

ESIMESE ASTME KOHTU OTSUS (teine koda)

22. aprill 1993\*

Konkurents – Mootorsõidukite edasimüük – Grupierandimäärus – Volitatud vahendaja mõiste

Kohtuasjas T-9/92,

**Automobiles Peugeot SA** ja **Peugeot SA**, Prantsuse äriühingud, asukoht Pariis, esindaja: advokaat Xavier de Roux, Pariis, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress Luxembourgis, advokaat Guy Loeschi büroo, 8 Rue Zithe,

hagejad,

*versus*

**Euroopa Ühenduste Komisjon**, esindaja: õigusnõunik Giuliano Marenco, keda abistas advokaat Francis Herbert, Brüssel, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress Luxembourgis, c/o õigustalituse esindaja Nicola Anecchino, Centre Wagner, Kirchberg,

kostja,

keda toetavad:

**Eco System SA**, Prantsuse äriühing, asukoht Rouen (Prantsusmaa), esindajad: advokaat Robert Collin, Pariis, ja advokaat Nicholas Decker, Luxembourg, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress Luxembourgis viimati nimetatu büroo, 16 Avenue Marie-Thérèse,

ja

**Bureau Européen des Unions de Consommateurs (BEUC)** (Euroopa Tarbijaliitude Amet) Belgia jurisdiktsioonis asuv liit, asukoht Brüssel, esindajad: *barrister* Philip Bentley, Lincoln's Inn, ja advokaat Konstantinos Adamantopoulos, Ateena, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress Luxembourgis, Arsène Kronshageni büroo, 12 Boulevard de la Foire,

menetluse astujad,

mille esemeks on nõue tühistada komisjoni otsus 92/154/EMÜ 1991. aasta 4. detsembrist EMÜ asutamislepingu artikli 85 kohase menetluse kohta (IV/33.157 – Eco System/Peugeot),

EUROOPA ÜHENDUSTE  
ESIMESE ASTME KOHUS (teine koda)

---

\* Kohtumenetluse keel: prantsuse.

koosseisus: president J. L. Cruz Vilaça, kohtunikud D. P. M. Barrington, J. Biancarelli, A. Saggio ja C. Briët,

kohtusekretär: H. Jung,

võttes arvesse kirjalikku menetlust ja pärast seda 16. detsembril 1992. aastal toimunud kohtuistungit,

on teinud järgmise

### **otsuse**

#### **Faktilised asjaolud**

1. Vaidlustatud komisjoni otsus 92/154/EMÜ 1991. aasta 4. detsembrist EMÜ asutamislepingu artikli 85 kohase menetluse kohta (IV/33.157 – Eco System/Peugeot, EÜT 1991, L 66, lk 1) võeti vastu pärast seda, kui Eco System esitas komisjonile 19. aprillil 1989 kaebuse Automobiles Peugeot SA ja selle kolme Belgia volitatud edasimüüja vastu põhjusel, et nad olid alates 1989. aasta märtsist takistanud Eco System'il, kes tegutses Peugeot'i või Talboti sõidukeid osta soovivate Prantsuse lõpptarbijate esindajana, sõidukite paralleelimporti. Oma kaebuses taotles Eco System, et komisjon võtaks ka tarvitusele ajutised meetmed talle eespool nimetatud takistusest tuleneva tõsise ja korvamatu kahju põhjustamise lõpetamiseks.

2. Eco Systemi eesmärk on pakkuda lõpptarbijatele teenust, mis seisneb sõidukite ostmises riikidest, kus hind on kõige soodsam. Ta ei paku garantiiteenust ega müügijärgset hooldust, ei võta klientide kasutatud autosid sissemaksiks ning tal ei ole autode laovarud. Eco System võtab riigi tasandil, eelkõige aktiivselt massiteabevahendites reklaamimides, kirjalikke tellimusi huvitatud Prantsuse lõpptarbijatelt ja paneb oma müügisaalidesse välja üksnes juba müüdnud ning üleandmist ootavad autod.

3. Oma turustusvõrgu kaitsmiseks, mida käsitleb teadaolevalt komisjoni 12. detsembri 1984. aasta määrus (EMÜ) asutamislepingu artikli 85 lõike 3 kohaldamise kohta mootorsõidukite turustus- ja teeninduskokkulepete teatavate liikide suhtes (EÜT 1985, L 15, lk 16), levitas Automobiles Peugeot SA 9. mail 1989 oma tütarettevõtete vahendusel kõikidele Peugeot'i turustusvõrku kuuluvatele müügiesindajatele Belgias, Prantsusmaal ja Luksemburgis ringkirja, mille väljastas Peugeot SA ning milles juhendati volitatud vahendajaid ja edasimüüjaid kõnealuses kolmes liikmesriigis peatama tarned Eco System-ile ning enam mitte vastu võtma uute Peugeot' sõidukite tellimusi Eco System-ilt, tegutsedes kas iseenda või oma volitajate nimel. Ringkirjas lisati, et samad juhised kehtivad ka kõigi muude samadel tingimustel tegutsevate organisatsioonide kohta. Ringkirja kavand oli saadetud komisjoni konkurentsi peadirektoraadile 25. aprillil 1989, kuid sellest ei olnud ametlikult teada antud.

