se právní kvalifikace postavení německých zástupců. Uplatňuje, že tyto německé smlouvy o zastoupení nepodléhají zákazu kartelových dohod uvedenému v čl. 81 odst. 1 ES v rozsahu, v němž se týkají činnosti těchto zástupců spočívající v prodeji nových vozidel Mercedes-Benz. Zástupci nenesou žádná rizika spojená s prodejem vozidel. Mimoto jsou zcela začleněni do podniku Mercedes-Benz, vůči kterému právně vystupují jako jeho zaměstnanci. Splňují tedy podmínky stanovené Soudním dvorem v ustálené judikatuře ohledně nepoužitelnosti zákazu kartelových dohod na smlouvy o obchodním zastoupení.
- 40 Žalobkyně na úvod tvrdí, že provozuje svou vlastní distribuční síť v Německu buď prostřednictvím poboček, nebo obchodních zástupců, kteří jednájí jménem a na účet Mercedes-Benz, a komisionářů, kteří jednájí svým vlastním jménem, ale na účet Mercedes-Benz. Domnívá se, že zástupci v rámci německé prodejní sítě Mercedes-Benz nejsou právně ani hospodářsky autorizovanými prodejci nových vozidel. Sjednávají na účet Mercedes-Benz kupní smlouvy týkající se nových vozidel v souladu s jejími požadavky. Žalobkyně poznamenává, že skutečnost, že zástupci nekupují nová vozidla od Mercedes-Benz, a že tudíž nemají sklady, má značný hospodářský význam. Tíha rizik spojených s prodejem nových vozidel, včetně jejich skladování a umrtvení kapitálu, které z toho vyplývá, spočívá výlučně na Mercedes-



Benz. Podle žalobkyně zástupci nesou pouze riziko vyplývající z jejich činnosti zprostředkovatele. Žalobkyně tak má právní svobodu v rozhodování, zda a za jakých podmínek uzavře smlouvy o prodeji. Smluvní instrukce a povinnosti zástupců vyplývající z ujednání a obsahu smluv o prodeji nepodléhají kartelovému právu.

- 41 Žalobkyně tvrdí, že podle judikatury Soudního dvora se čl. 81 odst. 1 ES nevztahuje na smlouvy o zastoupení, pokud jsou kumulativně splněny dvě podmínky, tedy jednak začlenění obchodního zástupce do prodejní sítě výrobce a jednak výkon činnosti zprostředkovatele a zástupce na výhradní účet mandanta (rozsudky Soudního dvora ze dne 16. prosince 1975, *Suiker Unie a další v. Komise*, 40/73 až 48/73, 50/73, 54/73 až 56/73, 111/73, 113/73 a 114/73, *Recueil*, s. 1663, a ze dne 24. října 1995, *Volkswagen a VAG Leasing, C-266/93, Recueil*, s. I-3477).
- 42 Pokud jde o podmínku ohledně „začlenění“, žalobkyně se domnívá, že postup Komise ve sporném rozhodnutí je nekonzistentní a neslučitelný s judikaturou v této oblasti, zejména když Komise tvrdí, že „na rozdíl od rozdělení rizik neumožňuje kritérium „začlenění“ samo o sobě rozlišení mezi obchodním zástupcem a nezávislým distributorem“ (163. bod odůvodnění sporného rozhodnutí).
- 43 Žalobkyně má za to, že Komise tím, že vylučuje prvek „začlenění“ a zvyšuje význam kritéria „rozdělení rizik“, rozšiřuje dosah zákazu kartelových dohod na obchodní zastoupení způsobem, který nebyl nikdy prosazován. Domnívá se však, že z rozsudku *Suiker Unie a další v. Komise*, bod 41 výše, jasně vyplývá, že Soudní dvůr podmiňuje „začlenění“ nejen skutečností, že zástupce nenese rizika, ale rovněž jeho zapojením do zájmů zmocnítele.

- 44 Mímoto žalobkyně uplatňuje, že v rozporu s tím, co uvádí Komise ve sporném rozhodnutí (viz 164. a 165. bod odůvodnění sporného rozhodnutí), skutečnost, že zahraniční autorizovaní prodejci, kteří nejsou obchodními zástupci, vystupují vůči třetím osobám podobným způsobem jako vnitrostátní zástupci Mercedes-Benz, není významná. Jednak je zapotřebí, aby bylo konstatováno rovněž rozdělení souvisejících rizik. Kromě toho analogie není odůvodněná, jelikož podle judikatury Soudního dvora „začlenění“ nezávisí pouze na vnějších charakteristikách, které se týkají způsobu, jakým distributor vystupuje obecně vůči třetím osobám, a konkrétně vůči zákazníkům, ale rovněž na „vnitřní“ charakteristice související s rozdělením rizik a celkovým zapojením zástupce do zájmů zmocnitele.
- 45 Kritizuje rovněž skutečnost, že Komise ve sporném rozhodnutí shledává, že k posouzení smluv uzavřených mezi výrobcem a obchodním zástupcem z pohledu kartelového práva postačí určit, zda obchodní zástupce musí převzít rizika spojená s provozem podniku, která jsou „neoddělitelná“ od jeho činnosti zprostředkovatele (v tomto smyslu viz 153. bod odůvodnění sporného rozhodnutí). Žalobkyně tvrdí, že toto stanovisko přijaté Komisí ve sporném rozhodnutí, jakož i v pokynech k vertikálním omezením (Úř. věst. 2000, C 291, s. 1, dále jen „pokyny“) představuje objektivně neodůvodněný zvrat v jejím přístupu, pokud jde o použitelnost článku 81 ES. Domnívá se rovněž, že je stanovisko Komise neslučitelné s judikaturou Soudního dvora v této oblasti.
- 46 Žalobkyně připouští, že zástupci Mercedes-Benz nesou určité náklady a rizika.
- 47 Zaprvé poznamenává, že zástupce musí v každém případě převzít riziko „provize“. Provize je obvykle stanovena jako procento z objemu prodejů uskutečněných prostřednictvím zástupce. Tímto se tedy zvyšují jeho šance získat provize, když se zvýší objem prodejů a naopak. Podle žalobkyně, pokud mandant, který rozhoduje

v poslední instanci o tom, zda má být smlouva uzavřena za podmínek požadovaných kupujícím, poskytne cenové slevy, nesnižuje pouze své vlastní příjmy, ale také provizi obchodního zástupce. Žalobkyně zdůrazňuje, že zástupci Mercedes-Benz nicméně nenesou rizika spojená s cenou a zpochybňuje závěr, že odečtení „cenových ústupků“ z provize zástupce je „cenovým rizikem“.

48 Ve skutečnosti je výše provizi obdržených zástupcem určena obchodní smlouvou. Liší se podle toho, zda je prodej samostatný nebo uskutečněný v rámci dohody s významným zákazníkem nebo „uživatel“em“. Žalobkyně tvrdí, že je se zástupcem dohodnuta nižší provize v případech prodejů významným zákazníkům a určitým uživatelům, jelikož tyto prodeje zákazníkům, kteří s Mercedes-Benz (a nikoliv s obchodním zástupcem) udržují zvláštní smluvní vztah ve formě dohod o množstevních slevách nebo slevách podle kategorií, obecně nevyžadují stejné investice jako ostatní typy prodejů, zejména prodeje novým zákazníkům. V důsledku toho je objektivně odůvodněné poskytnout zástupci nižší provizi. Dodává, že neexistuje žádná právní zásada, podle které by obchodní zástupci měli mít vždy nárok na stejnou provizi bez ohledu na typ prodeje.

49 Žalobkyně zdůrazňuje, že autorizovaný prodejce vozidel vynakládá, pokud jde o nová vozidla, značně vyšší investice než zástupce Mercedes-Benz, zejména na zaplacení vozidel a pokrytí rizika spojeného s prodejem. Posledně uvedené riziko se, pokud jde o autorizovaného prodejce vozidel, vztahuje k celkové ceně motorového vozidla, zatímco zástupce Mercedes-Benz nese pouze riziko nerealizace své předpokládané provize. Navíc případy výskytu „rizika provize“ jsou u obchodních zástupců omezeny výší provize. Podle žalobkyně riziko prodeje motorového vozidla se ztrátou nese autorizovaný prodejce, avšak toto riziko je vyloučeno v případě zástupce. Nakonec žalobkyně tvrdí, že skutečnost, že si zástupce může zvolit poskytnutí cenové výhody podle zvláštní dohody uzavřené se zákazníkem na úkor své provize, nebrání existenci smlouvy o obchodním zastoupení z pohledu kartelového práva. Žalobkyně považuje tuto možnost spíše za volnost přiznanou zástupci ze strany Mercedes-Benz.

- 50 Zadruhé, zástupce Mercedes-Benz je vystaven podnikatelským výdajům vyplývajícím hlavně z činnosti získávání zákazníků, které vynakládá s cílem úspěšně sjednat co možná největší počet prodejů. Zatřetí, zástupce zajišťuje svým jménem a na svůj účet a své vlastní riziko opravy v dílně a prodej náhradních dílů.
- 51 Žalobkyně zpochybňuje tvrzení Komise uvedené ve sporném rozhodnutí, podle kterého se výhoda spojená s činností obchodního zprostředkovatele nemůže vztahovat na zástupce Mercedes-Benz zejména z důvodu, že jsou smluvně zavázáni poskytnout poprodejní servis ve svých vlastních garážích, provést záruční opravy a mít neustále k dispozici náhradní díly ve svých vlastních skladech (viz bod 16 výše).
- 52 Uvádí, že v rozsudku Volkswagen a VAG Leasing, bod 41 výše, Soudní dvůr připustil existenci účasti autorizovaných prodejců na rizicích spojených se smlouvami, které uzavřeli s VAG Leasing jako obchodní zástupci, a to z důvodu povinnosti odkoupit vozidla po skončení smlouvy o finančním pronájmu za předem dohodnutou cenu. Soudní dvůr kromě toho neuznal existenci činností paralelních s prodejem a dovozem vozidel zákazníkům a odkázal na poprodejní servis distributorů jejich jménem a na jejich účet. Z toho však nevyplývá, že Soudní dvůr přiznal autonomní význam poprodejnímu servisu, který má význam pouze ve spojení s prodejem. Rozsudek nenaznačuje nic, co by umožňovalo závěr, že společná existence činnosti obchodního zprostředkovatele a činnosti poskytovatele poprodejního servisu zakládá dvojaký vztah, který vylučuje jakoukoliv výsadu z pohledu kartelového práva.
- 53 Žalobkyně rovněž poznamenává, že povinnost zástupce podle čl. 13 odst. 1 smlouvy o zastoupení „provést záruční opravy u motorových vozidel dodaných Daimler-Benz, bez ohledu na místo prodeje a osobu, prostřednictvím které byla vozidla

prodána“, představuje předběžnou podmínku pro výjimku podle čl. 5 odst. 1 písm. a) nařízení č. 1475/95. Kdyby Mercedes-Benz následně neuložil záruční povinnost svým zástupcům, Komise by z toho pravděpodobně dovodila, že smlouvy o zastoupení nesplňují podmínky nařízení č. 1475/95.

- 54 Žalobkyně se domnívá, že domněnka Komise, podle které zástupce obdrží jako protihodnotu za záruční práce pouze „záruční odměnu“ ohodnocenou v závislosti na průměrných tarifech odměny zástupce, která tedy „nutně“ nezahrnuje tarify, které by mohl svobodně vyjednat a získat u třetích osob, je neopodstatněná. V rámci záruk zástupci obdrží více než pouhou náhradu svých nákladů, a sice také odměnu, kterou si s třetími osobami dohodli pro stejnou opravu. Ceny uplatňované v tomto rámci zahrnují pokrytí jejich nákladů, jakož i zisk. Zástupce poskytuje záruční služby v rámci své běžné údržbářské činnosti a v tomto rozsahu jedná svým vlastním jménem a na vlastní účet. Rozdíl oproti „běžným“ opravám vyplývá „právě ze skutečnosti, že zákazníkem není vlastník vozidla, ale Mercedes-Benz, která se obrací na obchodního zástupce, aby splnil její záruční povinnost“.
- 55 Stejný závěr platí podle žalobkyně pro zřízení garáže a skladování náhradních dílů, což přísluší obchodnímu zástupci. Tyto činnosti jsou vykonávány zástupcem jeho jménem a na jeho vlastní účet. V důsledku toho není nic nezvyklého na tom, že zástupce financuje své investice.
- 56 Žalobkyně uplatňuje, že zástupci se nepodílí na dopravních nákladech (v této souvislosti viz 157. bod odůvodnění sporného rozhodnutí). Připouští, že z čl. 4 odst. 4 smlouvy o zastoupení vyplývá, že zástupce musí uzavřít dohodu o dopravních nákladech se zákazníkem. Toto však považuje nikoliv za riziko, ale spíše za dodatečnou možnost pro obchodního zástupce dosáhnout zisk. Zástupce se účastní dopravního systému organizovaného Mercedes-Benz se smluvními dopravními

komisionáři, díky kterému je zástupci nabídnuta doprava vozidel za stanovenou cenu, která je zákazníkům přeúčtována se službami zástupce za přípravu a registraci vozidla. Mimoto, i kdyby bylo shledáno, že v distribuční síti Mercedes-Benz nejsou němečtí obchodní zástupci zcela zbaveni rizika spojeného s dopravními náklady, šlo by pouze o „zanedbatelné“ riziko, ať je posouzeno jako celek, nebo odděleně.

- 57 Žalobkyně vysvětluje, že účast zástupců na podpoře prodejů nespadá do účasti in rizicích spojených s různými prodejními operacemi, ale do jejich povinnosti osobně a materiálně organizovat a financovat činnost obchodního zprostředkovatele, kterou převzali. Zdůrazňuje, že zástupce se neúčastní vnitrostátní nebo regionální reklamy, ale pouze podpory spojené s jeho vlastní činností. Obchodní zástupci převzali náklady na takovou podporu a rizika, která z toho vyplývají pro jejich provizi. Domnívá se, že tvrzení Komise, podle kterého jsou předváděcí vozidla vzorky nebo dokumentací uvedenou v čl. 4 odst. 2 písm. a) směrnice Rady 86/653/EHS ze dne 18. prosince 1986 o koordinaci právní úpravy členských států týkající se nezávislých obchodních zástupců (Úř. věst. L 382, s. 17; Zvl. vyd. 06/01, s. 177), není opodstatněné. Tato směrnice nikde neodkazuje na vzorky, ale na dokumentaci, tedy materiál poskytnutý konkrétně k reklamním účelům, a nikoliv vozidla použitá v rámci předvádění a následně prodaná zástupcem za podmínek, které mu nezpůsobují žádnou ztrátu.

- 58 Podle žalobkyně skutečnost, že zástupce Mercedes-Benz disponuje velkým množstvím předváděcích vozidel, neznamená, že se podílí na rizicích spojených s prodejem nových vozidel, ale pouze, že jeho činnost zprostředkovatele vyžaduje značné investice, co se týče získávání zákazníků. V tomto ohledu žalobkyně zpochybňuje tvrzení Komise uvedené ve sporném rozhodnutí, podle kterého „předváděcí vozidla a služební vozidla zástupců představovala v průměru 21,66% jejich obrátu“. Poznává, že tento poměr odráží „celostátní obrát osobních vozidel Mercedes-Benz“. Nejedná se o údaj vlastní zástupcům.

- 59 Naopak podle žalobkyně, „pokud se uplatní uvedený poměr u zástupců, při použití jako jmenovatele nejen provizí, které jim náleží, ale obratu Mercedes-Benz z prodejů uskutečněných jejich prostřednictvím, sníží se na pouhých 8% u osobních vozidel a na 9,8%, pokud se připočtou užitková vozidla“. Mimoto „pokud se poměří část předváděcích vozidel a služebních vozidel se skutečným obratem obchodního zástupce [...], dospěje se u osobních vozidel k poměru 15,8%, který se zvýší na 19,3%, pokud se připočtou užitková vozidla“.
- 60 Žalobkyně dodává, že Komise nemůže považovat prodej předváděcích vozidel, prostřednictvím kterých zástupce těží ze zvýhodněných podmínek, za riziko zatěžující poslední uvedeného (158. bod odůvodnění sporného rozhodnutí). Podle ní takové riziko obecně nevzniká. Žalobkyně poznamenává, že činnost spojená s předváděcími vozidly naopak vede k dodatečným příjmům zástupce. I kdyby však obchodní zástupce nebyl schopný prodat předváděcí vozidla za cenu vyšší, než je nákupní cena, a nesl by tak dodatečné náklady, nejednalo by se o relevantní argument. Obchodní zástupce totiž financuje výlučně ze svých vlastních zdrojů služby spojené se sjednáváním obchodů, které mu přísluší podle smlouvy o obchodním zastoupení, a nese pouze rizika přímo spojená s uvedenými službami.
- 61 Žalobkyně má za to, že tvrzení Komise uvedené ve sporném rozhodnutí, podle kterého v celkovém obratu v rámci typického obchodního zastoupení „se přibližně pouhá 1/6 celkového obratu vztahuje k vlastní činnosti zprostředkovatele“, není právně relevantní. Poznamenává rovněž, že metoda výpočtu použitá Komisí ve sporném rozhodnutí je chybná a že je třeba vzít v úvahu „vnější obrat uskutečněný [zástupcem] bez omezení se na výši provizí, které získal“. Činnost zprostředkovatele představuje „spíše přibližně 55% celkové činnosti podniku obchodního zástupce podle odhadů Mercedes-Benz“.

- 62 Komise uplatňuje, že s ohledem na povahu a rozsah nákladů a rizik, které žalobkyně ukládá svým zástupcům, jakož i na velikost obratu dosaženého zástupcem díky jeho nezávislé činnosti v porovnání s obratem, který dosahuje jako zprostředkovatel prodeje nových vozidel, se čl. 81 odst. 1 ES vztahuje na smlouvy uzavřené mezi žalobkyní a jejími německými zástupci stejně, jako se vztahuje na smlouvu uzavřenou se smluvním distributorem.
- 63 Poznává, že smlouva mezi zástupcem a jeho zmocnitelem je smlouvou uzavřenou mezi dvěma odlišnými podniky, takže v zásadě podléhá pravidlům hospodářské soutěže. Různá smluvní ustanovení těmto pravidlům nepodléhají pouze v rozsahu, v němž nemají protisoutěžní cíl nebo účinek.
- 64 Komise se domnívá, že žalobkyně přehlíží současně jak povahu rizik, která musejí nést její zástupci, tak i právní následky tohoto přenosu rizik na její zástupce.
- 65 Komise uvádí, že podle žalobkyně judikatura podmiňuje nepoužitelnost čl. 81 odst. 1 ES na smlouvy o zastoupení splněním dvou kumulativních podmínek: jednak rozdělením rizik charakteristickým pro takový vztah a jednak „začleněním“ zástupce do podniku zmocnitele. Komise uplatňuje, že žalobkyně se tak vyslovuje pro širší použití zákazu kartelových dohod na vztahy o zastoupení, než jaké provádí Komise, která odmítá zvýhodněné postavení zástupce v právu hospodářské soutěže, pouze pokud obchodní zástupce musí nést finanční a obchodní rizika, která jsou více než zanedbatelná, aniž by mimoto vyžadovala jeho začlenění, ať již je definice tohoto pojmu jakákoliv, do podniku jeho zmocnitele. V tomto ohledu Komise z rozsudku Volkswagen a VAG Leasing, bod 41 výše, dovozuje, že Soudní dvůr již nepřikládá kritériu „začlenění“ význam nezávislý na kritériu rozdělení rizik. Podle Komise



z rozsudku Suiker Unie a další v. Komise, bod 41 výše, a zejména bodů 538 až 542 tohoto rozsudku vyplývá, že Soudní dvůr se domníval, že zástupce nemůže být považován za „začleněného“ do podniku svého zmocnitele, pokud převezme určitá rizika.

- 66 Mimoto použití sledu úvah Soudního dvora v rozsudku Suiker Unie a další v. Komise, bod 41 výše, na projednávanou věc ukazuje, že v případě „dvojakého vztahu“, tedy pokud je zprostředkovatel současně zástupcem a nezávislým obchodníkem, se zákaz kartelových dohod použije nejen na činnost, kterou zprostředkovatel vykonává svým jménem a na svůj účet, ale rovněž na činnost, kterou vykonává jménem a na účet zmocnitele. V projednávaném případě vykonávají němečtí zástupci žalobkyně nezávislé činnosti ve značném rozsahu a i když žalobkyně a její zástupci neobchodují se stejným zbožím v rámci každé ze svých činností, na rozdíl od skutkových okolností, které vedly k vydání rozsudku Suiker Unie a další v. Komise, bod 41 výše, existuje objektivní úzká spojitost mezi prodejem nových vozidel, provozem opravárenské dílny a poprodejním servisem. Činnosti spojené se zárukou vozidel a poprodejním servisem, jakož i s prodejem náhradních dílů jsou zástupci uloženy konkrétně ve vztahu k prodeji nových vozidel, stejně jako ostatní rizika, která musí převzít. Tato spojitost svědčí ve prospěch jednotného zacházení se smluvním vztahem, včetně co se týče použitelnosti práva hospodářské soutěže.
- 67 Komise se domnívá, že rozsudek Soudního dvora ze dne 1. října 1987, Vlaamse Reisbureaus (311/85, Recueil, s. 3801), není pro řešení projednávaného sporu relevantní, jelikož skutkové okolnosti, které vedly k vydání tohoto rozsudku, jsou odlišné od skutkových okolností v projednávané věci.
- 68 Rovněž odkazuje na rozsudek Volkswagen a VAG Leasing, bod 41 výše, ve kterém Soudní dvůr potvrdil, že obchodní zástupce ztrácí své zvýhodněné postavení v právu hospodářské soutěže, když nese alespoň jedno z rizik vyplývajících ze smluv sjednávaných pro svého zmocnitele. V důsledku toho se domnívá, že skutečnost, že

němečtí zástupci žalobkyně nenesou všechna, ale pouze některá nezanedbatelná rizika spojená s činností, v rámci které působí jako zprostředkovatelé, nepochybňuje použitelnost zákazu kartelových dohod na opatření omezující paralelní obchod, která byla mezi s nimi sjednána.

- 69 Komise zpochybňuje výklad rozsudku Volkswagen a VAG Leasing, bod 41 výše (viz bod 52 výše), učiněný žalobkyní. Má za to, že posledně uvedená se snaží vyvolat dojem, že sporné rozhodnutí jde nad rámec této judikatury, zatímco naopak žalobkyně tento rozsudek vyložila restriktivně. Vzala pouze v úvahu převzetí různých činností ze strany zástupců, které s sebou nesou obchodní rizika, a to služeb v rámci záruky výrobce, poprodejněho servisu a prodeje náhradních dílů, jelikož toto převzetí představuje doplnění, které výrobce považuje za nezbytné, části činnosti, ve které zástupce působí pouze jako zprostředkovatel. V tomto ohledu Komise považuje za nesrozumitelný názor žalobkyně, podle kterého by poprodejně servis v projednávaném případě neměl hrát žádnou roli pro účely posouzení opatření omezujících hospodářskou soutěž přijatých v rámci vztahu zastoupení.
- 70 Komise vysvětluje, že některé povinnosti, které zmocnitel ukládá svému zástupci mohou překročit povinnost vzájemné ochrany zájmů, a ukázat se tedy nepřiměřenými. Je tedy třeba ověřit v každém jednotlivém případě, zda předmětný závazek, pokud omezuje hospodářskou soutěž, je skutečně vyžadován povahou vztahu a zda je nezbytný pro ochranu „právního postavení zástupce“.
- 71 Komise se domnívá, že povinnosti směřující k omezení hospodářské soutěže „v rámci značky“ na trhu výrobků, jakož i k narušení hospodářské soutěže v oblasti cen a podmínek dodání vozidel určených finančnímu pronájmu nebyly vyžadovány povahou vztahu mezi stranami nebo vlastní systému prodeje prostřednictvím obchodních zástupců. To je případ podmínek, podle kterých žalobkyně omezila rozhodovací svobodu svých zástupců tím, že jim uložila povinnost požadovat 15%

zálohu od zákazníků ve Společenství a přikazovala jim v nejvyšší možné míře prodávat nová vozidla pouze zákazníkům z jejich smluvního území a vyhýbat se vnitřní hospodářské soutěži. Komise zpochybňuje argumentaci žalobkyně, podle které se zákaz kartelových dohod vztahuje na smlouvy o zastoupení, pouze pokud zástupce nese rizika a náklady vyplývající z uzavírání nebo sjednávání kupních smluv, které uzavřel nebo sjednal pro podnik, a nikoliv pokud vykonává samostatnou hospodářskou činnost, co se týče činností, pro které jej zmocnitel ustanovil zástupcem. Tento argument nebere v úvahu obsah chování odhaleného Komisí. Navíc nedostatečně zohledňuje hospodářskou realitu tím, že se zakládá výlučně na rizicích následně převzatých zástupcem, když kupuje zboží za účelem jeho dalšího prodeje. Jednak váha rizik odebraných žalobkyní a uložených zástupci touto koupí závisí na okolnostech každého jednotlivého případu. Jednak rizika spojená s následným prodejem často vyplývají ze skutečnosti, že tyto prodeje vyžadují infrastrukturu specificky přizpůsobenou trhu, bez ohledu na koupí výrobků zástupcem. V tomto ohledu Komise odkazuje na činnosti týkající se provedení záruky výrobce, která se ve velké míře překrývá se zárukou samotného prodejce, jakož i poprodejní servis a nákup, předvádění a další prodej předváděcích vozů. Co se týče rizika prodeje jako takového, autorizovaní prodejci Mercedes zbavují žalobkyni tohoto rizika pouze v omezené míře, jelikož žalobkyně vyrábí vozidla „na míru“, a nikoliv za účelem jejich skladování. Podle Komise podnik, který se obrací na obchodní zástupce za účelem distribuce svých výrobků a který na ně přenáší zvláštní smluvní nebo tržní rizika musí přijmout použití zákazu kartelových dohod na své vztahy se svými zástupci. K povinnému převzetí hospodářských rizik zástupcem by mělo dojít společně se svobodou rozhodování, díky které zástupce může čelit rizikům, přičemž omezení této volnosti je v rozporu s právem hospodářské soutěže, pokud citelně omezuje hospodářskou soutěž.

72 Komise se domnívá, že argumenty žalobkyně ohledně analýzy rozdělení různých rizik ve sporném rozhodnutí musejí být zamítnuty s výjimkou jejich poznámek ohledně místa plnění smlouvy.

- 73 Pokud jde o cenové riziko, Komise tvrdí, že žalobkyně přenáší část rizika prodeje svých vozidel na své zástupce. Všechny cenové slevy poskytnuté zástupcem jsou totiž úplně odečteny z jeho provize. Podle Komise se tedy obchodní zástupci účastní na prodejním riziku žalobkyně, což zakládá použitelnost zákazu kartelových dohod (viz v tomto smyslu rozsudek Suiker Unie a další v. Komise, bod 41 výše), ať se zástupce vzdá nebo nevzdá své provize v rámci individuální dohody o cenách nebo v rámci standardních dohod za podmínek, které žalobkyně dohodla se svými významnými zákazníky. V obou případech žalobkyně využívá provizi zástupce jako podnět k prodeji a zavazuje posledně uvedeného k účasti na nákladech a rizicích spojených s prodejem vozidel. V tomto ohledu uvádí, že se provize zástupce snižuje o částku, která může dosáhnout až 6%, pokud zástupce prodá vozidlo zákazníkovi, se kterým žalobkyně uzavřela dohodu se zvláštními podmínkami. Mimoto žalobkyně kryje cenové slevy poskytnuté významným zákazníkům pouze v rozsahu, v němž překročí 6%. Komise se domnívá, že postavení autorizovaných prodejců a zástupců je hospodářsky srovnatelné. Dodává, že v souladu se směrnicí 86/653 je odměna zástupce obecně vypočtena jako procento z objemu smluv, které sjednal.
- 74 Pokud se tento objem liší od původně předpokládaného objemu, obchodní zástupce obvykle nese pouze riziko spočívající v použití výše provize odpovídající tomuto sníženému množství. Obecně zástupci nepřísluší, aby systematicky bránil tomu, aby jeho zmocnitel nesl následky změn v objemu prostřednictvím mechanismů, jako je vzdání se své provize ve výši odpovídající snížení ceny. V důsledku toho není možné vykládat skutečnost, že zástupce nese ve větším či menším rozsahu riziko prodeje žalobkyně ve všech typech smluv jako znamenající jednoduše to, že neexistuje dohoda zakazující zástupcům promítnout svou provizi.
- 75 Komise uvádí, že zástupci nesou rovněž riziko spojené s dopravními náklady. Podle smlouvy o zastoupení je zástupce povinen zákazníkovi dodat zakoupené nové vozidlo a dohodnout si s ním za tuto službu odměnu. Možnost uskutečnit dodatečný zisk díky rozdílu mezi částkou zaplacenou dopravci a odměnou smluvenou se zákazníkem nic nemění na skutečnosti, že zástupce nese riziko, že neobdrží platbu

zákazníka. Pokud zákazník nepřijme vozidlo, již zaplacené dopravní náklady nese zástupce. Komise dodává, že pokud se žalobkyně dovolává povinností obchodního zástupce, které jsou typické a jsou vlastní systému prodeje, je třeba jí odpovědět, že německé právo vztahující se na obchodní zástupce stanoví, že dodání zboží přísluší zmocniteli, a nikoliv zástupci. Nakonec Komise poznamenává, že je nadbytečné zabývat se případnou „zanedbatelnou“ povahou rizik týkajících se dopravních nákladů, jelikož zástupci musejí nést také značnou část dalších obchodních rizik.

- 76 Komise vysvětluje, že podle smlouvy o zastoupení musí zástupce investovat značnou část svých finančních prostředků do podpory prodeje a že přebírá riziko prodeje u značného počtu vozidel (viz bod 58 výše). V tomto ohledu, s odkazem na výši 15,8%, kterou odhadla žalobkyně (viz bod 59 výše), Komise konstatuje, že ve srovnání s provizemi obdrženými zástupci z důvodu jejich činnosti jako zprostředkovatelů prodeje nových vozidel, jsou obraty z dalšího prodeje předváděcích vozidel a služebních vozidel značné. Komise tvrdí, že v rozporu s tvrzením žalobkyně finanční závazek a riziko, které žalobkyně ukládá svým zástupcům, nemohou být zkoumány odděleně od jejich činnosti zprostředkovatele, neboť předváděcí vozidla jsou investicemi specificky se vztahujícími k trhu, které žalobkyně ukládá svým zástupcům a které jsou užitečné přímo pro prodej konečnému zákazníkovi. Komise se domnívá, že podle čl. 4 odst. 2 písm. a) směrnice 86/653 je zmocnitel povinen bezplatně poskytnout obchodnímu zástupci předváděcí vozidla, která jsou podle ní rovnocenná „vzorkům“ nebo „dokumentaci“ nezbytným k výkonu jeho činnosti. Žalobkyně tak přenáší vlastní úkoly na své zástupce. Z toho vyplývá, že žalobkyně zavazuje své zástupce k převzetí činností, rizik a finančních nákladů spojených s prodejem svých výrobků, které jí byly uloženy zákonodárcem. Tím, že vyžaduje, aby se její zástupci do značné míry chovali jako nezávislí distributoři (předváděcích) vozidel, z nich žalobkyně činí „nepravé“ obchodní zástupce, což vede k použití práva hospodářské soutěže.

77 Komise uplatňuje, že zástupci musejí zajistit plnění v rámci záruky výrobce nabízené žalobkyní u nových vozidel, zříditi dílnu, skladovat náhradní díly a nabízet poprodejní servis a záruční služby na své vlastní náklady a rizika (159. bod odůvodnění sporného rozhodnutí). Komise se domnívá, že tyto investice specifické pro dotčený trh vyžadované od obchodních zástupců znamenají, že se tito zástupci podílejí na nákladech a rizicích spojených s prodejem nových vozidel žalobkyně.

78 Komise zpochybňuje rozlišení, které provedla žalobkyně mezi činnostmi zprostředkovatele a poprodejním servisem, a poznamenává, že je vykonstruované a neodpovídá hospodářské realitě. Poprodejní servis totiž směřuje k podpoře prodeje žalobkyně s ohledem na očekávání konečného zákazníka, který hodlá mít k dispozici síť pro údržbu zakoupeného vozidla. Krom toho sama žalobkyně koncipuje obchodní činnost a poprodejní servis jako hospodářskou jednotku. Podle článku 6 smlouvy o zastoupení, pokud je vozidlo v určité době prodáno do smluvního území jiného zástupce, část provize prvního zástupce musí být převedena druhému zástupci. Z toho vyplývá, že činnost zprostředkovatele nemůže být posuzována nezávisle na nákladech a rizicích, které zástupce musí nést v rámci svých záručních služeb, poprodejního servisu a poskytování náhradních dílů. Připomíná ještě podobnost projednávané věci s věcmi, které vedly k vydání rozsudků Volkswagen a VAG Leasing, bod 41 výše, a Suiker Unie a další v. Komise, bod 41 výše. Podle Komise nárok zástupce na odměnu z důvodu jeho záručních služeb a poprodejního servisu nemá žádný význam, jelikož zástupce musí nicméně nést náklady a rizika spojená se svou činností. Nařízení č. 1475/95 citované žalobkyní není použitelné v případě, kdy jde o pouhé „zprostředkování“ týkající se prodeje nových vozidel, jelikož chybí prvek „dalšího prodeje“, tak jak je definován v čl. 10 odst. 12. Žalobkyně tak bez problémů mohla nechat skutečné zprostředkovatele volně se rozhodnout, zda poskytnout, nebo neposkytnout záruční služby a poprodejní servis. Nakonec se Komise domnívá, že rizika převzatá zástupcem v případě vady výrobku lze vysvětlit zejména jeho příslušností k záruční síti žalobkyně, což také platí u poprodejního servisu.

- 79 Pokud jde o výtku žalobkyně, že Komise porovnála obrat dosažený zástupcem díky jeho provizi a obrat dosažený zástupcem jeho jménem a na jeho účet, Komise uplatňuje, že i z úhlu pohledu žalobkyně se značná část hospodářské činnosti zástupce týká nezávislých činností, které mu byly uloženy žalobkyní, a že tato část nesmí být přehlédnuta při posuzování smluvních vztahů mezi žalobkyní a jejími zástupci v rámci práva hospodářské soutěže.
- 80 Komise odmítá argument žalobkyně, podle kterého je třeba zacházet se zástupci jako s pobočkami. Domnívá se totiž, že nezávislé postavení obchodního zástupce nezávisí na tom, zda hájí stejné zájmy jako jeho zmocnitel nebo také zájmy třetích osob. Podle ní je zákaz kartelových dohod použitelný, pokud zástupce musí nést zvláštní smluvní nebo tržní rizika, o což jde v projednávaném případě.

## Závěry Soudu

- 81 Podle ustálené judikatury, pokud je Soudu předložena žaloba na neplatnost rozhodnutí vydaného podle čl. 81 odst. 1 ES, musí Soud obecně provést celkový přezkum otázky, zda jsou splněny podmínky pro použití čl. 81 odst. 1 ES (viz v tomto smyslu rozsudky Soudního dvora ze dne 11. července 1985, Remia a další v. Komise, 42/84, Recueil, s. 2545, bod 34, a ze dne 17. listopadu 1987, BAT a Reynolds v. Komise, 142/84 a 156/84, Recueil, s. 4487, bod 62).

82 Podle čl. 81 odst. 1 ES:

„Se společným trhem jsou neslučitelné, a proto zakázané, veškeré dohody mezi podniky, rozhodnutí sdružení podniků a jednání ve vzájemné shodě, které by mohly ovlivnit obchod mezi členskými státy a jejichž cílem nebo výsledkem je vyloučení, omezení nebo narušení hospodářské soutěže na společném trhu [...]“

83 Z tohoto článku vyplývá, že takto formulovaný zákaz se týká výlučně dvoustranného nebo vícestranného koordinovaného chování ve formě dohod mezi podniky, rozhodnutí sdružení podniků nebo jednání ve vzájemné shodě. Pojem dohody ve smyslu čl. 81 odst. 1 ES, jak je vykládán judikaturou, tedy závisí na existenci shody vůle mezi nejméně dvěma stranami (rozsudek Soudu ze dne 26. října 2000, Bayer v. Komise, T-41/96, Recueil, s. II-3383, body 64 a 69, který byl potvrzen rozsudkem Soudního dvora ze dne 6. ledna 2004, BAI a Komise v. Bayer, C-2/01 P a C-3/01 P, Recueil, s. I-23).

84 Z toho vyplývá, že pokud je rozhodnutí výrobce jednostranným chováním podniku, toto rozhodnutí nepodléhá zákazu uvedenému v čl. 81 odst. 1 ES (viz v tomto smyslu rozsudky Soudního dvora ze dne 25. října 1983, AEG v. Komise, 107/82, Recueil, s. 3151, bod 38, a ze dne 17. září 1985, Ford v. Komise, 25/84 a 26/84, Recueil, s. 2725, bod 21, rozsudek Soudu ze dne 7. července 1994, Dunlop Slazenger v. Komise, T-43/92, Recueil, s. II-441, bod 56).