4. Komisjon algatas 27. novembril 1989 Automobiles Peugeot SA ja Peugeot SA vastu nõukogu 6. veebruari 1962. aasta määruse nr 17, esimese määruse asutamislepingu artiklite 85 ja 86 rakendamise kohta (EÜT 1962, 13, lk 204; EÜT eriväljaanne 08/01, lk 3) artikli 3 alusel menetluse.

5. Oma 26. märtsi 1990. aasta otsusega kohustas komisjon ajutiste meetmete abil Automobiles Peugeot SA-d ja Peugeot SA-d karistusmaksete ähvardusel saatma kahe nädala jooksul kõikidele oma vahendajatele ja müügiesindajatele kirja, et peatada 9. mai 1989. aasta ringkirja kohaldamine kuni põhikohtuasjas lõpliku otsuse tegemiseni. Samuti määras ta kindlaks kvoodi (1211 sõidukit aastas, kõige rohkem 150 sõidukit kuus) nende Peugeot turustusvõrguga tehtavate tehingute kohta, mida Eco System võib teha oma klientide nimel varem antud volikirja alusel ja millele hagejad ei saa vastu vaielda.

6. 24. aprillil 1990 esimese astme kohtu kantseleisse saabunud avaldusega esitasid Automobiles Peugeot SA ja Peugeot SA (edaspidi „Peugeot”) hagi kõnealuse otsuse tühistamiseks (kohtuasi T-23/90). Samaaegselt taotlesid hagejad ajutiste meetmete kohaldamist otsuse täitmise peatamiseks. Esimese astme kohtu president jättis 21. mai 1990. aasta määrusega kõnealuse hagi läbi vaatamata. Esimese astme kohus jättis otsusega kohtuasjas T-23/90: Peugeot *versus* komisjon (EKL 1991, lk II-653, edaspidi „Peugeot I”) tühistamishagi läbi vaatamata. 12. septembril 1991 esitasid hagejad Euroopa Kohtule apellatsioonikaebuse kõnealuse otsuse peale (kohtuasi C-229/91 P).

7. Komisjon leidis 4. detsembri 1991. aasta vaidlustatud otsuses, et Peugeot’i oma vahendajatele Prantsusmaal, Belgias ja Luksemburgis saadetud 9. mai 1989. aasta ringkiri ning selle rakendamine, mille tulemusena Peugeot’i sõidukite tarded Eco System-ile peatati, oli käsitletav EMÜ asutamislepingu artikli 85 lõikes 1 sätestatud keelatud kokkuleppena või vähemalt kooskõlastatud tegevusena (otsuse artikkel 1). Selle põhjendamisel märgib komisjon kõnealuses otsuses muuhulgas, et kokkuleppe “eesmärgiks ja tagajärjeks on konkurentsi piiramine ühisturul artikli 85 lõike 1 tähenduses. Kuivõrd seda rakendavad kõik Peugeot’i turustusvõrku kuuluvad ettevõtted asjaomastes riikides, on selle eesmärk takistada, ja üldjuhul see takistabki, Eco System-i teenuseid kasutades Belgiast ja Luksemburgist ostetud uute Peugeot’i sõidukite ekspordi Prantsusmaale. Kõnealuse piirangu tundlikkus tuleneb Peugeot’i margi tuntuusest ühenduse turul. Et kokkuleppes käsitletakse määratluse kohaselt piiriülest kaubandust, mõjutab see tõenäoliselt liikmesriikidevahelist kaubandust.” Otsuses lisatakse ühelt poolt, et “nagu ilmneb ringkirjast, ei ole kõnealune kokkulepe käsitletav määruses (EMÜ) nr 123/85 sätestatud grupierandina, sest autode importi või ekspordi keelavad klauslid ei kuulu määrusega lubatud konkurentsi piiravate kohustuste hulka”, ning teiselt poolt, et nimetatud kokkulepe ei kvalifitseeru ka üksikerandiks, peamiselt seetõttu, et sellest ei ole teatatud.

8. Seepärast kohustas komisjon vaidlustatud otsusega Peugeot’i rikkumist lõpetama ja saatma vahendajatele kahe kuu jooksul otsuse teatavakstegemisest uue ringkirja, mis tühistab 9. mail 1989 saadetud ringkirja, samuti hoiduma tulevikus igasugusest niisugusest käitumisest, mis pikendaks selle kaevatava ringkirja mõjusid (artikkel 2). Lisaks otsustas komisjon keelata määruse nr 123/85 artikli 19 alusel kõnealuse määruse kohaldamisest kasu saamine Peugeot’i sõidukite edasimüüki käsitlevatelt tüüplepingute alusel Belgias ja Luksemburgis alates päevast, mil eespool nimetatud kahe kuu pikkune tähtaeg lõppes, v.a juhul, kui asjaomased pooled täidavad otsuses nimetatud nõudeid õigeaegselt (artikkel 3).