85 Z ustálené judikatury rovněž vyplývá, že pojem podniku musí být v rámci práva hospodářské soutěže považován za pojem označující hospodářskou jednotku z hlediska cíle dotčené dohody, i když z právního hlediska je tato hospodářská jednotka složena z více fyzických nebo právnických osob (rozsudek Soudního dvora



ze dne 12. července 1984, Hydrotherm, 170/83, Recueil, s. 2999, bod 11, a rozsudek Soudu ze dne 29. června 2000, DSG v. Komise, T-234/95, Recueil, s. II-2603, bod 124). Soudní dvůr zdůraznil, že pro účely použití pravidel hospodářské soutěže není rozhodující formální oddělenost mezi dvěma společnostmi vyplývající z jejich oddělené právní subjektivity, ale otázka, zda existuje jednota v jejich tržním chování. Může se tedy ukázat nezbytným určit, zda dvě společnosti s oddělenými právními subjektivitami, tvoří nebo patří do jednoho a téhož podniku nebo hospodářské jednotky, která má jednotné tržní chování (v tomto smyslu viz rozsudek Soudního dvora ze dne 14. července 1972, ICI v. Komise, 48/69, Recueil, s. 619, bod 140).

- 86 Judikatura ukazuje, že taková situace není omezena na případy, kdy mají společnosti mezi sebou vztah mateřské a dceřiné společnosti, ale za určitých okolností se týká rovněž vztahů mezi společností a jejím obchodním zástupcem nebo mezi zmocnitelem a jeho zmocněncem. Pokud jde totiž o použití článku 81 ES, je otázka, zda zmocnitel a jeho zprostředkovatel nebo „obchodní zástupce“ tvoří hospodářskou jednotku, přičemž posledně uvedený je pomocným orgánem začleněným do podniku prvně uvedeného, významná pro účely zjištění, zda chování spadá do rozsahu působnosti tohoto článku. Bylo tak rozhodnuto, že „pokud [...] zprostředkovatel vykonává činnost ve prospěch svého zmocnitele, může být v zásadě považován za pomocný orgán začleněný do jeho podniku, který je povinen dodržovat instrukce zmocnitele, a který tedy podobně jako obchodní zaměstnanec tvoří s tímto podnikem hospodářskou jednotku“ (rozsudek Suiker Unie a další v. Komise, bod 41 výše, bod 480).

- 87 Jinak je tomu v případě, kdy dohody uzavřené mezi zmocnitelem a jeho zástupci svěřují nebo ponechávají posledně uvedeným činnosti, které se hospodářsky přibližují činnostem nezávislého obchodníka, jelikož ze strany uvedených zástupců předpokládají převzetí finančních rizik spojených s prodejem nebo plněním smluv uzavřených s třetími osobami (v tomto smyslu viz rozsudek Suiker Unie a další v. Komise, bod 41 výše, bod 541). Bylo tak rozhodnuto, že zástupci mohou přijít o své postavení nezávislého hospodářského subjektu, pouze pokud nenesou žádná

rizika vyplývající ze smluv sjednaných pro zmocnitele a pokud působí jako pomocníci začlenění do podniku zmocnitele (v tomto smyslu viz rozsudek Volkswagen a VAG Leasing, bod 41 výše, bod 19).

88 Pokud tedy zástupce, ačkoliv má oddělenou právní subjektivitu, autonomním způsobem neurčuje své tržní chování, ale uplatňuje instrukce, které mu jsou uděleny zmocnitelem, zákazy stanovené v čl. 81 odst. 1 ES se na vztah mezi zástupcem a jeho zmocnitelem, se kterým tvoří hospodářskou jednotku, nepoužijí.

89 Je třeba konstatovat, že v rámci tohoto žalobního důvodu účastníci řízení v projednávané věci nejsou zajedno, pokud jde o analýzu Komise ve sporném rozhodnutí týkající se právního postavení německých zástupců Mercedes-Benz z hlediska použití čl. 81 odst. 1 ES a zejména výše rizika, které nesou zástupci podle smlouvy o zastoupení a otázky jejich začlenění do Mercedes-Benz.

90 Ve světle výše uvedeného tedy přísluší Soudu, aby přezkoumal opodstatněnost posouzení Komise ve sporném rozhodnutí, pokud jde o právní vztah mezi žalobkyní a jejími obchodními zástupci v Německu.

91 Je třeba uvést, že tento vztah je upraven zejména smlouvou o zastoupení, kterou uzavřeli Mercedes-Benz a její zástupci, a německým obchodním zákoníkem. Ve svých odpovědích na písemné otázky Soudu (viz bod 34 výše) žalobkyně uvedla, že verze smlouvy o zastoupení, která byla zohledněna ve sporném rozhodnutí, byla z června 1997. Potvrdila také, že tato verze byla v zásadě totožná s verzemi platnými v průběhu celého období, kterého se týká sporné rozhodnutí. Ze spisu vyplývá, že znění a podmínky smlouvy o zastoupení jsou jednostranně stanoveny Mercedes-

Benz. Mimoto je nesporné, že smlouva uzavřená mezi Mercedes-Benz a jejími německými zástupci je smlouvou o zastoupení podle německého obchodního práva. V rámci tohoto sporu Komise neuplatnila, že existují věcné rozdíly mezi různými smlouvami o zastoupení uzavřenými Mercedes-Benz s jednotlivými zástupci.

92 Je namístě uvést, že účastníci řízení nezpochybňují, že činnosti formálně přidělené zástupci podle smlouvy o zastoupení jsou v souladu se způsobem, jakým je smlouva plněna v praxi. Nebylo tak zpochybněno, že to je Mercedes-Benz, a nikoliv jeho němečtí zástupci, kdo podle smlouvy o zastoupení v praxi prodává nová vozidla Mercedes-Benz ve Spolkové republice Německo přímo zákazníkům, a že je zakázáno, aby zástupci prodávali vozidla svým jménem a na svůj účet.

93 Soud konstatuje, že smlouva o zastoupení je koncipována takovým způsobem, že německý zástupce nemá žádnou pravomoc nebo možnost prodávat vozidla Mercedes-Benz. Činnost tohoto německého zástupce je totiž omezena na získávání objednávek potenciálních zákazníků, které předává Mercedes-Benz ke schválení a provedení. V tomto ohledu čl. 4 odst. 1 a 3 smlouvy o zastoupení stanoví, že zástupce sjednává prodeje vozidel v tarifech stanovených Mercedes-Benz a podle jejich směrnic, přičemž kupní smlouva nabývá platnosti až okamžikem, kdy Mercedes-Benz schválí objednávku předanou zástupcem.

94 Mimoto ze spisu vyplývá, že při sjednávání kupní smlouvy se zákazníkem nemá zástupce žádnou pravomoc ovlivnit cenu vozidla, kterou má obdržet Mercedes-Benz. Ve svých odpovědích na otázky Soudu totiž žalobkyně potvrdila, že zástupce není oprávněn poskytnout slevy na účet Mercedes-Benz bez schválení posledně uvedené. Nicméně dodala, že zástupce je oprávněn poskytnout slevy, které jsou odečteny z jeho vlastní provize, bez tohoto schválení, a potvrdila, že smlouva

o zastoupení neobsahovala žádné ustanovení, které by zakazovalo takové částečné vzdání se provize. Podle žalobkyně, pokud zástupce zákazníkům poskytne slevy v rámci prodeje nového vozidla, musí je odečíst ze své provize.

- 95 Nyní je třeba zkoumat, zda je správné tvrzení uvedené ve sporném rozhodnutí, podle kterého německý zástupce do značné míry sdílí cenové riziko u vozidel, jejichž prodej sjednává, pokud přistupuje ke snížení cen, která jsou plně odečtena z jeho provize (viz 155. bod odůvodnění).
- 96 Ze spisu vyplývá, že německý zástupce, na rozdíl od autorizovaných prodejců Mercedes-Benz z jiných zemí, nekupuje nová vozidla od Mercedes-Benz za účelem dalšího prodeje zákazníkům, a je nesporné, že zástupce není povinen vytvořit zásobu nových vozidel (viz 156. bod odůvodnění sporného rozhodnutí). Podle smlouvy o zastoupení totiž zástupce může koupit nová vozidla Mercedes-Benz pouze pro své vlastní potřeby a za účelem předvádění (čl. 9 odst. 2).
- 97 Ve skutečnosti, jelikož německý zástupce Mercedes-Benz není povinen mít k dispozici zásobu vozidel, není správné jej z hospodářského hlediska stavět na roveň distributorovi vozidel, který od výrobce jako odměnu obdrží marži, která mu slouží k financování nejen jeho činnosti prodeje nových vozidel obecně, ale také, a to především, k poskytování slev kupujícím vozidel (viz 156. bod odůvodnění sporného rozhodnutí). V tomto ohledu Soud shledává, že zástupce Mercedes-Benz není zavázán smlouvou o zastoupení ani praxí k tomu, aby se vzdal části své provize za účelem prodeje vozidla, které má na skladě, což by představovalo skutečné cenové riziko, jelikož již vynaložil náklady spojené s prodejem a uskladněním vozidla. Zástupce totiž na rozdíl od autorizovaného prodejce nenese riziko, že se neprodají vozidla, která jsou na skladě. Pokud se tedy zástupce nechce vzdát části své provize, nepřijme objednávku na koupi vozidla.

- 98 V tomto ohledu ze smluv Mercedes-Benz o autorizovaném prodeji uzavřených v Belgii a Španělsku vyplývá, že autorizovaní prodejci musejí mít stále k dispozici zásobu vozidel. Objem této zásoby je stanoven zejména ve společné dohodě mezi stranami [viz článek 8 belgické smlouvy o autorizovaném prodeji a čl. 15 písm. a) španělské smlouvy o autorizovaném prodeji]. Z toho vyplývá, že co se týče prodeje vozidel, postavení zástupce Mercedes-Benz v Německu se značně liší od postavení autorizovaných prodejců Mercedes-Benz v Belgii a ve Španělsku. Posledně uvedení totiž nesou značnou část rizika ohledně prodeje vozidel, zatímco v Německu toto riziko v zásadě nese Mercedes-Benz. Soud se tedy domnívá, že Komise z hospodářského hlediska, co se týče cenového rizika, nesprávně staví zástupce na roveň distributorovi vozidel (156. bod odůvodnění sporného rozhodnutí).
- 99 Soud má za to, že za okolností projednávané věci skutečnost, že je německý zástupce Mercedes-Benz oprávněn, aniž by byl k tomu zavázán, poskytnout slevy, které jsou odečteny z jeho provize a využít své obchodní svobody tím, že se vzdá části své provize z jednotlivých prodejů, aby případně optimalizoval svou celkovou provizi prodejem více vozidel, nemůže být kvalifikována jako „cenové riziko“.
- 100 Z těchto okolností vyplývá, že to je Mercedes-Benz, kdo je prodejcem vozidel a kdo v jednotlivých případech přijímá rozhodnutí přijmout nebo odmítnout objednávky sjednané zástupcem. Jeví se totiž, že obchodní svoboda německých zástupců Mercedes-Benz, pokud jde o prodej vozidel Mercedes-Benz, je velmi omezená, takže nejsou schopni ovlivnit hospodářskou soutěž na dotčeném trhu, tedy trhu v oblasti maloobchodu s osobními automobily Mercedes (viz 143. bod odůvodnění sporného rozhodnutí).
- 101 Pokud tedy zákazník objedná vozidlo, ale prodej se neuskuteční, finanční dopad, a tedy rizika spojená s touto transakcí, jdou k tíži žalobkyně. Žalobkyně při jednání

potvrdila, že výlučně nese všechna rizika týkající se zejména nedodání, vadného dodání nebo platební neschopnosti zákazníka.

102 V souhrnu má Soud za to, že z okolností uvedených výše vyplývá, že pokud jde o dotčený trh v projednávaném případě, je to Mercedes-Benz, a nikoliv její němečtí zástupci, kdo stanoví podmínky každého prodeje vozidla, zejména prodejní cenu, a kdo nese hlavní rizika ohledně této činnosti, přičemž německému zástupci ustanovení smlouvy o zastoupení brání, aby kupoval a udržoval zásoby vozidel na prodej. Za těchto podmínek je namístě učinit závěr, že zástupci se vůči žalobkyni nacházejí ve vztahu, který je charakteristický skutečností, že uskutečňují prodej vozidel Mercedes-Benz v zásadě pod vedením žalobkyně, takže musejí být postaveni na roveň zaměstnancům a považováni za začleněné do tohoto podniku, se kterým tak tvoří hospodářskou jednotku. Z toho vyplývá, že německý zástupce Mercedes-Benz, pokud působí na dotčeném trhu, není sám o sobě „podnikem“ ve smyslu čl. 81 odst. 1 ES.

103 Je namístě zkoumat, zda tento závěr může být vyvrácen tvrzením Komise, které je uvedeno ve sporném rozhodnutí, podle kterého žalobkyně zavazuje své zástupce převzít podle smlouvy o zastoupení ostatní náklady a rizika, aniž by jim umožnila sebestmenší volbu.

104 K tomuto bodu Komise ve sporném rozhodnutí konstatovala, že podle smlouvy o zastoupení Mercedes-Benz nenese riziko spojené s dopravními náklady, ale převádí jej na zástupce (viz 157. bod odůvodnění). Posledně uvedený, podobně jako nezávislý distributor, musí podle ní nést riziko spojené s náklady na dopravu nových vozidel a převést tyto náklady na zákazníka v rámci závazkového práva.

- 105 V tomto ohledu Soud uvádí, že čl. 4 odst. 4 smlouvy o zastoupení stanoví, že „pokud si vozidlo nevyzvedne sám zákazník na jeho výstupu z továrny, zástupce vozidlo dodá za odměnu dohodnutou se zákazníkem“. Ve svých odpovědích na otázky Soudu přitom žalobkyně potvrdila, že v Německu bylo v roce 2003 35% vozidel vyzvednuto zákazníky z továrny. Je namístě konstatovat, že i když se tyto údaje nevztahují k období zkoumanému ve sporném rozhodnutí, ukazují nicméně, že možnost zákazníka vyzvednout si vozidlo v továrně v souladu se smlouvou o zastoupení není zdaleka čistě teoretická, když se zástupce a zákazník nedohodnou na nákladech nebo podmínkách dodání. Mimoto při jednání Komise potvrdila, že je málo pravděpodobné, aby se realizovalo riziko spojené s dopravními náklady. V praxi je zákazník informován o datu dodání vozidla předtím, než dojde k dopravě, a pokud nemůže být kontaktován, vozidlo zůstane v továrně.
- 106 Soud má za to, že z těchto okolností vyplývá, že Komise značně přecenila úroveň rizika, které nese zástupce ohledně dopravních nákladů.
- 107 Stejně tak ve sporném rozhodnutí Komise upřesňuje, že podle smlouvy o zastoupení si zástupce musí na své náklady obstarat předváděcí vozidlo (158. bod odůvodnění), provádět opravy v rámci záruky výrobce [písm. a) 159. bodu odůvodnění], na své náklady zřídit dílnu a nabízet v ní poprodejní servis a záruční práce, na žádost zajistit pohotovostní služby a služby naléhavých oprav a na své náklady udržovat zásobu náhradních dílů [písm. b) a c) 159. bodu odůvodnění]. Komise ve sporném rozhodnutí dospěla k závěru, že již jen z hlediska množství a rozsahu rizik, které zástupci musejí převzít, není možné přijmout námitku Mercedes-Benz, podle které rizika převzatá jejími německými zástupci jsou pro skutečné obchodní zástupce charakteristická (160. bod odůvodnění).
- 108 V tomto ohledu Soud poznamenává, že v souladu s čl. 4 odst. 7 smlouvy o zastoupení je sám zástupce povinen nést náklady na předváděcí vozidlo

a Mercedes-Benz má právo případně stanovit počet těchto vozidel, který považuje za nezbytný. Zdá se tedy, že pokud jsou předváděcí vozidla koupena zástupcem, tento nese určité riziko. Například je možné, že se tato vozidla budou obtížně dále prodávat se ziskem. Soud nicméně uvádí, že i když se připustí existence takového rizika, nic to nemění na skutečnosti, jak sama Komise poznamenává ve 158. bodě odůvodnění sporného rozhodnutí, že vozidla byla koupena za zvýhodněnou cenu a mohou být dále prodána v následující době tří až šesti měsíců, pokud mají najetých minimálně 3 000 kilometrů. Tato okolnost značně relativizuje význam, který Komise ve sporném rozhodnutí přikládá povinnosti týkající se předváděcích vozidel a následně rozsahu daného rizika.

109 Z toho vyplývá, že analýza Komise ve 158. bodě odůvodnění sporného rozhodnutí značně přeceňuje význam rizik spojených s povinností zástupců poříditi si předváděcí vozidla.

110 Pokud jde o poznámky Komise týkající se povinnosti zástupců provést záruční opravy, ze spisu vyplývá, že zástupce obdrží od Mercedes-Benz za dohodnuté záruční práce záruční odměnu, která odpovídá, pokud jde o cenu za práci, průměrnému tarifu stanovenému v závislosti na obratu, přičemž zástupce tento tarif předem oznamuje Mercedes-Benz na začátku každého kalendářního pololetí, a pokud jde o náklady na materiál, pořizovací ceně součástek zástupce zvýšené o dodatek za cenu materiálu Mercedes-Benz (viz čl. 13 odst. 3 smlouvy o zastoupení).

111 Soud má za to, že Komise neprokázala, že záruční odměna je obchodně nepřiměřená, a že tedy pro zástupce existuje skutečné finanční riziko spojené s povinností provést záruční opravy. Je namístě dojít k závěru, že ze sporného rozhodnutí nevyplývá, že tato činnost spojená s prodejem vozidel Mercedes-Benz ve skutečnosti zahrnuje výjimečná rizika, i když je pravda, že pokud není vykonávána



správně a účinně, může být ztrátová a snížit, ne-li vyloučit, zisky zástupce spojené s prodejem vozidel. Stejně tak je namístě dojít k závěru, že Komise neprokázala, že povinnosti uložené zástupcům spočívající ve zřízení opravárenské dílny, nabízení poprodejního servisu a kupování a skladování náhradních dílů, zahrnují citelná hospodářská rizika.

112 Komise se ve skutečnosti omezuje na výčet povinností uložených ve smlouvě o zastoupení spojených s prodejem vozidel a upřesnění údajného významu obratu dosaženého zástupcem díky činnostem, které jsou smluvně spojeny s prodejem vozidel v porovnání s obratem, který dosahuje v rámci samotného prodeje vozidel, aniž by ukázala, v čem tyto povinnosti představují značná rizika na straně zástupce. Komise správně neposoudila dosah těchto povinností z hlediska praxe. Soud se domnívá, že tyto povinnosti nepředstavují obchodní riziko, které by umožňovalo kvalifikovat zástupce Mercedes-Benz jako nezávislý subjekt.

113 Z toho vyplývá, že kvalifikace postavení německého zástupce Mercedes-Benz podle čl. 81 odst. 1 ES uvedená v bodě 102 tohoto rozsudku není vyvrácena skutečností, že němečtí zástupci Mercedes-Benz jsou povinni převzít některé činnosti a finanční povinnosti podle smlouvy o zastoupení. Je třeba také zdůraznit, že jde o činnosti vykonávané na jiných trzích, než je dotčený trh v projednávané věci. I kdyby totiž mělo být připuštěno, že tyto povinnosti zahrnují určitá omezená rizika pro zástupce, je namístě dojít k závěru, že tato rizika samotná nejsou způsobilá změnit kvalifikaci vztahu mezi žalobkyní a jejími zástupci podle práva hospodářské soutěže, pokud jde o dotčený trh v projednávané věci.

114 Krom toho Komise ve sporném rozhodnutí uvádí, že určitá ustanovení německé smlouvy o zastoupení se překrývají s ustanoveními smluv Mercedes-Benz o autorizovaném prodeji uzavřených v Belgii a Španělsku, a vyvozuje z toho závěr, že „povinnosti uložené německým zástupcům jsou totožné s povinnostmi uloženými

zahraničním smluvním distributorům a oba dva typy distribuce jsou rovněž stejně silně „začleněny“ do distribučního systému Mercedes-Benz“, a že tyto „vlastnosti tedy nepředstavují správné kritérium pro odlišení obchodního zástupce od nezávislého distributora“ (165. bod odůvodnění).

- 115 Předmětná ustanovení se týkají zejména povinností provádět distribuci zboží, chránit zájmy žalobkyně, pokud jde o použití jména a značky Mercedes-Benz a pravidel týkajících se zřízení vedlejších provozoven a předváděcích prostor mimo hlavní provozovnu. Soud má za to, že se tato ustanovení týkají v zásadě vedlejších aspektů, které jsou společné každému typu distribuční smlouvy a podle argumentu samotné Komise neumožňují odlišit obchodního zástupce od nezávislého distributora.
- 116 Je namístě konstatovat, že v rozporu s tvrzením Komise ve 165. bodě odůvodnění sporného rozhodnutí nemohou tato ustanovení prokázat, že belgičtí a španělští distributoři Mercedes-Benz jsou stejně silně začleněni do distribučního systému Mercedes-Benz jako její němečtí zástupci. V tomto ohledu má Soud za to, že tento závěr Komise je zjevně nesprávný a nebere v úvahu zásadní rozlišení mezi německými zástupci a belgickými a španělskými distributory, pokud jde o prodej vozidel značky Mercedes-Benz.
- 117 Ustanovení distribučních smluv Mercedes-Benz v Belgii a Španělsku totiž zejména stanoví na rozdíl od německé smlouvy o zastoupení, že autorizovaný prodejce je odpovědný za distribuci vozidel a sjednávání prodejů. Autorizovaný prodejce tyto výrobky kupuje a prodává svým zákazníkům na vlastní účet a svým jménem a na vlastní rizika a nebezpečí (viz článek 2 belgické smlouvy a článek 6 španělské smlouvy). Stejně tak distribuční smlouvy Mercedes-Benz v Belgii a Španělsku stanoví, že si Mercedes-Benz a její autorizovaní prodejci zachovávají svou nezávislost. Autorizovaný prodejce není zástupcem nebo mandatářem Mercedes-

Benz a strany se navzájem nemohou zavazovat (viz článek 2 belgické smlouvy a článek 6 španělské smlouvy). Mimoto belgičtí a španělští autorizovaní prodejci musejí mít stále k dispozici zásobu nových vozidel, kromě předváděcích vozidel, určenou k vystavení ve svých provozovnách a k dodání svým zákazníkům [článek 8 belgické smlouvy a článek 15 písm. a) španělské smlouvy]. Je třeba uvést, že jako u německé smlouvy o zastoupení jsou prodejní podmínky připojeny k belgickým a španělským smlouvám, ale že v těchto posledně uvedených se jedná o podmínky týkající se prodeje vozidel skupinou Mercedes-Benz autorizovanému prodejci (článek 12 belgické smlouvy a článek 8 španělské smlouvy).

118 Soud má tedy za to, že v rozporu se závěrem Komise těmito okolnostmi je podtrženo důležité rozlišení mezi jednak úlohou německého zástupce, který je začleněn do podniku svého zmocnitele Mercedes-Benz, a jednak úlohou nezávislého distributora v Belgii a Španělsku. Je namístě připomenout, že dotčený trh v projednávaném případě je trhem v oblasti maloobchodu s osobními automobily Mercedes. Nezávislý distributor je schopen určit nebo alespoň ovlivnit podmínky, za kterých dochází k prodejm, jelikož je to on, kdo je prodejcem, kdo nese hlavní riziko, pokud jde o cenu vozidla, a kdo vozidla skladuje. Právě tento vyjednávací prostor distributora, který se nachází mezi výrobcem a zákazníkem, distributora vystavuje riziku použití článku 81 ES, co se týče jeho vztahu s výrobcem. Úloha a postavení německého zástupce Mercedes-Benz jsou ve skutečnosti v projednávaném případě velmi odlišné.

119 Z toho vyplývá, že existence dohody mezi podniky ve smyslu čl. 81 odst. 1 ES nebyla právně dostačujícím způsobem prokázána.

120 Je tedy třeba přijmout první žalobní důvod jako opodstatněný.

*K druhému žalobnímu důvodu, který vychází z porušení článku 81 ES a nařízení č. 1475/95, pokud jde o první a třetí opatření konstatované Komisí ve sporném rozhodnutí*

- 121 Druhý žalobní důvod se dělí na dvě části. Zaprvé žalobkyně tvrdí, že Komise ve sporném rozhodnutí neprokázala, že Mercedes-Benz uzavřela dohody se svými obchodními zástupci v Německu, kterými posledně uvedeným zabránila v rozporu s čl. 81 odst. 1 ES prodávat vozidla zahraničním konečným uživatelům. Domnívá se, že instrukce udělené zástupcům se týkaly pouze prodejů neoprávněným dalším prodejčům, takže jsou vyňaty podle čl. 3 odst. 10 nařízení č. 1475/95. Zadruhé žalobkyně uvádí, že omezení dodávek leasingovým společnostem ve Španělsku a Německu nepředstavují omezení hospodářské soutěže ve smyslu čl. 81 odst. 1 ES a jsou v každém případě vyňata podle nařízení č. 1475/95.
- 122 Ze závěrů Soudu k prvnímu žalobnímu důvodu vyplývá, že smlouvy o obchodním zastoupení uzavřené Mercedes-Benz s jejími zástupci v Německu nepodléhají zákazu kartelových dohod uvedenému v čl. 81 odst. 1 ES. Případné instrukce udělené Mercedes-Benz jejím zástupcům v Německu neprodávat zákazníkům mimo jejich smluvní území a údajná omezení dodávek leasingovým společnostem v Německu tedy nespádají do rozsahu působnosti čl. 81 odst. 1 ES. Z toho vyplývá, že není nezbytné zkoumat první část tohoto žalobního důvodu, ani jeho druhou část v rozsahu, v němž se týkají povinností německých zástupců ohledně sjednávání prodejů nových vozidel leasingovým společnostem.

## Argumenty účastníků řízení

123 Žalobkyně uplatňuje, že tvrzení Komise uvedené ve sporném rozhodnutí, podle kterého omezení dodávek leasingovým společnostem ve Španělsku „za účelem vytvoření zásob“ má za cíl omezení hospodářské soutěže, je chybné. Uplatňuje, že španělské smlouvy o autorizovaném prodeji neporušují čl. 81 odst. 1 ES z různých důvodů. Zaprvé, pokud jde o cenové výhody nebo slevy, se žalobkyně domnívá, že s leasingovými společnostmi skupiny Mercedes-Benz a leasingovými společnostmi mimo tuto skupinu se zachází stejným způsobem. Leasingové společnosti skupiny Mercedes-Benz totiž nezískávají jiné nákupní podmínky než podmínky poskytnuté konečným zákazníkům. Mimoto není pravda, že by významní zákazníci měli automaticky právo na cenové slevy. Podle žalobkyně přísluší Mercedes-Benz, aby rozhodla o udělení slev významným zákazníkům a aby z dohod nevyplývaly případné nerovnosti v zacházení mezi leasingovými společnostmi a „velkými zákazníky“, které omezují hospodářskou soutěž. Navíc rozhodnutí poskytnout nebo odmítnout cenové slevy určité kategorii zákazníků je jednostranným úkonem, a nikoliv dohodou podle čl. 81 odst. 1 ES. Zadruhé podle žalobkyně, v rozporu s tvrzením Komise ve sporném rozhodnutí, zákaz dodávek leasingovým společnostem mimo skupinu „za účelem vytvoření zásob“ nemá za cíl omezení hospodářské soutěže. Ve skutečnosti totiž dodání vozidla osobě, které byl poskytnut finanční pronájem, není rychlejší, jelikož zákazníci Mercedes-Benz obecně chtějí model, který si sami vyberou a nechají vybavit podle svých přání. Dodává rovněž, že tabulky uvedené ve 14. a 22. bodě odůvodnění sporného rozhodnutí ukazují, že leasingové společnosti mimo skupinu soutěží s jejími vlastními společnostmi. Poznává rovněž, že tržní podíl cizích leasingových společností v oblasti finančního pronájmu vozidel Mercedes-Benz vzrostl z 28% v roce 1996 na 36% v roce 2000.

124 Žalobkyně tvrdí, že i kdyby došlo k porušení čl. 81 odst. 1 ES, podléhalo by v každém případě výjimce. Poznává, že v období do 30. září 1996 byl předmětný zákaz vyňat podle nařízení Komise (EHS) č. 123/85 ze dne 12. prosince 1984 o použití

čl. [81] odst. 3 [CE] na určité kategorie dohod o prodeji a servisu motorových vozidel (Úř. věst. L 15, s. 16).

- 125 Žalobkyně rovněž tvrdí, že zákaz dodávek leasingovým společnostem za účelem vytvoření zásob byl vyňat podle nařízení č. 1475/95 od 1. října 1996, kdy toto nařízení vstoupilo v platnost. Domnívá se, že leasingové společnosti, které objednávají motorová vozidla nezávisle na smlouvách o finančním pronájmu s následnou koupí najaté věci již uzavřených nebo konkrétně právě uzavíraných za účelem vytvoření zásob, v praxi jednají jako další prodejci uvedených vozidel v okamžiku poskytnutí finančního pronájmu.
- 126 Podle článku 1 se nařízení č. 1475/95 použije na obchodní smlouvy o autorizovaném prodeji motorových vozidel, ve kterých je činnost autorizovaného prodejce označena pojmem „další prodej“. Pojem „další prodej“ je definován v čl. 10 odst. 12 tohoto nařízení jako „prodej motorového vozidla, které předtím získal svým vlastním jménem a na svůj vlastní účet“ (*neoficiální překlad*). Nařízení č. 1475/95 zavedlo rozlišení mezi dalšími prodejci a konečnými zákazníky. Žalobkyně dodává, že podle čl. 3 odst. 10 uvedeného nařízení lze distributorovi zakázat dodávat dalšímu prodejci. Výsledkem takového zákazu je podle ní ochrana systému selektivní distribuce.
- 127 Žalobkyně uplatňuje, že ačkoliv čl. 10 odst. 12 nařízení č. 1475/95 „stanoví jako případ dalšího prodeje smlouvu o finančním pronájmu mezi odběratelem autorizovaného prodejce a nájemcem, která stanoví převod vlastnictví nebo kupní opci“, toto nařízení neobsahuje žádnou zmínku, která by umožňovala zjistit, zda leasingové společnosti, které ještě neuzavřely žádnou konkrétní smlouvu ohledně dotyčného motorového vozidla s třetí osobou, musejí být kvalifikovány jako „další prodejce“ nebo „konečný zákazník“. Nicméně v rozporu s tvrzením Komise je absurdní vykládat čl. 10 odst. 12 nařízení č. 1475/95 v tom smyslu, že jako „další prodej“ může být kvalifikována pouze smlouva o finančním pronájmu obsahující

kupní opci umožňující nájemci stát se vlastníkem před skončením platnosti smlouvy. Podle žalobkyně je cílem ustanovení spíše pokládat za další prodej smlouvu o finančním pronájmu, pokud nájemce získá kupní opci při uzavření smlouvy nebo také v průběhu jejího trvání. Poznámává, že čl. 10 odst. 12 tohoto nařízení se týká všech smluv o finančním pronájmu, které stanoví převod vlastnictví nebo kupní opci.

128 Kromě toho mělo toto ustanovení v členských státech velmi různé následky v závislosti na obvyklé smluvní formě nájmu vozidel v každé zemi. Podle španělského práva totiž nejsou smlouvy o finančním pronájmu uzavírány bez kupní opce před skončením platnosti smlouvy. V důsledku toho je španělský leasingový podnik vždy „dalším prodejcem“.

129 Žalobkyně upřesňuje, že podle španělského zákona č. 26/1988 ze dne 29. července 1988 o pravidlech chování a kontrole úvěrových společností (dále jen „zákon 26/1988“) smlouva o finančním pronájmu s následnou koupí najaté věci již pojmově předpokládá stanovení kupní opce ve prospěch nájemce. Pokud taková kupní opce neexistuje, smlouva musí být kvalifikována jako nájemní smlouva. Je však zakázáno, aby leasingové společnosti uzavíraly takové nájemní smlouvy z důvodů správního dohledu. V důsledku toho ve Španělsku leasingové společnosti uskutečňují pouze skutečné leasingové operace, které stanoví kupní opci ve prospěch nájemce. Všechny smlouvy o finančním pronájmu uzavřené v této zemi tedy splňují podmínky čl. 10 odst. 12 druhé věty nařízení č. 1475/95 a musejí být kvalifikovány jako další prodej.

130 Žalobkyně se domnívá, že pokud není zjištěna konkrétní destinace motorového vozidla, musí „mít alespoň možnost chránit systém selektivní distribuce proti neoprávněným dalším prodejům, které pak již nejsou kontrolovatelné nebo zjistitelné“.

- 131 Uplatňuje, že pokud by leasingové společnosti mohly jednat na trhu nad rámec finanční činnosti jako nezávislí obchodníci, měly by možnost rychle získat modely vozidel a značné obchodní slevy z důvodu objemu svých nákupů, aniž by měly povinnost vynaložit investice a značné náklady odpovídající požadavkům poprodejního servisu a zajišťování údržbářských prací a záručních prací u prodaných vozidel. Vytvoření zásob leasingovými společnostmi nezajišťuje úroveň kvality systému selektivní distribuce, který umožňuje, aby nová vozidla byla skladována v technicky vyhovujících podmínkách a aby byla dodána zákazníkům až po kontrole provedené odborníky. Podle žalobkyně dodržování této úrovně kvality je nezbytné k zaručení dobrého jména značky Mercedes-Benz.
- 132 Žalobkyně se domnívá, že omezení dodávek určených k vytvoření zásob leasingových společností mají za cíl zabránit obcházení zákazu dodávky dalším prodejčům, a že tak ostatně Komise definuje cíl nařízení č. 1475/95. Dodává, že Komise tím, že shledala, že omezení těchto dodávek není vyňato nařízením č. 1475/95, nedodržela zásady vytyčené Soudním dvorem ve vztahu k nařízení č. 123/85 v rozsudku Volkswagen a VAG Leasing, bod 41 výše, a v rozsudku Soudního dvora ze dne 24. října 1995, Bayerische Motorenwerke (C-70/93, Recueil, s. I-3439). Tvrdí, že podle této judikatury musejí být leasingové společnosti považovány za další prodejce, pokud se neomezují na nákup vozidel za účelem uspokojení poptávky svých zákazníků, ale vytvářejí zásoby, „které nabízejí zákazníkům přilákaným za tímto účelem“.
- 133 Komise zpochybňuje argumentaci žalobkyně, podle které dotčená opatření neomezují hospodářskou soutěž.
- 134 Domnívá se, že žalobkyně chtěla zabránit zprostředkovatelům, aby uskutečňovali prodeje většího rozsahu odpovídající objemu poptávky leasingových společností, a tedy plánovaným způsobem přenášeli na dané společnosti, které soutěží



s leasingovými společnostmi Mercedes-Benz, úspory z rozsahu, které běžně doprovází nákup velkého objemu zboží.

135 Komise zpochybňuje analýzu nařízení č. 1475/95 učiněnou žalobkyní a domnívá se, že toto nařízení nevyjímá zákaz dodávek leasingovým společnostem pro účely vytvoření zásob nebo rezerv. Podle ní toto nařízení opravňuje výrobce zakázat svým autorizovaným prodejcům prodej nových vozidel dalším prodejcům, kteří nepatří do distribuční sítě, aniž by ztratili výhodu výjimky. Článek 10 odst. 12 nařízení upřesňuje okolnosti, za kterých má být uzavření smlouvy o finančním pronájmu s následnou koupí najaté věci kvalifikováno jako další prodej. O tento případ se jedná, pokud smlouva „stanoví převod vlastnictví nebo kupní opci před skončením platnosti smlouvy“. Ve všech ostatních případech musí být leasingová společnost pokládána za konečného zákazníka a je zakázáno zakázat nebo omezit prodeje ve prospěch těchto společností. V důsledku toho má Komise za to, že výklad učiněný žalobkyní ohledně čl. 10 odst. 12 nařízení č. 1475/95 je příliš široký. V tomto ohledu tvrdí, že dotčená pravidla obsažená ve španělských smlouvách o autorizovaném prodeji nerozlišují, zda smlouva použitá leasingovou společností stanoví možnost prodeje vozidla před nebo po skončení platnosti smlouvy (110. bod odůvodnění sporného rozhodnutí), ale zakazují dodávky leasingovým společnostem bez ohledu na tuto skutečnost, pokud objednávka směřuje k vytvoření zásob. Tento typ objednávky přitom z leasingové společnosti nečiní dalšího prodejce.

136 Podle Komise riziko, že leasingové společnosti prodají vozidla přímo ze svých rezerv nebo před uplynutím platnosti smlouvy dotčeným zákazníkům, může být pokryto vhodnými smluvními ustanoveními a neopravňuje žalobkyni, aby zakázala dodávky těmto společnostem, jsou-li tato vozidla určena k vytvoření zásob.

137 Článek 10 odst. 12 nařízení č. 1475/95 směřuje k zabránění obcházení zákazu dodávek dalším prodejcům, kteří by přeprodávali nová vozidla. Toto ustanovení uznává existenci obcházení ve všech případech, kdy nájemce v rámci finančního

pronájmu obdrží právo získat vlastnictví k pronajatému vozidlu před skončením platnosti smlouvy. Existence takového obcházení přitom závisí na okamžiku, kdy se vlastnictví k vozidlu považuje za převedené na nájemce nebo kdy na něj může být převedeno, a nikoliv na okamžiku, kdy nájemce získá kupní opci při skončení smlouvy. Dodává, že rozsudky Volkswagen a VAG Leasing, bod 41 výše, a Bayerische Motorenwerke, bod 132 výše, se týkají právní situace vytvořené nařízením č. 123/85, které neobsahovalo pravidlo výslovně upravující smlouvy o finančním pronájmu. Vysvětluje, že tato mezera byla odstraněna nařízením č. 1475/95, které stanovilo, že o další prodej se jedná, pouze pokud nájemce může nabýt vlastnictví k vozidlu před skončením platnosti smlouvy o finančním pronájmu díky kupní opci.