9. Pärast 9. detsembri 1991. aasta otsust võtsid hagejad tagasi apellatsioonikaebuse, mille nad olid esitanud kõnealuse esimese astme kohtu otsuse peale kohtuasjas Peugeot I. Euroopa Kohtu president käskis 6. aprilli 1992. aasta kohtuasja registrist kustutada.

## Menetlus

10. Sellest tulenevalt esitasid hagejad esimese astme kohtu kantseleisse 10. veebruaril 1992 saabunud avaldusega EMÜ asutamislepingu artikli 173 alusel käesoleva tühistamishagi.

11. Esimese astme kohtu teise koja esimehe 9. juuli 1992. aasta korralduste alusel lubati Eco Systemil ja Euroopa Tarbijaliitude Ametil (edaspidi „Euroopa Amet”) astuda menetlusse kostja nõuete toetuseks.

12. Olles kuulunud ära ettekandja-kohtuniku ettekande, otsustas esimese astme kohus alustada suulist menetlust ilma ettevalmistavate uurimistoiminguteta. Kohtumenetluslike meetmete abil palus esimese astme kohus menetlusse astujal Eco System-il esitada kasutatava standardse volikirja ära kiri. Pooled esitasid kohtule suulised väited ja vastasid esimese astme kohtu küsimustele 16. detsembri 1992. aasta kohtuistungil. Kohtuistungil nõustusid pooled esimese astme kohtu taotlusega kõnealuse Peugeot I kohtuasja toimiku lisas esitatud dokumente arvesse võtta käesolevas kohtuasjas. President kuulutas kohtuistungil lõpus suulise menetluse lõppenuks.

13. Hagejad taotleavad, et esimese astme kohus:

- tühistaks komisjoni 4. detsembri 1991. aasta otsuse, sest see on vastuolus EMÜ asutamislepingu artikli 85 lõikega 3, 12. detsembri 1984. aasta määrusega nr 123/85 ning komisjoni 12. detsembri 1984. aasta teatisega 85/K 17/03 määruse nr 123/85 kohta (EÜT 1985, C 17, lk 4) (edaspidi „12. detsembri teatis”);
- teataks, et Peugeot’ poolt 9. mail 1989 turustusvõrkudele Prantsusmaal, Belgias ja Luksemburgis saadetud ringkiri on kooskõlas määruse nr 123/85 ja 12. detsembri teatise kombineeritud sätetega.

14. Komisjon taotleb, et esimese astme kohus:

- jätaks hagi põhjendamatusesse tõttu läbi vaatamata;
- mõistaks kohtukulud välja hagejatelt.

15. Menetlusse astuja Eco System taotleb, et esimese astme kohus:

- jätaks hagi põhjendamatusesse tõttu läbi vaatamata;
- mõistaks kohtukulud, sh Eco Systemi menetlusse astumisest tingitud kulud, välja hagejatelt.

16. Menetlusse astuja Euroopa Amet taotleb, et esimese astme kohus:

- jätaks hagi põhjendamatusesse tõttu läbi vaatamata;
- mõistaks kohtukulud, sh Euroopa Ameti menetlusse astumisest tingitud kulud, välja hagejatelt.

## Põhiküsimus

17. Oma nõuete põhjendamisel tuginevad hagejad kahele tühistamise alusele. Esiteks väidavad hagejad peamiselt seda, et vaidlustatud otsus rikub määruse nr 123/85 artikli 3 lõiget 11 ning komisjoni 12. detsembri teatist. Teiseks väidavad nad, et vaidlustatud otsus rikub õiguskindluse põhimõtet.

*Määruse nr 123/85 artikli 3 lõike 11 ning 12. detsembri teatise rikkumine*

– Poolte väited

18. Hagejad väidavad esiteks, et vahendajal, kes on seotud mootorsõidukite valdkonnas sõlmitud ainuõigusliku ja valikulise turustuskokkuleppega, mis on määrusega nr 123/85 vabastatud asutamislepingu artikli 85 lõike 1 kohaldamisest, on edasimüügi monopol, mis lubab tal keelduda tarnetest edasimüüjale, kes ei ole turustusvõrgu volitatud liige.

19. Hagejate arvates on määruse nr 123/85 artikli 3 lõige 11, kuivõrd see lubab vahendajal müüa lepinguprogrammi kuuluvaid mootorsõidukeid või asjaomaseid tooteid volitamata vahendajate teenuseid kasutavatele lõpptarbijatele tingimusel, et vahendajale on lõpptarbijate poolt eelnevalt antud volikiri nende nimel teatud mootorsõiduki ostmiseks, erand ainuõigusliku ja valikulise turustuse põhimõttest. Kõnealune säte ei ole siiski vajalik *quid pro quo* valikulise turustusvõrgu olemasolu jaoks, vaid vastupidiselt pigem vahend, mis võimaldab tootjal oma turustusvõrku kaitsta, nõudes vahendajalt teatud tingimuste täitmist.

20. Lisaks väidavad hagejad, et osutades oma 12. detsembri teatisega, et “turustusvõrgu ettevõtteid võidakse kohustada mitte tarnima lepinguprogrammi kuuluvaid uusi mootorsõidukeid ... kolmandatele isikutele või kolmandate isikute vahendusel, kes on lepinguprogrammi kuuluvate uute sõidukite volitatud edasimüüjateks või tegelevad samasuguse tegevusega nagu edasimüük”, piiras komisjon määruse nr 123/85 artikli 3 lõikes 11 sätestatud erandi kohaldamisala kõnealuses määruses kehtestatud turustusvõrgu sisese ainuõigusliku turustuse põhimõttega. Hagejad väidavad, et artikli 3 lõike 11 taolise piirava tõlgendamise alusel saatsid nad Peugeot’ turustusvõrgu vahendajatele 9. mai 1989. aasta ringkirja, mille eesmärk oli kaitsta nende valikulist turustussüsteemi Eco Systemi poolse samasuguse tegevuse eest nagu edasimüük. Mõiste “samasugune tegevus nagu edasimüük” ei ole õigusmõiste, vaid see viitab pigem tegevusele, millel majanduslikus kontekstis on samasugused mõjud nagu edasimüügil.

21. Hagejate arvates peab kutseline vahendaja mootorsõidukisektoris tegutsemiseks olema nõudluse suhtes täiesti erapooletu. Kui vahendaja mõjutab oma kaubandusliku tegevuse kaudu nõudlust, tegeleb ta samasuguse tegevusega nagu edasimüük. Asjaolu, et Eco System-i väitel põhjustas Peugeot’i ringkiri tema käibe languse, tõendab, et Eco System-i tegevus ei ole nõudluse suhtes neutraalne, vastasel juhul oleks tema Peugeot’i sõidukitega seotud käive olema enam-vähem proportsionaalne selle sõidukimargi nõudlusega Prantsusmaa turul, s.o 22%.

22. Hageja arvates rikub vahendaja oma kohustust olla turul neutraalne ning selle tulemusena ületab teenuseosutajana oma kutsetegevuse piire, eriti siis kui ta korraldab müügi- või reklaamikampaaniaid, mis ei puuduta mitte tema enda tegevust, vaid teatud marki sõidukeid, mida ta püsivalt turul pakub. Eco System oli mõned Peugeot’i sõidukid

välja pannud isegi kauplusteketti Carrefour ja kasutanud Carrefour-i välja antud reklaambrošüüri. Kõnealuse üldsust eksitava reklaami Eco System-i tegeliku tegevuse osas turul – mida muuseas tunnustas ka komisjon – eesmärk oli tekitada hagejates arvamus, et Eco System tegeles samasuguse tegevusega nagu edasimüük. Eco System, pakkudes Peugeot'i sõidukite alternatiivset tarnimist samasugustel tingimustel nagu vahendaja, oli üldsuse jaoks Peugeot'i turustusvõrgu edasimüüja või vahendaja, mitte teenuseid osutav isik.

23. Hagejad rõhutavad asjaolu, et Eco System võtab iga tehingu puhul enda kanda lihtsale vahendajale ebatavalised, kuid edasimüügitegevusele omased riskid, nimelt:

- müümata sõiduki käsutamise või müümatajäamisega seotud riskid, sest Eco System on maksnud sõiduki eest ja peab selle ise maha müüma, kui klient loobub;
- ladustamisrisk, sest Eco System peab hüvitama oma kliendile kaotsiläänud või kahjustatud sõiduki;
- krediidirisk, sest Eco System või tema finantsvahendaja tasub sõiduki hinna ning võib ise olla kohustatud kandma kulud kliendi maksejõuetuse korral;
- finantsrisk, sest Eco System tasub vahetuskursi erinevused.

24. Sellega seoses märgivad hagejad, et asjaolust, et vahendajale on eelnevalt antud volikiri ja et ta tegutseb selle piires, ei piisa vahendaja tegevuse edasimüügina mitte käsitlemiseks, kuivõrd tema võetud finantsriskid on samasugused nagu edasimüüja finantsriskid. Vastupidise väitmine muudaks mõttetuks mõiste “samasugune tegevus nagu edasimüük” ning samal ajal jätaaks Peugeot'i ilma võimalusest kaitsta oma turustusvõrku. Seetõttu viitavad hagejad Euroopa Kohtu otsusele ja kohtujuristi *Sir Gordon Slynni* ettepanekule kohtuasjas 243/83: *Binon* (EKL 1985, lk 2015, 2017), millest hagejate arvates järeldub, et kuigi ettevõtjat võib pidada vahendajaks, kui tal on nõutav volikiri, ei saa teda siiski käsitleda vahendajana juhul, kui ta tegutseb mitmesaja volitaja nimel, vaid temast saab sellega seoses konkurentsioiguse tähenduses sõltumatu ettevõtja.

25. Komisjon märgib kõigepealt, et 12. detsembri teatis ei ole osa kogu ühenduse õigusest, millele viidates tühistamishagi tuleb hinnata, ning et sellest tulenevalt tuleks jätta hagi läbi vaatamata niivõrd, kuivõrd see põhineb kõnealuse teatise rikkumisel.