## Závěry Soudu

- 138 Soud uvádí, že ve sporném rozhodnutí Komise zejména konstatovala, že žalobkyně sama nebo prostřednictvím MBE omezovala od 1. října 1996 až do přijetí uvedeného rozhodnutí dodávky vozidel leasingovým společnostem ve Španělsku určené k vytvoření zásob a že toto omezení nebylo vyňato podle nařízení č. 1475/95.
- 139 V rámci druhé části tohoto žalobního důvodu žalobkyně tvrdí, že jednak čl. 4 písm. d) španělské smlouvy o autorizovaném prodeji neporušil čl. 81 odst. 1 ES a jednak že je zákaz dodávat vozidla leasingovým společnostem ve Španělsku za účelem vytváření zásob v každém případě vyňat nařízením č. 1475/95.
- 140 V tomto ohledu Komise ve 196. bodě odůvodnění sporného rozhodnutí konstatuje, že „omezení dodávek leasingovým společnostem mimo skupinu se právě jasně týká leasingových společností, které chtějí koupit velké množství vozidel nebo celé ,

automobilové parky' vozidel určené k finančnímu pronájmu, pro které však ještě nemají nalezené zákazníky". Ve 176. bodě odůvodnění zejména konstatuje, že ustanovení ohledně leasingové činnosti zástupců a autorizovaných prodejců mají za cíl omezení hospodářské soutěže v oblasti prodejních cen a podmínek u vozidel určených k finančnímu pronájmu. S odkazem na ustálenou judikaturu Komise konstatuje, že zohlednění účinků sporných ustanovení je zbytečné, jelikož pro účely použití čl. 81 odst. 1 ES postačí, aby omezení hospodářské soutěže bylo cílem těchto opatření (178. bod odůvodnění).

141 Soud nejprve shledává, že Komise ve sporném rozhodnutí nerozlišuje mezi německým trhem a španělským trhem, co se týče údajných omezení dodávek leasingovým společnostem. Předpokládá totiž, že čl. 4 písm. d) španělské smlouvy o autorizovaném prodeji vedl k týmž omezením hospodářské soutěže jako čl. 2 odst. 1 písm. d) smlouvy s německými zástupci [viz zejména 105. až 111. a 176. bod odůvodnění].

142 Z argumentů žalobkyně v rámci druhé části tohoto žalobního důvodu přitom vyplývá, že na rozdíl od situace v Německu jsou smluvní vztahy v oblasti finančního pronájmu ve Španělsku upraveny zvláštním zákonem, a sice zákonem 26/1988.

143 Je třeba poznamenat, že dodatečné ustanovení č. 7 zákona 26/1988 zejména stanoví:

„1. Za leasingové operace jsou považovány smlouvy, jejichž výlučným cílem je přenechání movitého nebo nemovitého majetku do užívání, přičemž toto zboží bylo za tímto účelem koupeno podle specifikací budoucího uživatele, za úhradu spočívající v pravidelném splácení nájemného, na které odkazuje bod 2 tohoto

ustanovení. Uživatel může nabýt majetek, který je předmětem přenechání pouze k zemědělskému, rybolovnému, průmyslovému, obchodnímu, řemeslnému, služebnímu nebo profesnímu využití. Smlouva o finančním pronájmu vždy obsahuje kupní opci pro uživatele ke skončení platnosti smlouvy.

Pokud uživatel z jakéhokoliv důvodu neodkoupí majetek, který je předmětem smlouvy, je pronajímatel oprávněn jej přenechat novému uživateli, aniž by byla zásada uvedená v předchozím odstavci považována za porušenou z důvodu, že majetek nebyl koupen v souladu se specifikacemi nového uživatele.

2. Smlouvy, na které odkazuje toto ustanovení mají minimální dobu platnosti dva roky, pokud se týkají movitého majetku, a deset let, pokud se týkají nemovitostí nebo technických provozoven. Nicméně za účelem zamezení zneužívajícímu jednání může vláda stanovit další minimální doby platnosti smluv v závislosti na povaze různého zboží, kterého se uvedené smlouvy mohou týkat.“

<sup>144</sup> S účinností od 1. ledna 1996 byl odstavec 2 dodatečného ustanovení č. 7 zákona 26/1988 nahrazen čl. 128 odst. 2 zákona 43/1995 ze dne 27. prosince 1995 o dani z příjmů společností (BOE č. 310 ze dne 28. prosince 1995, s. 37072), který stanoví:

„2. Smlouvy, na které odkazuje předchozí bod, mají minimální dobu platnosti dva roky, pokud se týkají movitého majetku, a deset let, pokud se týkají nemovitostí nebo technických provozoven. Za účelem zamezení zneužívajícímu jednání mohou být podzákoným předpisem stanoveny další minimální doby platnosti smluv v závislosti na povaze různého zboží, kterého se uvedené smlouvy mohou týkat.“

145 Z těchto ustanovení vyplývá, že smlouvy o finančním pronájmu ve Španělsku podléhají několika zvláštním podmínkám, zejména:

- musejí mít minimální dobu platnosti dva roky, co se týče movitého majetku, včetně motorových vozidel;
  
- musejí povinně stanovit ve prospěch nájemce kupní opci ke skončení své platnosti;
  
- movitý majetek, včetně motorových vozidel, který je předmětem smluv o finančním pronájmu, je za tímto účelem zakoupen leasingovou společností podle specifikací nájemce.

146 Z toho vyplývá, že španělský zákon, který upravuje smlouvy o finančním pronájmu, vyžaduje, aby všechny španělské leasingové společnosti měly již v okamžiku zakoupení vozidla nalezeného nájemce pro účely smlouvy o finančním pronájmu.

147 Konkludentní předpoklad učiněný Komisí, pokud jde o totožný účinek ustanovení německých a španělských smluv o autorizovaném prodeji, tudíž není opodstatněný, což má v rámci tohoto žalobního důvodu dva důsledky.

- 148 Zaprvé každá smlouva o finančním pronájmu uzavřená ve Španělsku musí mít minimální dobu platnosti dva roky a kupní opce může být uplatněna až ke skončení platnosti smlouvy. Kupní opce tedy může být uplatněna až ke skončení minimální doby platnosti dvou let. Z toho vyplývá, že nájemce není ve Španělsku v rámci smlouvy o finančním pronájmu schopen při uplatnění kupní opce získat nové vozidlo.
- 149 V tomto ohledu je třeba připomenout, že nařízení č. 1475/95 vyjímá z rozsahu působnosti čl. 81 odst. 1 ES dohody, ve kterých se jedna smluvní strana (dodavatel) zavazuje druhé smluvní straně (distributorovi) dodávat v rámci vymezeného území společného trhu pouze této druhé straně nebo této druhé straně a vymezenému počtu jiných podniků distribučního systému za účelem dalšího prodeje určitá nová motorová vozidla, včetně jejich náhradních dílů (článek 1).
- 150 V souladu s čl. 3 odst. 10 nařízení č. 1475/95 platí výjimka také tehdy, jestliže výše uvedený závazek je spojen se závazkem distributora nedodávat dalšímu prodejci smluvní zboží, pokud tento prodejce není podnikem v rámci distribučního systému. Pojem „další prodej“ byl definován v čl. 10 odst. 12 uvedeného nařízení jako „všechna právní jednání, při kterých fyzická nebo právnická osoba – ‚další prodejce‘ – zcizí motorové vozidlo, které je dosud nové, a které předtím nabyl svým vlastním jménem a na svůj vlastní účet, bez ohledu na právní kvalifikaci podle občanského práva nebo druh transakce, kterou byl tento další prodej proveden“ (*neoficiální překlad*). Totéž ustanovení přiřazuje pod další prodej „všechny smlouvy o finančním pronájmu s následnou koupí najaté věci, které stanoví převod vlastnictví nebo kupní opci před skončením platnosti smlouvy“ (*neoficiální překlad*).
- 151 Toto nařízení zejména umožňuje dodavateli zakázat v rámci dohod, které upravují jeho síť výhradní distribuce, distributorům dodávat kupujícímu, který je dalším prodejcem ve smyslu čl. 10 odst. 12, včetně kupujícího pokládaného za dalšího

prodejce, pokud prodá nová vozidla v rámci smluv o finančním pronájmu s následnou koupí najaté věci tak, jak jsou definovány v témže ustanovení.

- 152 V tomto ohledu je třeba konstatovat, že z čl. 4 písm. d) španělské smlouvy o autorizovaném prodeji jasně vyplývá, že se zákaz uložený autorizovaným prodejcem netýká všech dodávek leasingovým společnostem mimo skupinu Mercedes-Benz, ale pouze dodávek, pro které tyto společnosti neměly nalezeného zákazníka.
- 153 Přitom z definice pojmu „další prodej“ uvedené v čl. 10 odst. 12 nařízení č. 1475/95 vyplývá, že možnost dodavatele zakázat distributorům dodávání fyzickým nebo právnickým osobám pokládaným za „dalšího prodejce“ se omezuje na případ, kdy posledně uvedení prodávají nová motorová vozidla. Toto postavení smlouvy o finančním pronájmu s následnou koupí najaté věci na roveň dalšímu prodeji má za cíl umožnit dodavateli zajištění celistvosti distribuční sítě tím, že zamezí, aby smlouva o finančním pronájmu s následnou koupí najaté věci, která stanoví převod vlastnictví nebo kupní opci před skončením platnosti smlouvy byla použita k uskutečnění nabytí vlastnictví k vozidlu mimo síť výhradní distribuce, pokud je toto vozidlo stále nové.
- 154 Z toho vyplývá, že v rozporu s tvrzením žalobkyně ze zákona 26/1988 nevyplývá, že všechny španělské smlouvy o finančním pronájmu s následnou koupí najaté věci automaticky splňují podmínky pro výjimku uvedené v čl. 2 odst. 10 nařízení č. 1475/95.
- 155 Z předchozího vyplývá, že argument žalobkyně, pokud jde o použití výjimky podle nařízení č. 1475/95, je neopodstatněný.

156 Zadruhé s ohledem na skutečnost, že španělský zákon vyžaduje, aby každá leasingová společnost již měla nalezeného nájemce v okamžiku získání vozidla, omezení zjištěná Komisí ve 176. bodě odůvodnění sporného rozhodnutí tedy již vyplývají z použitelných právních předpisů nezávisle na čl. 4 písm. d) španělské smlouvy o autorizovaném prodeji. Jinými slovy již v důsledku působení těchto právních předpisů se společnosti mimo skupinu Mercedes-Benz nacházejí ve stejné situaci jako společnosti, které patří do této skupiny. Z toho vyplývá, že argument žalobkyně, podle kterého omezení dodávek leasingovým společnostem ve Španělsku nepředstavují omezení hospodářské soutěže ve smyslu čl. 81 odst. 1 ES, je opodstatněný.

157 V důsledku toho je třeba zrušit třetí odrážku článku 1 sporného rozhodnutí v rozsahu, v němž odkazuje na údajné protiprávní jednání ve Španělsku.

*Ke třetímu žalobnímu důvodu, který vychází z porušení čl. 81 odst. 1 ES a ze zjevně nesprávného posouzení druhého a čtvrtého opatření konstatovaného Komisí ve sporném rozhodnutí*

158 Třetí žalobní důvod se dělí na dvě části. Zprvė žalobkyně tvrdí, že Komise neprokázala existenci dohody uzavřené s jejími německými zástupci směřující k tomu, aby tito zástupci požadovali od zákazníků z jiného smluvního území 15% zálohu z prodejní ceny vozidla. Domnívá se rovněž, že tato záloha je v každém případě objektivně odůvodněná a že měla právo nařídít svým zástupcům, aby ji požadovali. Zadruhé se žalobkyně domnívá, že Komise ve sporném rozhodnutí neprávem shledala, že setkání ze dne 20. dubna 1995 mezi devíti členy sdružení autorizovaných prodejců Mercedes-Benz v Belgii a vedením MBBel vedlo k dohodě mezi těmito účastníky směřující k omezení hospodářské soutěže v oblasti cen v Belgii.



- 159 Z posouzení prvního žalobního důvodu Soudem vyplývá, že čl. 81 odst. 1 ES se nevztahuje na příkaz udělený Mercedes-Benz jejím německým zástupcům v dopise č. 52/85 ze dne 12. září 1985, aby vyžadovali od svých zahraničních zákazníků z jiného smluvního území 15% zálohy z ceny vozidla. Z toho vyplývá, že není nezbytné zkoumat první část projednávaného žalobního důvodu.

### Argumenty účastníků řízení

- 160 Žalobkyně uplatňuje, že Komise ve sporném rozhodnutí neprávem shledala, že setkání ze dne 20. dubna 1995 mezi devíti členy sdružení autorizovaných prodejců Mercedes-Benz v Belgii a vedením MBBel vedlo k dohodě mezi tímto sdružením a MBBel směřující k omezení hospodářské soutěže v oblasti cen v Belgii. Sdružení belgických autorizovaných prodejců nemohlo přijmout žádné rozhodnutí zavazující své členy, ale pouze vydat doporučení. Mimoto podle žalobkyně vystoupení autorizovaného prodejce p. Kalscheuera, jenž na tomto setkání oznámil, že „vztahy mezi distributory se zlepšily díky opatření proti prodeji za sníženou cenu“, ukazuje, že o předmětných opatřeních již bylo autorizovanými prodejci rozhodnuto.
- 161 Žalobkyně nepochybně, že se MBBel účastnila setkání ze dne 20. dubna 1995 a že sdružení belgických autorizovaných prodejců ze své vlastní iniciativy navrhlo zavedení maximálně 3% výše obchodních slev pro novou řadu W 210. Uplatňuje však, že MBBel se horizontálně ani vertikálně neúčastnila dohody určující prodejní ceny a že MBBel nepřijala žádné opatření provádějící tyto návrhy, které nikdy neschválila. Naopak MBBel byla vždy proti těmto návrhům. Účastnila se pouze jako pozorovatel a dovozce. Žádný ústní projev zástupce MBBel není vskutku zmíněn. Skutečnost, že jediné MBBel byla schopná provést snížení dodávek vozidel, neprokazuje, že skutečně zaujala takové chování.

162 V tomto ohledu žalobkyně zpochybňuje, že MBBel na setkání zastupovala zájmy poboček, a uvádí, že v té době ještě pobočky nebyly aktivními členy sdružení. Nicméně podle žalobkyně není zřejmé, že pobočky mohly mít zájem na omezení výše obchodních slev. To je prokázáno skutečností, že autorizovaný prodejce Goossens, jak bylo uvedeno v zápisu z jednání sdružení, vytýkal pobočkám uskutečňování „prodeje za nízkou cenu“. Mimoto podle žalobkyně námitka uvedená ve sporném rozhodnutí týkající se horizontálního omezení (viz 141. bod odůvodnění), která nebyla uvedena v oznámení námitek, neměla být tedy vzata v úvahu. Pokud jde o argument Komise uvedený v bodě 177 níže, žalobkyně se domnívá, že tento argument vyplývá ze selektivní citace oznámení námitek (viz bod 186 tohoto oznámení). Navíc poznamenává, že „opatření proti prodeji za sníženou cenu“ provedené před 20. dubnem 1995 mohlo být kvalifikováno jako „horizontální“ dohoda, pouze pokud bylo dohodnuto mezi autorizovanými prodejci. Ačkoliv Komise ve 168. bodě oznámení námitek prohlásila, že se MBBel účastnila tohoto opatření proti prodeji za sníženou cenu, nic nenasvědčuje tomu, že MBBel se toho opatření účastnila jako konkurent autorizovaných prodejců.

163 Žalobkyně rovněž zpochybňuje, že dopis ze dne 17. října 1995, který MBBel zaslala Mercedes-Benz AG (119. bod odůvodnění sporného rozhodnutí), prokazuje zájem MBBel na snížení cenových slev uplatňovaných belgickými autorizovanými prodejci. MBBel totiž zmínila zveřejněné průměrné tarify, a nikoliv prodejní ceny skutečně vyúčtované autorizovanými prodejci. Navíc zpochybňuje, že dopis MBBel ze dne 14. března 1996, ve kterém napomíná belgického autorizovaného prodejce z Charleroi, který se zákazníkovi nepravdivě představil jako zástupce autorizovaného prodejce z Namuru, prokazuje nesouhlas MBBel se slevou „o 6%“ poskytnutou za jeden vůz W 210.

164 Žalobkyně se domnívá, že tvrzení Komise ohledně účasti MBBel jsou rozporná v tom smyslu, že tvrdí, že MBBel je „připravena aktivně podporovat“ omezení cenových slev (115. bod odůvodnění sporného rozhodnutí) a současně že se MBBel „účastnila“ tohoto omezení (120. bod odůvodnění). Komise dále připustila, že setkání ze dne

20. dubna 1995 bylo výsledkem určité iniciativy distributorů, ale nicméně upřesnila, že MBBel toto setkání zjevně vedla (233. bod odůvodnění sporného rozhodnutí).

165 Žalobkyně uplatňuje, že skutečnost, že Mercedes-Benz namátkově ověřovala, zda autorizovaní prodejci náležitě plní své úkoly zprostředkovatele tím, že k nim posílala fiktivní zákazníky, nemá žádnou spojitost s údajným určováním prodejních cen. Tvrdí, že takové návštěvy, které rovněž provádí ostatní automobilové značky, jsou plně legitimní, jelikož autorizovaní prodejci se ve svých obchodních smlouvách o autorizovaném prodeji zavazují k zajištění vysoké kvality na trhu. Mimoto žalobkyně tvrdí, že cenové praktiky autorizovaných prodejců byly pouze jedním z mnoha dalších aspektů zohledněných v tomto posouzení.

166 Žalobkyně zpochybňuje spojitost mezi setkáním ze dne 20. dubna 1995 a setkáním v Antverpách dne 27. března 1996 (viz 117. bod odůvodnění sporného rozhodnutí). V zápisu z jednání ze dne 20. dubna 1995 totiž jde o otázku dohledu nad prodeji do „konce [roku] 1995“ a návštěvy zmíněné v zápise z jednání ze dne 27. března 1996 se zjevně konaly až do roku 1996.

167 Žalobkyně zpochybňuje, že fax MBBel ze dne 26. listopadu 1996, ve kterém poslední uvedená pověřila společnost Tokata provedením návštěv u autorizovaných prodejců a některých zástupců, umožnil MBBel provést šetření o slevách uplatňovaných u modelů vozidel kombi 220 D a 250 TD třídy C. Připomíná, že shromážděné informace byly anonymní a že nebylo možné přijmout opatření proti jednotlivým distributorům, že šlo o celkové šetření týkající se všech služeb zákazníkům a nejen cenových slev a že šlo o návštěvy autorizovaných prodejců, ale i třinácti paralelních dovozců. Z toho vyplývá, že v rozsahu, v němž byl tento postup proveden, nelze

předpokládat, že šlo o uložení zveřejněných tarifů autorizovaným prodejcům. Mimoto fax neobsahoval žádnou zmínku, podle které dotčení upřednostňovali maximální 3% slevu. Žalobkyně dodává, že zápis z jednání ze dne 20. dubna 1995 se týkal řad vozidel odlišných od vozidel uvedených ve faxu MBBel ze dne 26. listopadu 1996 společnosti Tokata.

168 Žalobkyně zpochybňuje, že údajné určování prodejních cen v Belgii citelně ovlivnilo obchod mezi státy. Poznamenává, že pokud má být učiněn závěr, že skutečně existovala dohoda o obchodních slevách, tato dohoda by se týkala pouze prodeju uskutečněných v Belgii. Objem přeshraničních prodeju jí nebyl dotčen. Navíc zpochybňuje, že údajné porušení trvalo od 20. dubna 1995 do oběžníku ze dne 10. června 1999. Uplatňuje, že Komise neupřesnila, zda protiprávní jednání mělo stále stejnou intenzitu. Žalobkyně tvrdí, že „opatření proti prodeji za sníženou cenu“ zmíněné v zápisu z jednání ze dne 20. dubna 1995 bylo provizorní, že se týkalo pouze modelu W 210 a mělo se uplatňovat pouze ve fázi zavedení nového modelu, tedy do konce roku 1995. V tomto ohledu ze zápisu z jednání ze dne 27. března 1996 vyplývá, že autorizovaní prodejci z Antverp konstatovali, že neexistovala shoda ve věci cenových slev. Navíc ostatní dokumenty citované Komisí neprokazují, že navrhané opatření bylo obnoveno po roce 1995. Tyto dokumenty se týkaly pouze návštěv, které byly běžnou praxí, jejíž výsledky nebyly individualizovány, takže nebylo možné přijmout jakékoliv sankce ve vztahu k jednotlivým autorizovaným prodejcům.

169 Žalobkyně se domnívá, že není odůvodněné přičítat jí určování prodejních cen v Belgii.

170 Úvodem uplatňuje, že Komise se v projednávaném případě odchýlila od své praxe týkající se ukládání pokut společnosti nebo skupině, do které tato společnost patří. Komise měla vzít do úvahy různé skutečnosti, tedy rozsah rozhodovací autonomie dceřiné společnosti, rozsah, ve kterém mateřská společnost věděla o činnostech

dceřiné společnosti v rozporu s kartelovým právem, účast této společnosti na protiprávním jednání, skutečný vliv mateřské společnosti na obchodní politiku dceřiné společnosti, jakož i případné shodné personální obsazení orgánů mateřské a dceřiné společnosti [viz rozhodnutí Komise 87/1/EHS ze dne 2. prosince 1986 o řízení k uplatnění článku [81] Smlouvy o EHS (IV/31.128 – Mastné kyseliny) (Úř. věst. L 3, s. 17), rozhodnutí Komise 86/398/EHS ze dne 23. dubna 1986 o řízení k uplatnění článku [81] Smlouvy o EHS (IV/31.149 – Polypropylen) (Úř. věst. L 230, s. 1), rozhodnutí Komise 85/617/EHS ze dne 16. prosince 1985 o řízení k uplatnění článku [81] Smlouvy o EHS (IV/30.839 – Sperry New Holland) (Úř. věst. L 376, s. 21), rozhodnutí Komise 84/388/EHS ze dne 23. července 1984 o řízení k uplatnění článku [81] Smlouvy o EHS (IV/30.988 – Dohody a jednání ve vzájemné shodě v oblasti plochého skla v zemích Beneluxu) (Úř. věst. L 212, s. 13), rozhodnutí Komise 78/155/EHS ze dne 23. prosince 1977 o řízení k uplatnění článku [81] Smlouvy zakládající Evropské hospodářské společenství (IV/29.146 – BMW SA Belgium a belgičtí autorizovaní prodejci BMW) (Úř. věst. 1978, L 46, s. 33)]. Žalobkyně přepřesňuje, že v automobilovém odvětví dotyčné dceřiné společnosti pro vnitrostátní prodej byly považovány za odpovědné, pokud protiprávní jednání mohlo být lokalizováno v příslušném členském státě [rozhodnutí Komise 2001/146/ES ze dne 20. září 2000 o řízení k uplatnění článku [81] Smlouvy o ES (COMP/36.653 – Opel) (Úř. věst. 2001, L 59, s. 1)].

- 171 Žalobkyně uplatňuje, že tvrzení Komise, podle kterého je odpovědná za chování MBBel, jelikož její majetková účast se blíží 100%, je neopodstatněné. Podle ní z rozsudku Soudního dvora ze dne 16. listopadu 2000, *Stora Kopparbergs Bergslags v. Komise* (C-286/98 P, Recueil, s. I-9925, body 28 a následující) vyplývá, že 100% majetková účast sama o sobě nepostačuje k založení odpovědnosti mateřské společnosti z hlediska kartelového práva. Komise musí prokázat prostřednictvím dalších důkazů, že žalobkyně také skutečně ovlivňovala chování MBBel. Žalobkyně popírá, že věděla o činnostech MBBel a že je aktivně podporovala. Tvrdí, že Komise nepředložila důkaz, že byla informována o setkání sdružení autorizovaných prodejců ze dne 20. dubna 1995. Vysvětluje, že i kdyby se MBBel účastnila „opatření proti prodeji za sníženou cenu“, bylo to bez jejího souhlasu. Žalobkyně v replice dodává,

že Komise neprávem uplatňuje, že jí přísluší prokázat, že toto protiprávní jednání jí nelze přičíst z důvodu, že Mercedes-Benz ve správním řízení vystupovala jako jediná kontaktní osoba Komise pro protiprávní jednání, ke kterému došlo na belgickém území. Podle ní musí Komise prokázat, že Mercedes-Benz byla informována o údajných opatřeních určujících prodejní ceny a že tato opatření „aktivně podporovala“.

172 Komise tvrdí, že MBBel se dne 20. dubna 1995 účastnila se sdružením belgických autorizovaných prodejců dohody o omezení schválených slev na 3%, jejíž nedodržení mělo vést ke snížení kvót přidělených vozidel. Domnívá se, že žalobkyně je odpovědná za toto porušení pravidel hospodářské soutěže, jelikož s MBBel tvoří hospodářskou jednotku.

173 Komise tvrdí, že nelze mít sebemenších pochyb o tom, že účastníci setkání ze dne 20. dubna 1995 přijali „opatření proti prodeji za sníženou cenu“, jelikož v zápisu z tohoto jednání zapisovatel, p. Rauw, používal jasná rozlišení mezi prohlášeními, více či méně důraznými žádostmi, radami a doporučeními a úvahami, výtkami a prohlášeními o záměru účastníků. Krom toho odstavec týkající se fiktivních nákupů, chování bruselských poboček MBBel v oblasti cen, jakož i snížení kvót v případě slev vyšších než 3% ukazuje, že diskuse se zjevně týkaly přijetí opatření, a to s účastí MBBel.

174 Navíc, pokud jde o argumenty žalobkyně vycházející z toho, že zápis z jednání nezmiňuje sebemenší projev MBBel, že posledně uvedená se setkání účastnila jako dovozce, a nikoliv jako zástupce svých poboček a že sdružení autorizovaných prodejců nemělo pravomoc nezbytnou k přijetí závazných rozhodnutí, se Komise domnívá, že tyto argumenty nejsou relevantní. Dodává, že každá osoba, která se účastní setkání, které vede k uzavření protisoutěžních dohod, musí vyjádřit svůj nesouhlas, aby dala jasně najevo, že není součástí dohody. Zápis z jednání ze dne

20. dubna 1995 však nezmiňuje sebemenší odpor MBBel. Tato posledně uvedená dokonce i souhlasila s omezením slev na 3%. V opačném případě by p. Rauw nemohl zapsat, že v případě překročení této hranice bude kvóta vozidel snížena, přičemž jediné MBBel byla schopná přijmout takové opatření.

175 V rozporu s tím, co tvrdí žalobkyně (viz bod 162 výše), MBBel měla zájem na ukončení prodeje za sníženou cenu. Podle Komise zachování ze strany MBBel průměrných cen na vyšší úrovni nemělo žádný smysl, pokud autorizovaní prodejci stále poskytovali větší slevy, a zpochybňovali tak věrohodnost cenového sazebníku. Mimoto má za to, že MBBel jako dovozce nedodává pouze belgickým autorizovaným prodejcům, což zakládá vertikální vztah, ale také konečným zákazníkům prostřednictvím svých bruselských poboček, což zakládá horizontální vztah mezi MBBel a jejími autorizovanými prodejci, což je zpochybňováno žalobkyní.

176 Komise tvrdí, že p. Goossens ze sdružení belgických autorizovaných prodejců zjevně nepovažoval za nezbytné k obvinění poboček z prodeje za sníženou cenu, aby se zástupci těchto poboček také účastnili setkání ze dne 20. dubna 1995, vedle řady vedoucích pracovníků MBBel. Podle Komise je zjevné, že MBBel byla považována nejen za dodavatele, ale také za konkurenta autorizovaných prodejců a že se účastnila dohody o omezení slev v obou těchto postaveních.

177 Komise tvrdí, že v rozporu s tvrzením žalobkyně (viz bod 162 výše) nebylo oznámení námitek omezeno na vertikální hospodářskou soutěž. Má za vysvětlené (v bodě 222 oznámení námitek), že opatření přijaté mezi MBBel a autorizovanými prodejci za účelem boje proti prodeji za sníženou cenu a kontroly poskytnutých slev se snížením kvót vozidel v případě slev přesahujících 3% mělo za cíl omezit hospodářskou soutěž v oblasti cen v Belgii. MBBel tedy nevystupuje pouze jako strana dohody, jejímž cílem je použití ujednání o omezení slev snížením kvót, ale obecněji jako podnik, který se účastní dohody směřující k omezení slev, kontrole chování autorizovaných prodejců v oblasti slev a snížení kvót v případě slev přesahujících 3%. Mimoto se

Komise domnívá, že žalobkyně nemůže kvalifikovat právní posouzení účasti MBBel v dohodě jako nové, jelikož v oznámení námitek uvedla, že MBBel se již účastnila dohody o cenách, zejména na horizontální úrovni, před 20. dubnem 1995, tedy v rámci „opatření proti prodeji za sníženou cenu“. Komise připomíná, že dohoda nemusí být závazná podle občanského práva k tomu, aby představovala dohodu ve smyslu čl. 81 odst. 1 ES (rozsudek Soudního dvora ze dne 11. ledna 1990, Sandoz Prodotti Farmaceutici v. Komise, C-277/87, Recueil, s. I-45, bod 13) (viz bod 160 výše).

178 Podle Komise sporné rozhodnutí prokazuje, že belgičtí autorizovaní prodejci museli očekávat ohlášené fiktivní nákupy a že MBBel hodně lpěla na tom, aby autorizovaní prodejci udržovali své skutečné prodejní ceny na co možná nejvyšší úrovni (117. a 119. bod odůvodnění sporného rozhodnutí). Zpochybňuje argument žalobkyně, podle kterého jednotlivé posudky týkající se různých autorizovaných prodejců byly anonymní. Anonymita těchto posudků totiž nebyla dodržena v zápisu z jednání ze dne 27. března 1996, jelikož autorizovaný prodejce Van Steen NV byl jmenovitě citován. Dodává, že jednotlivé slevy, které pět kontrolovaných autorizovaných prodejců bylo připraveno poskytnout, nemusely být podrobně popsány v zápisu z jednání, jelikož bylo evidentní, že každý autorizovaný prodejce navrhoval slevu vyšší než 3% slevu povolenou sdružením. Podle Komise údajně pozdější názorové rozdíly mezi autorizovanými prodejci týkající se výše slev nejsou nijak relevantní tím spíše, že je sporná dohoda zavazovala zejména vůči MBBel.

179 Komise konstatuje, že pověření společnosti Tokata ze dne 26. listopadu 1996 ukazuje, že chování autorizovaných prodejců v oblasti slev hrálo významnou roli v rámci fiktivních nákupů, v rozporu s tvrzením žalobkyně, která jej vnímá pouze jako jeden z dalších aspektů (viz bod 165 výše). Vysvětluje, že skutečným cílem pověření bylo prověřit reakci 47 belgických autorizovaných prodejců na žádost o 7% slevu.



- 180 Podle Komise žalobkyně popírá jakýkoliv vztah mezi jednak dohodou ze dne 20. dubna 1995 a jednak fiktivními nákupy u pěti autorizovaných prodejců v Antverpách na jaře v roce 1996 a pověřením z listopadu 1996 směřujícím k provedení fiktivních nákupů u všech belgických autorizovaných prodejců (viz bod 166 výše). Komise tvrdí, že časová hranice stanovená na konec roku 1995 uložená dohodou ze dne 20. dubna 1995 se vztahuje pouze na dohodnutou zvláštní sankci, tedy snížení kvót, a nikoliv na stanovení maximální výše slev na 3%. Neuplatňuje, že fiktivní nákupy byly provedeny podle rozhodnutí ze dne 20. dubna 1995, ale konstatuje, že tyto nákupy ukazují, že autorizovaní prodejci museli očekávat tento typ akcí. Komise dodává, že dne 14. března 1996 MBBel vyjádřila své znepokojení nad skutečností, že autorizovaný prodejce z Charleroi prodal vozidlo řady W 210 se slevou 6%.
- 181 Pokud jde o citelné omezení obchodu ve Společenství zpochybňované žalobkyní (viz bod 168 výše), Komise uvádí, že vytvoření a udržování umělé úrovně zvýšených cen může vyvolat obchodní toky, které se liší od běžných toků. Konstatuje, že podle judikatury mají praktiky omezující hospodářskou soutěž, které zahrnují celé území členského státu svou samotnou povahou, za účinek posílení rozdělení trhů národního charakteru (rozsudek Bayerische Motorenwerke, bod 131 výše, bod 20, rozsudek Soudního dvora ze dne 19. února 2002, Wouters a další, C-309/99, Recueil, s. I-1577, bod 95, a rozsudek Soudu ze dne 6. července 2000, Volkswagen v. Komise, T-62/98, Recueil, s. II-2707, bod 179).
- 182 Komise žalobkyni vytýká, že ukončila určování prodejních cen v Belgii až oběžníkem ze dne 10. června 1999 (223. bod odůvodnění sporného rozhodnutí). Opětovně tvrdí, že termín uvedený v zápisu z jednání ze dne 20. dubna 1995, tedy konec roku 1995, se týkal pouze sankce spočívající ve snížení kvót, a nikoliv dohody o omezení slev na 3%. Komise poznamenává, že chování autorizovaných prodejců v oblasti slev bylo rovněž kontrolováno v roce 1996 (117. a 118. bod odůvodnění sporného rozhodnutí). Mimoto se tato kontrola nijak neomezila na vozidla řady W 210, ale zahrnovala také ostatní kategorie vozidel, v daném případě třídu C. Uskutečňování fiktivních nákupů s hlavním cílem kontrolovat slevy poskytované distributory, jak

bylo rozhodnuto dne 20. dubna 1995, zahrnutí dalších řad vozidel do této akce a kritika poskytování příliš vysokých slev (119. bod odůvodnění sporného rozhodnutí) prokazují, že dohoda ze dne 20. dubna 1995, o níž zápis z jednání dokládá, že jí předcházela již dřívější setkání, nebyla v žádném případě jediným, izolovaným a přechodným opatřením. V témže smyslu Komise odkazuje na argument žalobkyně, podle kterého dohoda o cenách směřovala ke zvýšení ziskovosti autorizovaných prodejců. Podle Komise tohoto cíle nemohlo být dosaženo opatřením, jehož doba trvání byla pouze několik měsíců.

183 Komise se domnívá, že argumenty žalobkyně uvedené v bodech 169 až 171 výše týkající se její odpovědnosti v projednávaném případě nejsou opodstatněné. Poznává, že odpovědnost žalobkyně za chování MBBel vyplývá již ze skutečnosti, že tato společnost byla téměř úplně vlastněna žalobkyní a že z důvodu své závislosti na mateřské společnosti nemohla vést vlastní distribuční politiku, přičemž s žalobkyní tvořila hospodářskou jednotku.

184 Komise zaprvé vysvětluje, že pokud, jako je tomu v projednávaném případě, mateřská společnost drží 100% majetkovou účast ve své dceřiné společnosti, Komise nemusí prokázat, že mateřská společnost skutečně uděluje dceřiné společnosti instrukce, které posledně uvedená provádí. Poznává, že rozsudek *Stora Kopparbergs Bergslags v. Komise*, bod 171 výše, na který odkazuje žalobkyně, ukazuje, že za takového předpokladu je legitimní domnívat se, že mateřská společnost skutečně vykonává rozhodující vliv na chování své dceřiné společnosti, zejména pokud se představila jako jediná kontaktní osoba Komise ve věci dotčeného protiprávního jednání. Za těchto podmínek je na žalobkyni, aby tento předpoklad vyvrátila předložením dostatečných důkazů. Komise uplatňuje, že v projednávaném případě se žalobkyně představila jako jediná kontaktní osoba Komise pro protiprávní jednání, ke kterému došlo na belgickém území. Žalobkyně ani nezpochybnila, že byla schopná vykonávat rozhodující vliv nad tržním chováním této dceřiné společnosti. Konstatuje nakonec, že žalobkyně nepředložila sebemenší důkaz, že se MBBel mohla chovat autonomním způsobem.

185 Komise rovněž upřesňuje, že žalobkyně byla informována o snahách MBBel o udržení průměrných cen na vyšší úrovni (119. bod odůvodnění sporného rozhodnutí).

## Závěry Soudu

186 Úvodem Soud poznamenává, že žalobkyně kritizuje skutečnost, že co se týče protiprávního jednání spočívajícího v určování prodejních cen v Belgii Komise poprvé až ve sporném rozhodnutí tvrdí, že se MBBel účastnila horizontálního omezení hospodářské soutěže. Ve sporném rozhodnutí je vskutku uvedeno, že „MBBel vystupovala současně jako konkurent distributorů v pozici provozovatele dvou poboček a jako jejich dodavatel“. Mimoto Komise ve sporném rozhodnutí usoudila, že je to zjevně tento posledně uvedený vertikální aspekt, který byl „hlavním bodem dohody“ (141. bod odůvodnění).

187 Ačkoliv to žalobkyně výslovně neuplatňuje, Soud má za to, že tento argument musí být vykládán jako bod žalobního důvodu vycházející z porušení práv obhajoby.