26. Komisjon vaidleb hagejate esitatud ühenduse õiguse tõlgendusele vastu ja märgib, et Euroopa Kohus on otsuses kohtuasjas 10/86: *VAG France* (EKL 1986, lk 4071) sedastanud määruse nr 123/85 kohta, et konkurentsi piiravad kokkulepped, mis võivad mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust, on automaatselt keelatud, välja arvatud siis, kui komisjon teatab, et EMÜ asutamislepingu artikli 85 lõike 1 sätteid ei kohaldata artikli 85 lõike 3 alusel. Komisjoni arvates järeldub sellest, et tingimusi, mille alusel erand tehakse, tuleb tõlgendada laialt, samal ajal kui turustusvõrgu kaitsmist käsitlevaid meetmeid, mis on tegelikult lubatud määruses nr 123/85, tuleb tõlgendada sama kitsalt nagu konkurentsi piiravaid klausleid, mida erand puudutab. Selline olukord vastab grupierandimääruste tõlgendamist käsitlevatele üldpõhimõtetele.

27. Kostja arvates on üheks oluliseks tingimuseks valikuliste ja ainuõiguslike turustuskokkulepete välistamiseks see, et konkurentsi piiravad klauslid, mida need

sisaldavad, peaksid olema piiratud selliselt, et need ei takistaks lõpptarbija õiglaselt osa saamast neist soodustustest, mis tulenevad kõnealustest kokkulepetest, ning eelkõige ostu sooritamast muus liikmesriigis kui tema enda oma selleks, et saada kasu mõnikord märgatavatest hinnaerinevustest riikide turgude vahel, isegi naaberriikides. Selleks, et lõpptarbija oleks tegelikult võimalus osta sõiduk mis tahes liikmesriigi igalt turustusvõrgu volitatud liikmelt, on tarbija huvides oluline, et tal oleks võimalik pöörduda, kas kutselise või mittekutselise vahendaja poole, kellele on eelnevalt antud volikiri teatud mootorsõiduki ostmiseks ja vajaduse korral selle saadetise vastuvõtmiseks.

28. Komisjoni arvates on määruse nr 123/85 artikli 3 lõike 11 eesmärk just see, et sellega püütakse säilitada lõpptarbijatele võimalus kasutada sellise eelnevalt volitatud vahendaja teenuseid, kes on kas kutseline või mittekutseline. Neil tingimustel tuleb kõnealust sätet tõlgendada nii, et see võimaldab turustusvõrgul kaitsta ennast esiteks selliste paralleelimportijate tegevuse eest, kes tegutsevad volitamata edasimüüjatena, ja teiseks vahendajate eest, kellele lõpptarbija ei ole eelnevalt andnud volikirja või keda on volitanud volitusõigusega edasimüüja või kellel on küll volikiri, kuid selles ei ole nimetatud volikirja esemeks olevat sõidukit. Kõnealune säte ei võimalda siiski võtta tarvitusele niisuguseid kaitsemeetmeid, mille kohaselt keeldutakse nõuetekohaselt volitatud vahendajalt vastu võtmast teatud sõidukeid käsitlevaid tellimusi või keeldutakse selliste sõidukite tarnimisest juhul, kui vahendaja tegutseb volitajate nimel ja arvel ega ole ületanud volikirja piire. Mõiste “samasugune tegevus nagu edasimüük”, mida nimetatakse 12. detsembri teatises, ei saa seetõttu viidata kutselise vahendaja kaubanduslikule tegevusele, vaid üksnes volitatud vahendajate võltsitud volikirjadele või kelmusele, vastasel juhul rikutaks määruse nr 123/85 põhiprintsiipe.

29. Sellega seoses märgib komisjon, et Eco System-i kutselisele tegevusele on omaseks tunnuseks see, et ettevõtte ei saa mitte ainult reklaamida oma tegevust vahendajana, vaid ta saab ka valida nende sõidukite marki ja liiki, mida ta soovib pakkuda ning seetõttu võib ta üldsuse ees olla sõidukite, eelkõige Peugeot'i sõidukite alternatiivne tarnija. Vastuses hageja argumentidele väidab komisjon esiteks, et statistilisest analüüsist ilmneb, et Eco System ei keskendu Peugeot'i margile, ja teiseks, et Eco System ei ole kunagi reklaamitegevusega eksitanud üldsust oma tegevuse tegelikust olemusest. Eco System on oma reklaambrošüürides isegi süstemaatiliselt rõhutanud volitaja ja vahendaja lepingulise suhte erilist olemust. Eco Systemi ja Carrefouri vahelise ajutise koostöö kohta märgib komisjon, et ainus tõestatud asjaolu on, et Carrefouri ruumides oli nähtavad volitaja sõnaselgel nõusolekul umbes kümme päeva üks üleandmist ootav Peugeot'i sõiduk. Selle Eco System-i reklaambrošüüri kohta, mille on avaldanud ja mida on enda nimel levitanud Carrefour, leiab komisjon, ehkki mööndes, et koopia kaaneleht oleks võinud põhjustada veidi arusaamatust, et Peugeot' üldine ja lõplik reaktsioon selles kohta “on vastuolus proportsionaalsuse põhimõttega”.