188 Ze znění čl. 19 odst. 1 nařízení č. 17 a článků 2 a 4 nařízení Komise č. 99/63/EHS ze dne 25. července 1963 o slyšeních stran stanovených v čl. 19 odst. 1 a 2 nařízení Rady č. 17 (Úř. věst. 127, s. 2268) ve vzájemném spojení vyplývá, že Komise musí sdělit námitky, které uplatňuje proti dotčeným podnikům a sdružením podniků, a ve svých rozhodnutích může vycházet pouze z námitek, ke kterým se posledně uvedení měli příležitost účinně vyjádřit z hlediska pravdivosti a významu skutkového stavu, vytýkaných skutečností a okolností tvrzených Komisí (v tomto smyslu viz rozsudky

Soudního dvora ze dne 13. února 1979, Hoffmann-La Roche v. Komise, 85/76, Recueil, s. 461, bod 9, a Soudu ze dne 18. prosince 1992, Cimenteries CBR a další v. Komise, T-10/92 až T-12/92 a T-15/92, Recueil, s. II-2667, bod 33).

- 189 Podle ustálené judikatury musí oznámení námitek obsahovat popis námitek, které jsou formulovány dostatečně jasně, byť stručně, aby bylo dotčeným osobám umožněno skutečně zjistit, jaké chování jim je Komisí vytýkáno. Pouze za této podmínky totiž může oznámení námitek splnit svou funkci vyplývající z nařízení Společenství spočívající v poskytnutí všech nezbytných informací podnikům za účelem jejich účinné obhajoby předtím, než Komise přijme konečné rozhodnutí (viz zejména rozsudky Soudu ze dne 14. května 1998, Mo och Domsjö v. Komise, T-352/94, Recueil, s. II-1989, bod 63; Enso Española v. Komise, T-348/94, Recueil, s. II-1875, bod 83, a Cascades v. Komise, T-308/94, Recueil, s. II-925, bod 42). Krom toho je podle ustálené judikatury tento požadavek dodržen, když rozhodnutí dotčeným osobám nepřičítá protiprávní jednání, která nebyla uvedena v oznámení námitek, a obsahuje pouze skutkové okolnosti, ke kterým se dotčené osoby měly příležitost vyjádřit (viz zejména rozsudek Soudního dvora ze dne 15. července 1970, ACF Chemiefarma v. Komise, 41/69, Recueil, s. 661, bod 94, a rozsudek Soudu ze dne 30. září 2003, Atlantic Container a další v. Komise, T-191/98, T-212/98 až T-214/98, Recueil, s. II-3275, bod 113). Konečné rozhodnutí Komise však nemusí být nezbytně kopií vylíčení námitek (rozsudek Soudního dvora ze dne 7. ledna 2004, Aalborg Portland a další v. Komise, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P a C-219/00 P, Recueil, s. I-123, bod 67, a rozsudek ACF Chemiefarma v. Komise, uveden výše, bod 91).
- 190 Bod žalobního důvodu vycházející z porušení práv obhajoby žalobkyně je třeba posoudit ve světle těchto zásad.
- 191 V projednávaném případě je namíste prověřit, zda námitka, podle které se MBBel účastnila údajného horizontálního omezení hospodářské soutěže, byla vylíčena v oznámení námitek dostatečně jasně tak, aby se s ní žalobkyně měla možnost skutečně obeznámit.

- 192 Soud se domnívá, že pokud oznámení námitek obsahuje jasnou zmínku o povaze protiprávního jednání porušujícího právo hospodářské soutěže, které je vytýkáno dotčenému podniku, a v tomto ohledu uplatněné základní skutkové okolnosti, tento podnik je schopen odpovědět na toto obvinění a hájit svá práva. Pozdější uvedení námitek v rozhodnutí přijatém Komisí, které kvalifikuje hospodářskou dohodu jako „vertikální“ nebo „horizontální“, nepředstavuje věcnou změnu námitek, jak jsou uvedeny v oznámení námitek.
- 193 Je namístě poukázat na to, že Komise v oznámení námitek výslovně neuvedla horizontální ani vertikální aspekt dotčeného protiprávního jednání, a v důsledku toho nekvalifikovala údajné protiprávní jednání jako „horizontální“ nebo „vertikální“. Žalobkyně však nepochybně, že Komise v oznámení námitek stručně popsala důvody, pro které MBBel vytýká, že uzavřela dohodu o určování prodejních cen vozidel Mercedes v Belgii s belgickými autorizovanými prodejci. Z toho vyplývá, že základní skutkové okolnosti a výtky týkající se chování MBBel přijaté Komisí ve sporném rozhodnutí byly vylíčeny v oznámení námitek. Je třeba rovněž připomenout, že Komise ve sporném rozhodnutí konstatovala, že vertikální aspekt údajného protiprávního jednání byl ústředním bodem, zatímco horizontální aspekt tohoto jednání byl skutečně uplatněn pouze podružně.
- 194 Za těchto okolností je namístě dojít k závěru, že nebylo nezbytné pro účely dodržení práv obhajoby, aby Komise v oznámení námitek výslovně kvalifikovala dotčené protiprávní jednání jako vertikální a horizontální.
- 195 Jen pro úplnost Soud poznamenává, že žalobkyně se spokojuje s uplatněním tohoto bodu žalobního důvodu, aniž by označila, v čem jí skutečnost, že Komise neuvedla „horizontální“ aspekt dotčeného protiprávního jednání před přijetím sporného rozhodnutí, způsobila újmu. Jednak ze spisu vyplývá, že žalobkyně odpověděla na výtky vznesené Komisí v oznámení námitek ohledně určování prodejních cen v Belgii. Ve své žalobě však žalobkyně neuplatnila, že její odpověď na oznámení námitek by bývala byla věcně odlišná, pokud by v něm bylo uvedeno slovo

„horizontální“. Dále je pak třeba poznamenat, že ze znění části sporného rozhodnutí týkající se uložení pokuty za dotčené protiprávní jednání vyplývá, že Komise se při tomto uložení výslovně neopírala o horizontální aspekt protiprávního jednání (245. až 248. bod odůvodnění).

196 Ze sporného rozhodnutí vyplývá, že Komise shledala, že dohoda směřující k omezení hospodářské soutěže v oblasti cen v Belgii byla uzavřena dne 20. dubna 1995 mezi MBBel a sdružením autorizovaných prodejců Mercedes-Benz v Belgii a spočívala v omezení slev na 3% a prošetření úrovně sjednaných slev pro třídu E externí agenturou, přičemž vyšší slevy měly způsobit snížení kvót pro vozidla této třídy (113. a 177. bod odůvodnění).

197 Soud poznamenává, že podle zápisu z předmětného jednání bylo v části nadepsané „opatření proti prodeji za sníženou cenu“ uvedeno následující:

„[V]ztahy mezi autorizovanými prodejci se díky tomuto opatření zlepšily. [Jeden autorizovaný prodejce – p. Goossens] obviňuje pobočky v Bruselu z prodeje za sníženou cenu. Bude kontaktována externí agentura, aby provedla ‚ghost shopping‘ pro účely ověření úrovně slev u modelu W 210. Pokud je poskytnutá sleva vyšší než 3%, bude objem vozidel přidělených do konce [roku] 1995 snížen.“

198 Žalobkyně připouští, že na setkání ze dne 20. dubna 1995, kterého se MBBel účastnila, se sdružení autorizovaných prodejců Mercedes-Benz v Belgii zmínilo o pomoci agentury pověřené k provedení návštěv prostřednictvím fiktivních zákazníků. Žalobkyně se nicméně domnívá, že sdružení nemůže přijmout žádné rozhodnutí zavazující své členy a že může vydávat pouze „doporučení“. Poznamenává rovněž, že MBBel nepřijala žádné opatření provádějící tato

doporučení, která navíc neschválila. Tvrdí, že MBBel byla přítomna pouze jako pozorovatel a dovozce a při setkání neměla žádné ústní vystoupení. Navíc i kdyby podle žalobkyně došlo k omezení obchodních slev, toto omezení by nemělo citelný dopad na obchod mezi státy.

<sup>199</sup> Z ustálené judikatury vyplývá, že k existenci dohody ve smyslu čl. 81 odst. 1 ES postačí, aby dotčené podniky vyjádřily společnou vůli chovat se na trhu určitým způsobem (rozsudek ACF Chemiefarma v. Komise, bod 189 výše, bod 112; rozsudek Soudního dvora ze dne 29. října 1980, Van Landewyck a další v. Komise, 209/78 až 215/78 a 218/78, Recueil, s. 3125, bod 86, a rozsudek Soudu ze dne 20. dubna 1999, Limburgse Vinyl Maatschappij a další v. Komise, tzv. „PVC II“, T-305/94 až T-307/94, T-313/94 až T-316/94, T-318/94, T-325/94, T-328/94, T-329/94 a T-335/94, Recueil, s. II-931, bod 715).

<sup>200</sup> Kritéria koordinace a spolupráce stanovená judikaturou, která zdaleka nevyžadují zpracování opravdového „plánu“, je třeba chápat ve světle koncepce vlastní ustanovením Smlouvy týkajícím se hospodářské soutěže, podle které každý hospodářský subjekt musí autonomním způsobem určovat politiku, kterou hodlá uplatňovat na společném trhu. Ačkoliv tento požadavek autonomie nevylučuje právo hospodářských subjektů na rozumné přizpůsobení se existujícímu nebo očekávanému chování jejich soutěžitelů, striktně brání všem přímým nebo nepřímým kontaktům mezi těmito subjekty, jejichž cílem nebo výsledkem je ovlivnění tržního chování skutečného nebo potenciálního soutěžitele či odhalení tržního chování, o kterém tyto subjekty samy rozhodly nebo mají v úmyslu rozhodnout, takovému soutěžiteli (rozsudek Suiker Unie a další v. Komise, bod 41 výše, body 173 a 174, a rozsudek PVC II, bod 199 výše, bod 720).

- 201 Je namístě připomenout, že v případě sporu o existenci protiprávního jednání porušujícího pravidla hospodářské soutěže přísluší Komisi, aby prokázala protiprávní jednání, která zjistila, a předložila řádné důkazy, které právně dostačujícím způsobem prokazují existenci skutečností zakládajících protiprávní jednání (rozsudek Soudního dvora ze dne 17. prosince 1998, Baustahlgewebe v. Komise, C-185/95 P, Recueil, s. I-8417, bod 58).
- 202 Bylo-li nicméně prokázáno, že se podnik účastnil setkání mezi podniky se zjevně protisoutěžní povahou, přísluší tomuto podniku, aby předložil údaje prokazující, že jeho účast na zmíněných setkáních nebyla vedena žádným protisoutěžním záměrem, a to tím, že prokáže, že svým soutěžitelům sdělil, že jeho účast na těchto setkáních měla odlišnou povahu než jejich (viz v tomto smyslu rozsudky Soudního dvora ze dne 8. července 1999, Hüls v. Komise, C-199/92 P, Recueil, s. I-4287, bod 155, a Montecatini v. Komise, C-235/92 P, Recueil, s. I-4539, bod 181). V případě, že neexistuje takový důkaz distancování se, pak skutečnost, že takový podnik nepostupoval v souladu s výsledky takových setkání jej nemůže zbavit plné odpovědnosti za jeho účast v kartelové dohodě (rozsudky Soudu ze dne 14. května 1998, Mayr-Melnhof v. Komise, T-347/94, Recueil, s. II-1751, bod 135, a ze dne 15. března 2000, Cimenteries CBR a další v. Komise, T-25/95, T-26/95, T-30/95 až T-32/95, T-34/95 až T-39/95, T-42/95 až T-46/95, T-48/95, T-50/95 až T-65/95, T-68/95 až T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 a T-104/95, Recueil, s. II-491, bod 1389).
- 203 Soud poznamenává, že je nezpochybnitelné, že MBBel se dne 20. dubna 1995 účastnila setkání sdružení autorizovaných prodejců, v jehož průběhu bylo konstatováno přetrvávání „prodeje za sníženou cenu“ a záměr provést opatření ke zjištění a odrazení od slev přesahujících 3%. Je totiž třeba uvést, že se tohoto setkání zúčastnilo několik odpovědných vedoucích pracovníků MBBel a že zápis z tohoto setkání byl sepsán p. Rauwem, který byl odpovědný za rozvoj autorizovaných prodejců MBBel (viz zejména 115. bod odůvodnění sporného rozhodnutí). Z toho



vyplývá, že argumenty žalobkyně, podle kterých MBBel na dotčeném setkání hrála malou roli (viz bod 161 výše), nejsou potvrzeny dokumenty ze spisu. Soud se domnívá, že účast těchto zástupců MBBel na dotčeném setkání ukazuje, že v rozporu s tvrzením žalobkyně hrála MBBel v diskuzích ústřední roli.

204 Jelikož tedy MBBel neprokázala, že se distancovala od diskuzí o cenových slevách, Komise byla oprávněna mít za to, že se MBBel v rámci své účasti bez výhrad na setkání dne 20. dubna 1995, v jehož průběhu byl jasně zmíněn cíl spočívající v „opatření proti prodeji za sníženou cenu“, účastnila shody vůle vedoucí k přijetí opatření s cílem zjistit předmětné slevy a odradit od nich.

205 Mimoto skutečnost, že pobočky MBBel nebyly aktivními členy sdružení autorizovaných prodejců v dané době, jak tvrdí žalobkyně, není relevantní, jelikož byla prokázána účast MBBel v kartelové dohodě.

206 Je třeba rovněž konstatovat, že v souladu s tvrzením Komise byla pouze MBBel schopná provést výhrůžku uvedenou na setkání dne 20. dubna 1995 spočívající ve snížení kvót pro přidělená vozidla. Její mlčení při této příležitosti nelze vykládat jinak než jako schválení „opatření proti prodeji za sníženou cenu“, o kterém již bylo rozhodnuto belgickými autorizovanými prodejci, a přistoupení k těmto opatřením, zejména když výhrůžka snížení kvót vozidel přidělených do konce roku 1995 v případě slev přesahujících 3% uvedená na dotčeném setkání vyžadovala aktivní účast MBBel jako dodavatele autorizovaných prodejců, čímž posilovala předmětnou kartelovou dohodu.

207 Z toho vyplývá, že přítomnost uvedeného podniku na setkání, aniž se tento podnik veřejně distancoval od obsahu setkání, vyvolala u ostatních účastníků představu, že souhlasil s jeho výsledkem a že hodlal přispět svým vlastním chováním ke společným

cílům všech účastníků. Soud se rovněž domnívá, že skutečnost, že „opatření proti prodeji za sníženou cenu“ bylo zavedeno před setkáním, nebrání Komisi, aby dospěla k závěru, že MBBel se účastnila na rozhodnutí přijatém dne 20. dubna 1995 o budoucích cenách a aktivně podporovala určování cen, kontrolu cen uplatňovanou autorizovanými prodejci, jakož i případné uplatnění sankcí v případě nedodržení instrukcí z uvedeného data.

208 Soud má za to, že argument žalobkyně, podle kterého skutečnost, že MBBel příležitostně prověřovala, zda autorizovaní prodejci náležitě plní své úkoly zprostředkovatele (viz bod 165 výše), je plně legitimní, pokud se autorizovaní prodejci ve svých obchodních smlouvách o autorizovaném prodeji zaváží k zajištění vysoké kvality na trhu, není přesvědčivý a musí být zamítnut. Žalobkyně totiž ve své žalobě připouští, že cenové praktiky autorizovaných prodejců byly jedním z mnoha dalších aspektů tohoto hodnocení (viz bod 165 výše). Soud má však za to, že ceny vyúčtované autorizovanými prodejci nemají žádnou spojitost s kvalitou jejich služeb. Mimoto se MBBel nesnaží odůvodnit tyto kontroly cenových praktik podle článku 11 belgické smlouvy o autorizovaném prodeji, který stanoví, že MBBel může stanovit maximální cenu, ale nikoliv cenu minimální.

209 Je namísto rovněž zamítnout argument žalobkyně, podle kterého byly získané informace anonymní (viz bod 168 výše) a nebylo možné přijmout opatření proti jednotlivým autorizovaným prodejcům. Ze zápisu z jednání autorizovaných prodejců Mercedes z oblasti Antverp ze dne 27. března 1996 jasně vyplývá, že slevy poskytnuté jedním autorizovaným prodejcem, tedy Van Steen NV, byly zjištěny fiktivními kupujícími a oznámeny na předmětném setkání.

210 Pokud jde o argument žalobkyně, podle kterého sdružení autorizovaných prodejců nemohlo přijmout žádné rozhodnutí zavazující své členy, ale pouze vydat doporučení, je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury může být akt

kvalifikován jako rozhodnutí sdružení podniků ve smyslu čl. 81 odst. 1 ES, aniž by nezbytně musel mít pro dotyčné členy závaznou povahu, alespoň v rozsahu, v němž členové dotčení tímto rozhodnutím postupují v souladu s ním (viz obdobně rozsudky Soudního dvora ze dne 8. listopadu 1983, IAZ a další v. Komise, 96/82 až 102/82, 104/82, 105/82, 108/82 a 110/82, Recueil, s. 3369, bod 20, a Van Landewyck a další v. Komise, bod 199 výše, body 88 a 89; rozsudek Soudu ze dne 11. března 1999, Eurofer v. Komise, T-136/94, Recueil, s. II-263, bod 15). Tento předpoklad je v projednávaném případě dostatečně prokázán skutečností, že členové sdružení autorizovaných prodejců v Belgii a MBBel se na setkání ze dne 20. dubna 1995 rozhodli prověřit prostřednictvím fiktivních nákupů uskutečněných externí agenturou úroveň slev schválených pro model vozidla W 210, přičemž fiktivní kupující autorizované prodejce skutečně navštívili. Z těchto skutkových okolností je zřejmé, že postup stanovený na setkání dne 20. dubna 1995 byl dodržen.

- 211 Pokud jde o argument žalobkyně uvedený v bodě 162 výše, podle kterého není zřejmé, že pobočky MBBel měly zájem na omezení výše obchodních slev, Soud má za to, že jelikož je účast MBBel v kartelové dohodě prokázána, není nezbytné zkoumat, zda tato společnost a její pobočky měly zájem se této dohody účastnit. V každém případě se Soud domnívá, že v souladu s tvrzením Komise měla MBBel a následně její pobočky zájem na ukončení prodeje za sníženou cenu, zejména proto, že MBBel prostřednictvím některých poboček dodává nejen autorizovaným prodejcům, ale také konečným zákazníkům. Je namístě konstatovat, že dopis ze dne 17. října 1995, který MBBel zaslala Mercedes-Benz AG a ve kterém MBBel prohlašuje, že učiní „vše, co je v jejích silách, aby správně vykonávala svou práci (tedy, že se vzdává vývozu), a že bude udržovat své průměrné ceny na vyšší úrovni“, ukazuje rovněž, jak uvádí Komise ve 119. bodě odůvodnění sporného rozhodnutí, zájem na tom, aby autorizovaní prodejci v Belgii poskytovali pouze mírné slevy. V tomto ohledu má Soud za to, že argument žalobkyně, podle kterého MBBel v dopise ze dne 17. října 1995 zmínila zveřejněné průměrné ceny, a nikoliv prodejní ceny skutečně účtované autorizovanými prodejci, není přesvědčivý a musí být zamítnut.

- 212 Pokud jde o argument žalobkyně, podle kterého určování prodejních cen v Belgii neovlivnilo citelným způsobem obchod mezi státy, jelikož se týkalo pouze prodejců

v této zemi, přičemž přeshraniční prodeje nebyly dotčeny, Soud se domnívá, že tento argument musí být zamítnut. Podle ustálené judikatury totiž pokud kartelová dohoda zahrnuje celé území členského státu, má ve své podstatě za účinek posílení oddělování vnitrostátních trhů, čímž je narušeno vzájemné hospodářské prolínání, které je zamýšleno Smlouvou (rozsudek *Wouters a další*, bod 181 výše, bod 95; rozsudky Soudního dvora ze dne 17. října 1972, *Vereeniging van Cementhandelaren v. Komise*, 8/72, *Recueil*, s. 977, bod 29, *Remia a další v. Komise*, bod 81 výše, bod 22, a ze dne 18. června 1998, *Komise v. Itálie*, C-35/96, *Recueil*, s. I-3851, bod 48). Žalobkyně přitom nepochybně, že se setkání ze dne 20. dubna 1995, a tedy dotčené protiprávní jednání týkalo celé Belgie, jak poznamenává Komise ve 197. bodě odůvodnění sporného rozhodnutí.

- 213 Žalobkyně se rovněž domnívá, že Komise neprokázala, že namítané porušení trvalo od 20. dubna 1995 až do rozeslání dopisu ze dne 10. června 1999, ve kterém žalobkyně zejména uvedla, že autorizovaní prodejci mají mít svobodu při stanovování cen a prodejních podmínek pro své zákazníky. Tvrdí, že Komise měla přijmout konec roku 1955 jako časovou hranici, protože „opatření proti prodeji za sníženou cenu“ zmíněné v zápisě z jednání ze dne 20. dubna 1995 bylo provizorní a týkalo se pouze zavedení nového modelu W 210.
- 214 Jak vyplývá z judikatury, přísluší Komisi, aby prokázala nejen existenci kartelové dohody, ale také dobu jejího trvání (viz rozsudky *Dunlop Slazenger v. Komise*, bod 84 výše, bod 79, a ze dne 15. března 2000, *Cimenteries CBR a další v. Komise*, bod 202 výše, bod 2802).
- 215 Soud uvádí, že v projednávaném případě existují shodující se indicie, které naznačují, že protiprávní jednání přetrvávalo po konci roku 1995. Je namístě konstatovat, jak správně tvrdí Komise, že ze zápisu z jednání ze dne 20. dubna 1995 vyplývá, že časová hranice stanovená na konec roku 1995 odkazuje pouze na dohodnuté sankce, a nikoliv na stanovení maximální výše slev na 3%. Mimoto ze zápisu z jednání ze dne 27. března 1996 vyplývá, že fiktivní nákupy týkající se modelu E 290 TD byly provedeny zejména u pěti autorizovaných prodejců v Belgii v roce 1996. V tomto ohledu má Soud za to, že v rozporu s tvrzením žalobkyně (viz

bod 166 výše) existuje spojitost mezi setkáním distributorů ze dne 20. dubna 1995 a setkáním ze dne 27. března 1996. Navíc v dopise ze dne 14. března 1996 MBBel jasně vyjádřila svoji nespokojenost se skutečností, že vozidlo řady W 210 bylo prodáno s 6% slevou. V tomto ohledu má Soud za to, že použití vykřičníku za tímto procentem, „6% !“, neponechává žádnou pochybnost o tom, že předmětná sleva byla považována za nežádoucí. Z toho vyplývá, že s ohledem na námitky vznesené MBBel proti slevám přesahujícím 3% poskytnutým autorizovanými prodejci v Belgii a pokračující praxi fiktivních nákupů museli autorizovaní prodejci očekávat odezvu v případě zjištění slev po konci roku 1995. Soud se domnívá, že za těchto okolností Komise právem shledala, že dohoda ze dne 20. dubna 1995, která stanoví cenu vozidel v Belgii, nebyla provizorním opatřením, ale trvala až do jejího výslovného ukončení oběžníkem ze dne 10. června 1999.

- 216 Soud má za to, že svým argumentem, podle kterého Komise neupřesnila, zda protiprávní jednání týkající se určování cen v Belgii mělo stále stejnou intenzitu (viz bod 168 výše), žalobkyně uplatňuje, že se Komise dopustila zjevně nesprávného posouzení, pokud jde o závažnost protiprávního jednání v průběhu některých období. Soud však má za to, že Komise správně posoudila dobu trvání (viz bod 215 výše) a závažnost dotčeného protiprávního jednání. Závažnost protiprávního jednání ostatně nebyla žalobkyní zpochybněna. Vzhledem k tomu, že protiprávní jednání trvalo v období zjištěném ve sporném rozhodnutí, skutečně Komisi nepřísluší, aby prokázala, že mělo stejnou intenzitu, pokud neexistuje důkaz, že bylo ukončeno.

- 217 Žalobkyně vytýká Komisi, že jí přičetla chování MBBel, její dceřiné společnosti v Belgii, z toho pouhého důvodu, že její majetková účast v uvedené dceřiné společnosti byla téměř 100%.

218 V tomto ohledu je třeba připomenout, že skutečnost, že dceřiná společnost má oddělenou právní subjektivitu, nepostačuje k vyloučení možnosti, že její chování se přičítá mateřské společnosti, zejména pokud dceřiná společnost autonomním způsobem neurčuje své tržní chování, ale převážně uplatňuje instrukce, které jí dává mateřská společnost (viz zejména rozsudky Soudního dvora ICI v. Komise, bod 85 výše, body 132 a 133; ze dne 14. července 1972, Geigy v. Komise, 52/69, Recueil, s. 787, bod 44, a ze dne 21. února 1973, Europemballage a Continental Can v. Komise, 6/72, Recueil, s. 215, bod 15). Vlastnictví 100% kapitálu dceřiné společnosti přitom samo o sobě nepostačuje k prokázání existence takové kontroly mateřskou společností. Přičtení chování dceřiné společnosti její mateřské společnosti vždy závisí na zjištění skutečného výkonu řídicí pravomoci (viz v tomto smyslu rozsudky ICI v. Komise, bod 85 výše, body 132 až 141, ze dne 12. července 1979, BMW Belgium a další v. Komise, 32/78 a 36/78 až 82/78, Recueil, s. 2435, bod 24, a Stora Kopparbergs Bergslags v. Komise, bod 171 výše, bod 23).

219 Jak přitom Soudní dvůr rozhodl ve svém rozsudku Stora Kopparbergs Bergslags v. Komise, bod 171 výše (bod 28), zatímco vlastnictví 100% kapitálu neumožňuje samo o sobě založení odpovědnosti mateřské společnosti, Komise může rovněž založit své rozhodnutí na přičtení chování dceřiné společnosti její mateřské společnosti za okolností, kdy mateřská společnost nepochybně, že byla schopna rozhodujícím způsobem ovlivňovat obchodní politiku své dceřiné společnosti a nepředkládá důkaz na podporu tvrzení o autonomii posledně uvedené. V případě vlastnictví celého kapitálu dceřiné společnosti totiž Komise může legitimně předpokládat, že mateřská společnost skutečně rozhodujícím způsobem ovlivňuje chování své dceřiné společnosti, zejména pokud mateřská společnost ve správním řízení vystupovala jako jediná kontaktní osoba za společností ze skupiny.

220 Za těchto podmínek přísluší mateřské společnosti, aby tento předpoklad vyvrátila dostatečnými důkazy.

- 221 V daném případě ze spisu vyplývá, že žalobkyně nepochybně, že Mercedes-Benz v době dotčeného protiprávního jednání vlastnila celý kapitál MBBel, a připouští, že ve správním řízení vystupovala jako jediná kontaktní osoba Komise pro protiprávní jednání v Belgii. Mimoto se žalobkyně omezuje na tvrzení, že nevěděla o činnostech MBBel a popírá aktivní podporu těchto činností, aniž by předložila sebemenší důkaz, že nebyla schopna rozhodujícím způsobem ovlivňovat obchodní politiku MBBel, ani důkaz o autonomii posledně uvedené. Z toho vyplývá, že žalobkyně dostatečnými důkazy nevyvrátila právní domněnku, podle které skutečně vykonávala rozhodující vliv nad chováním své dceřiné společnosti MBBel.
- 222 Tuto část a následně třetí žalobní důvod je tedy namíste zamítnout.

*Ke čtvrtému žalobnímu důvodu, který vychází z nesprávného stanovení výše pokuty uložené v článku 3 sporného rozhodnutí*

#### Argumenty účastníků řízení

- 223 Žalobkyně se domnívá, že pokuta uložená v článku 3 sporného rozhodnutí je zcela nepodložená s ohledem na nedostatek jednání, které porušuje čl. 81 odst. 1 ES. Dodává, že i kdyby takové protiprávní jednání bylo prokázáno, je pokuta příliš vysoká.

- 224 Pokud jde o chování na německém trhu, žalobkyně v zásadě uplatňuje, že pokuta musí být prohlášena za protiprávní, jelikož opatření vytykaná Mercedes-Benz byla přijata na základě smluv o obchodním zastoupení, které vzhledem k tomu, že obsahují omezení pouze ve vztahu k obchodním zástupcům, spadají mimo rozsah působnosti čl. 81 odst. 1 ES.
- 225 Žalobkyně tvrdí, že zákaz prodeje postihující leasingové společnosti ve Španělsku v rozsahu, v němž by mohl porušovat čl. 81 odst. 1 ES je v každém případě vyňat nařízením č. 1475/95, což brání uložení pokuty. Domnívá se, že i kdyby soud Společenství neměl podpořit její argumentaci, je třeba vzít v úvahu skutečnost, že je schopna uplatnit závažné právní důvody na podporu svého tvrzení, že tyto praktiky splňují podmínky pro výjimku.
- 226 Co se týče určování prodejních cen v Belgii, žalobkyně uplatňuje, že ačkoliv Komise tvrdí (245. bod odůvodnění sporného rozhodnutí), že posoudila výlučně model W 210, následně nicméně usuzuje, že praxe snižování cen byla kontrolována u ostatních modelů. Tato poslední poznámka se zjevně vztahuje k „záhadným návštěvám“ společnosti Tokata, pokud jde o modely třídy C. Žalobkyně se domnívá, že tyto návštěvy nemají žádný vztah k údajnému určování cen (viz bod 167 výše). Nepřipouští, aby Komise zohlednila přitěžující okolnost, že bylo dotčeno více modelů. Mimoto tvrzení obsažené ve 223. a 225. bodech odůvodnění sporného rozhodnutí, podle kterého bylo určování prodejních cen platné od 20. dubna 1995 do 10. června 1999, neobstojí podle ní před analýzou, podle které se zápis z jednání ze dne 20. dubna 1995 vztahuje pouze na období do konce roku 1995 (viz 174. bod odůvodnění). Nakonec žalobkyně zpochybňuje, že MBBel hrála hlavní roli v údajném omezení cenových slev. Naopak podle žalobkyně již bylo toto opatření zavedeno autorizovanými prodejci před setkáním ze dne 20. dubna 1995. Má za to,



že i kdyby se MBBel následně účastnila tohoto opatření, nepřevzala v něm vůdčí úlohu. Pokud se MBBel účastnila opatření, nebylo to podle žalobkyně k ochraně jejích vlastních zájmů, ale pro zvýšení ziskovosti distributorů.

227 Co se týče protiprávního jednání, které spočívá v určování prodejních cen v Belgii, Komise tvrdí, že argumenty žalobkyně musejí být zamítnuty. Zprvč připomíná, že v souladu s úvahami uvedenými ve 245. bodě odůvodnění sporného rozhodnutí považuje dotčené porušení pouze za „obecně závažné“ a stanoví základní výši pokuty na 7 milionů eur, což odpovídá přibližně třetině maximální výše pokuty 20 milionů eur, kterou pokyny v případě závažných protiprávních jednání stanoví pro výpočet pokut uložených podle čl. 15 odst. 2 nařízení č. 17 a čl. 65 odst. 5 Smlouvy o ESUO (Úř. věst. 1998, C 9, s. 3). . Dodává, že je žalobkyni vytýkáno, že kontrolovala slevy poskytnuté autorizovanými prodejci nejen u modelu W 210, ale rovněž u ostatních modelů vozidel. Mimoto, i kdyby dotyčné protiprávní jednání bylo omezeno na model W 210, Komise k němu může přihlédnout v rámci odrazujícího účinku pokuty.

228 Komise se domnívá, že již vyvrátila námitky žalobkyně týkající se doby trvání protiprávního jednání (viz bod 182 výše).

229 Navíc tvrdí, že při výpočtu výše pokuty nevycházela z možné hlavní role MBBel při omezování slev, ale že pouze přihlédla k aktivní účasti MBBel na opatřeních určujících prodejní ceny v Belgii. V případě neexistence takové aktivní účasti by sankce stanovená při přesáhnutí maximální výše slev nemohla být provedena. Komise zdůrazňuje, že ze zápisu z jednání ze dne 20. dubna 1995 vyplývá, že „opatření proti prodeji za sníženou cenu“ existovalo již dříve. Tvrdí nicméně, že o omezení slev na maximální výši 3% bylo rozhodnuto na tomto setkání s aktivní účastí žalobkyně, a že tedy nelze tvrdit, že se MBBel s tímto opatřením setkala až *a posteriori*. Pokud jde o vlastní zájem MBBel, Komise uplatňuje, že omezení slev

sloužilo k zachování politiky vysokých cen dovozce. Nakonec posouzení v tomto případě by nebylo odlišné, pokud by MBBel skutečně chtěla zachovat ziskovost autorizovaných prodejců (rozsudek AEG v. Komise, bod 84 výše, body 40 až 42 a 71 až 73).

## Závěry Soudu

230 Úvodem je třeba připomenout, že z přezkumu předchozích žalobních důvodů vyplývá, že pokuta stanovená v článku 3 sporného rozhodnutí musí být zrušena v rozsahu, v němž byla uložena žalobkyni z důvodů instrukcí udělených německým zástupcům prodávat dodaná nová vozidla v nejvyšším možném rozsahu pouze zákazníkům z jejich smluvního území a vyhnout se vnitřní hospodářské soutěži a požadovat u objednávek nových vozidel učiněných zákazníky z jiného smluvního území zaplacení zálohy ve výši 15% z ceny vozidla. Z toho vyplývá, že pokuta v původní výši 71,825 milionů eur musí být snížena nejprve o částku 47,025 milionů eur (242. bod odůvodnění).

231 Z přezkumu předchozích žalobních důvodů rovněž vyplývá, že pokuta stanovená v článku 3 sporného rozhodnutí musí být zrušena v rozsahu, v němž byla uložena žalobkyni z důvodu omezení dodávek osobních automobilů leasingovým společností za účelem vytvoření zásob v Německu a ve Španělsku. Z toho vyplývá, že pokuta v původní výši 71,825 milionů eur musí být dále snížena o částku 15 milionů eur (244. bod odůvodnění).

232 Pokud jde o protiprávní jednání spočívající v určování cen v Belgii, Soud má za to, že žalobkyně se neprávem dovolává argumentu, podle kterého Komise vzala v úvahu přitěžující okolnost, že bylo dotčeno více modelů. Z 248. bodu odůvodnění sporného rozhodnutí jasně vyplývá, že Komise při uložení pokuty nevzala v úvahu žádnou

přítěžující okolnost. V každém případě, i když je pravda, že Komise ve sporném rozhodnutí uvedla, že MBBel dne 26. listopadu 1996 pověřila společnost Tokata, aby provedla fiktivní nákupy u 47 belgických autorizovaných prodejců a prověřila poskytnuté slevy u modelů třídy C, tato okolnost ukazuje, jak tvrdí Komise, že fiktivní nákupy jsou pro MBBel běžnou praxí, která se neomezila na jeden konkrétní model.

233 Pokud jde o argument žalobkyně týkající se doby trvání protiprávního jednání ohledně určování cen v Belgii, je namístě připomenout, že Soud má za to, že Komise tuto dobu stanovila správně (viz bod 215 výše). Mimoto Soud konstatuje, že MBBel hrála ústřední roli v určování prodejních cen vozidel v Belgii (viz bod 209 výše). Z toho vyplývá, že není namístě snížit pokutu uloženou za dotčené protiprávní jednání.

234 S ohledem na souhrn výše uvedeného je třeba zrušit část pokuty v rozsahu, v němž se vztahuje na protiprávní jednání v Německu a ve Španělsku. Ostatní argumenty dovolávané žalobkyní na podporu jejího návrhu na zrušení nebo snížení pokuty musejí být zamítnuty. Soud v rámci soudního přezkumu v plné jurisdikci potvrzuje pokutu za protiprávní jednání spočívající v určování cen v Belgii ve výši 9,8 milionů eur.

## **K nákladům řízení**

235 Podle čl. 87 odst. 3 jednacího řádu Soudu, může Soud rozdělit náklady řízení mezi účastníky řízení nebo rozhodnout, že každý z účastníků řízení ponese vlastní náklady řízení, pokud jsou účastníci řízení neúspěšní v jednom nebo více bodech. V projednávané věci je namístě rozhodnout, že Komise ponese vlastní náklady řízení, jakož i 60% nákladů řízení vynaložených žalobkyní.

Z těchto důvodů

SOUD (pátý senát)

rozhodl takto:

- 1) **Článek 1 rozhodnutí Komise 2002/758/ES ze dne 10. října 2001 o řízení k uplatnění článku 81 Smlouvy o ES (věc COMP/36.264 – Mercedes-Benz) se zrušuje vyjma částí, v nichž určuje, že se společnost Daimler Chrysler AG, jakož i společnosti Daimler-Benz AG a Mercedes-Benz AG, jejichž právní nástupkyní se společnost Daimler Chrysler AG stala, samy nebo prostřednictvím své dceřiné společnosti Mercedes-Benz Belgium SA dopustily protiprávního jednání porušujícího čl. 81 odst. 1 ES z důvodu své účasti na dohodách směřujících k omezení slev poskytovaných v Belgii, o kterých bylo rozhodnuto dne 20. dubna 1995 a které byly ukončeny dne 10. června 1999.**
- 2) **Článek 2 se zrušuje s výjimkou první věty tohoto článku.**
- 3) **Článek 3 rozhodnutí 2002/758 se zrušuje v rozsahu, v němž stanoví pokutu uloženou žalobkyni ve výši 71,825 milionů eur.**
- 4) **Výše pokuty uložená v článku 3 rozhodnutí 2002/758 za protiprávní jednání spočívající v určování cen v Belgii se stanoví na 9,8 milionů eur.**

- 5) **Žaloba se ve zbývající části zamítá.**
- 6) **Komise ponese vlastní náklady řízení, jakož i 60% nákladů řízení žalobkyně. Žalobkyně ponese 40% vlastních nákladů řízení.**

Lindh

García-Valdecasas

Cooke

Takto vyhlášeno na veřejném zasedání v Lucemburku dne 15. září 2005.

Vedoucí soudní kanceláře

Předsedkyně

H. Jung

P. Lindh