30. Kostja rõhutab Eco System-i võetud riskide osas, et hagejad ei ole esitanud mingeid tõendeid, põhjendamaks oma väidet, et Eco System võtab enda kanda kõik sõidukite käsutamise, ladustamise või krediidiga seotud riskid, mille eest vahendaja ei vastutaks. Komisjoni arvates ei ole Eco System võtnud õiguslikke ega rahalisi riske, mis on omased müügi- ja edasimüügitgevusele, s.t riske, mis oleksid põhjustatud kahest omandi üleminekust ning omandiga seotud riskidest. Selle kohta märgib komisjon, et Eco System-i vahendustegevus piirdub otsese õigussuhte loomisega volitaja ja vahendaja vahel, mis seisneb eelkõige viimati nimetatud poolt otse volitajale arve esitamises, volitaja nimel

sõiduki registreerimises ja kindlustamises, omandi ja maksuriski üleminekus müüjale ning lõpuks vahendaja vahendustasus. Komisjoni arvates ei too krediit, mida Eco System annab oma volitajale kindlaksmääratud ajaks, kaasa seda, et ta võtab enda peale lisaks igale teenuse osutamisele omasele krediidiriskile kaupade müümata jäämise riski, mis on omane edasimüügitegevusele. Lisaks eitab komisjon seda, et Eco System on võtnud finantsriske vahetuskursside või hindade erinevuse tõttu.

31. Viimasena eitab kostja ka seda, et hageja viide eespool nimetatud Binoni otsusele on käesoleval juhul asjakohane. Komisjoni arvates ei ole võimalik võrrelda ühelt poolt kaupade või teenuste tarnija nimel tehtud vahendustegevuse hindamist seoses artikli 85 lõikega 1 – nagu tehti Binoni otsuses – ning teiselt poolt Eco Systemi vahendustegevuse hindamist seoses määruse nr 123/85 artikli 85 lõikega 3 iga üksiku ostja nimel tehtud tehingute raames, millest igaüks on ühekordne tehing.

32. Menetlusse astuja Eco System märgib, et määruse nr 123/85 artikli 3 lõike 11 eesmärgiks oli aidata üksikisikutel osta sõidukeid ühenduses madalaima hinnaga. Võttes arvesse ühelt poolt aega ja ressursse, mis on vajalikud 12 liikmesriigis sellise Peugeot'i vahendaja leidmiseks, kes pakuks antud sõidukit parima hinnaga, ja teiselt poolt mitmeid paralleelimpordiga seotud formaalsusi, suudaksid üksnes kutselise vahendaja, nagu Eco System-i, tegevus täita turureguleerimise funktsiooni, mis on määruse nr 123/85 artikli 3 lõike 11 eesmärk, seega vältida kõnealuse sätte muutumist sisutuks normiks. Sellega seoses tugineb menetlusse astuja Euroopa Kohtu otsustele liidetud kohtuasjades 56 ja 58/64: *Consten ja Grunding versus komisjon* (EKL 1966, lk 429) ning liidetud kohtuasjades 100-103/80: *Musique Diffusion Française versus komisjon* (EKL 1983, lk 1825), milles keelatakse sellised ainuõiguslikud turustuskokkulepped, mis takistavad paralleelimporti, ning märgib selle kohta, et Peugeot'i volitatud vahendajad ei ole kunagi püüdnud saada kasu sõidukite hinnaerinevustest liikmesriikide vahel, võttes saadetisi vastu üksteiselt. Neil tingimustel leiab Eco System, et mõistet "samasugune tegevus nagu edasimüük" ei saa tõlgendada selliselt, et see tooks kaasa määruse nr 123/85 tühisuse. Igal juhul hõlmab mõiste üksnes kelmut, mis tähendab asjaolu varjamist, et ettevõtja, kes esitleb end vahendajana, on tegelikult edasimüüja, ja seda ei kohaldata kindlasti menetlusse astuja tegevuse suhtes, mida sisuliselt reguleerivad Prantsuse tsiviilkoodeksi artikkel 1984 ja sellele järgnevad artiklid, mis reguleerivad agendilepingutega seonduvat

33. Menetlusse astuja Euroopa Tarbijaliitude Amet märgib, et artikli 85 lõike 3 alusel turustusvõrkudele tehtud erandite kasu tarbijatele oleks petlik juhul, kui nagu hagejad väidavad, sõltuks määruse nr 123/85 artikli 3 lõike 11 kohaldamisala vahendustegevuse majanduslikust ja kaubanduslikust hindamisest. Kõnealuse sätte eesmärk on võimaldada tarnijal tagada, et lõpptarbija, kui ta ostab sõiduki, loob otse lepingulise suhte edasimüüjaga, kes on ainuõigusliku või valikulise turustusvõrgu liige. Eesmärk on eelkõige anda tarbijale lepinguline õigus esitada defektse sõiduki korral nõue turustusvõrgu liikme vastu.

– Esimese astme kohtu järeldused

34. Käesolevas kohtuasjas leiab esimese astme kohus, et vaidlustatud otsuse üle kohtuliku järelevalve teostamiseks hageja kaebuse piires tuleb kõigepealt tuvastada, kas komisjon leidis põhjendatult, et 9. mai 1989. aasta ringkiri Peugeot'lt oma vahendajatele Prantsusmaal, Belgias ja Luksemburgis ning selle rakendamine viimati nimetatute poolt



ületas määruses nr 123/85 ettenähtud erandi piire ja kujutas endast kokkulepet või vähemalt kooskõlastatud tegevust, mis on keelatud EMÜ asutamislepingu artikli 85 lõikega 1.

35. Esiteks märgib esimese astme kohus, et, nagu Euroopa Kohus on sedastanud oma eespool nimetatud otsuse kohtuasjas 10/86: VAG France punktis 12, “EMÜ asutamislepingu artikli 85 lõike 3 kohaldamiseks vastu võetud määruses nr 123/85 piirdatakse mootorsõidukitööstuse majandussubjektidele teatud selliste võimaluste andmisega, mis võimaldavad neil jätta oma turustus- ja teeninduskokkulepped artikli 85 lõikes 1 nimetatud keelu kohaldamisalast välja hoolimata sellest, et kõnealustes turustus- ja teeninduskokkulepetes on teatud tüüpi ainumüüki ja konkurentsi keelamist käsitlevad klauslid”. Nagu määruse nr 123/85 preambula põhjenduses 2 sedastatakse: “olenemata sellest, et käesoleva määruse artiklites 1, 2 ja 3 loetletud ... kohustuste eesmärgiks või tagajärjeks on tavaliselt konkurentsi takistamine, piiramine või moonutamine ühisturul ning et tavaliselt võivad need mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust, võib asutamislepingu artikli 85 lõikes 1 toodud keelu sellest hoolimata nende kokkulepete suhtes kohaldamatuks tunnistada artikli 85 lõike 3 alusel, olgugi et üksnes teatud piiravatel tingimustel.”

36. Sellega seoses tuleb märkida, et määruse nr 123/85 artikli 3 lõike 11 kohaselt kohaldatakse artikli 85 lõikes 3 ettenähtud erandit ka siis, kui vahendajal on kohustus “müüa lepinguprogrammi kuuluvad mootorsõidukid või vastavad kaubad vahendaja teenuseid kasutavatele lõpptarbijatele üksnes siis, kui vahendajale on eelnevalt antud volikiri teatud mootorsõiduki ostmiseks ning võimaluse korral selle saadeteise vastuvõtmiseks tarbija nimel”.

37. Selles osas rõhutab esimese astme kohus, et kui võetakse arvesse asutamislepingu artikli 85 lõikes 1 toodud üldpõhimõtet, millega keelatakse konkurentsi piiravad kokkulepped, ei saa grupierandimääruses toodud erandisätteid tõlgendada laialt ega selliselt, et määruse mõjud ulatuksid kaugemale, kui on vajalik nende huvide kaitsmiseks, mille kaitsmiseks need on antud (vt Euroopa Kohtu otsus kohtuasjas 90/83: Paterson, EKL 1983, lk 1567, punkt 16).

38. Neid põhimõtteid arvesse võttes on kohtuotsuse tegemiseks käesolevas kohtuasjas vaja selgitada määruse nr 123/85 artikli 3 lõikes 11 toodud mõiste “vahendaja, kellele on eelnevalt antud volikiri” tõlgendust.

39. Selles osas tuleks kõigepealt tõdeda, et Euroopa Kohtu väljakujunenud kohtupraktika kohaselt (vt eelkõige otsust kohtuasjas 327/82: Ekro, EKL 1984, lk 107, punkt 11) tuleb tavaliselt ühenduse õiguse terminitele, mis ei viita sõnaselgelt selle tõlgendamise osas liikmesriikide õigusele, anda sõltumatu ja ühtne tõlgendus, mis tuleb leida sätte konteksti ja asjaomaste meetmete eesmärgi arvesse võttes. Kohus võib siiski sellise ühenduse õiguse sätte sisu ja kohaldamisala tõlgendamisel viidata liikmesriikide õigustele (vt esimese astme kohtu otsust kohtuasjas T-85/91: Khouri *versus* komisjon, EKL 1992, lk II-2637, punkt 32).

40. Käesolevas kohtuasjas, ja nagu esimese astme kohus on tõdenud eespool nimetatud kohtuasja Peugeot I otsuse punktis 33, ilmneb määruse nr 123/85 artikli 3 lõike 11 struktuurist, et selle eesmärk on säilitada vahendajale võimalus osaleda tingimusel, et otse

edasimüüja ja lõpptarbija vahel luuakse lepinguline suhe. Tuleb lisada, et turustusvõrgu kaitsmiseks mõne volitamata edasimüüja poolt tekitatud ebaseadusliku konkurentsi eest tuleb luua niisugune lepinguline suhe eelnevalt antud volikirjaga, mille sõiduki lõpptarbija annab tema nimel ja arvel tegutsevale vahendajale teatud sõiduki ostmiseks.

41. Selles osas tuleks rõhutada, et sellise eelnevalt antud volikirja esitamine sõiduki ostmisel ja vajaduse korral saadetise vastuvõtmisel on kõnealuse sätte alusel vahendaja suhtes kehtestatud ainus tingimus. Sellest järeldub, et määruse nr 123/85 artikli 3 lõike 11 tõlgenduse kohaselt ei saa nõuetekohaselt volitatud vahendajat selle välja jätta üksnes sel põhjusel, et ta viib ellu kutsetegevust.

42. Teiseks tõdeb esimese astme kohus, et võttes arvesse praktilisi raskusi, mille kogu ühenduse territooriumil teatud, parima hinnaga sõiduki otsimine ning selle tarnimine võib lõpptarbijale kaasa tuua, võtaks kutseliste vahendajate väljajätmine tegelikult artikli 3 lõikelt 11 ära tõhususe ja selle tulemuseks oleks paralleelimpordi piiramine ja sellest tulenevalt riiklike turgude eraldumine. Neil tingimustel takistaks niisugune väljajätmine, nagu Euroopa Kohus on sedastanud liidetud kohtuasjades 56 ja 58/64: Consten ja Grundig *versus* komisjon ning eespool nimetatud liidetud kohtuasjades 100-103/80: Musique Diffusion Française *versus* komisjon, punkt 86, tõenäoliselt ühenduse põhieesmärke, eelkõige ühisturu saavutamist.

43. Tuleb siiski tunnistada, et kutselise vahendaja tegevus võib ühelt poolt sisaldada üldsusele suunatud reklaamimeetmeid ja võimaluse keskendada oma jõupingutused teatud sõidukimarkidele ning teiselt poolt igale teenuseid osutavale ettevõttele omaste riskide võtmise.

44. Peale selle tuleks vastates hagejate väitele, et 12. detsembri teatise punkti 1 alapunktis 3 püütakse tõlgendada piiravalt määruse nr 123/85 artikli 3 lõikes 11 toodud mõistet "vahendaja, kellele on ... antud volikiri", kõigepealt märkida, et nagu Euroopa Kohus on sedastanud otsuses kohtuasjas C-266/90: Soba, EKL 1992, lk I-287, punkt 19, ei saa tõlgendava märkuse tagajärjeks olla määruses sisalduvate kohustuslike sätete muutmine.

45. Esimese astme kohus märgib, et 12. detsembri teatise kohaselt "võidakse turustusvõrku kuuluvaid ettevõtteid kohustada müüma lepinguprogrammi kuuluvaid uusi sõidukeid või vastavaid sõidukeid kolmandale isikule või kolmanda isiku vahendusel, kes esitleb end lepinguprogrammi kuuluvate uute sõidukite volitatud edasimüüjana ... või teostab samasugust tegevust nagu edasimüük. Vahendaja või tarbija peavad andma turustusvõrku kuuluvale edasimüüjale dokumentaalsed tõendid selle kohta, et vahendaja tegutseb sõiduki ostu ja saadetise vastuvõtmise korral tarbija nimel ja arvel".

46. Vastates hageja väitele, mis põhineb kõnealusel lõigul 12. detsembri teatisest, leiab esimese astme kohus ühelt poolt, et kõnealuse lõiguga püütakse tõlgendada mitte üksnes määruse nr 123/85 artikli 3 lõiget 11, vaid ka artikli 3 lõiget 10, eelkõige punkti a, mille kohaselt vabastatakse EMÜ asutamislepingu artikli 85 lõikes 1 kehtestatud keelust turustuskokkuleppe klauslid, mille kohaselt edasimüüja kohustub tarnima turustusvõrgu liikmetele lepingujärgseid või asjaomaseid kaupu. Teiselt poolt leiab esimese astme kohus, et komisjon, tõlgendades määruse nr 123/85 artikli 3 lõikeid 10 ja 11, võib seaduspäraselt võtta arvesse vajadust tagada artikli 3 lõike 10 kohane tõhus toime, s.t kaitsta turustusvõrku tõhusalt volitamata kolmandate isikute toimingute eest. Komisjon

võib seetõttu asjaomases teatises seaduslikult täpsustada tingimusi, mida volitatud vahendaja peab täitma, et vastata artikli 3 lõike 11 nõuetele. Neid nõudeid tuleb kohaldada selliselt, mis tagab, et lepingujärgsete kaupade tarnimist volitatud edasimüüja poolt vahendajale, kellele on eelnevalt antud volikiri, ei saa pidada edasimüüja poolt sellise ainuedasimüügi kohustuse rikkumiseks turustusvõrgu raames, mille vajaduse korral võib talle panna määruse artikli 3 lõike 10 alusel. Seetõttu oli õiguspärane 12. detsembri teatises täpsustada, kõnealuse määruse sätteid tunnustades ja nende kohaldamisala piiramata, et turustusvõrku kuuluvaid ettevõtteid võidakse kohustada keelduma sellise vahendaja tellimuste täitmisest, kes *de facto* tegelevad samasuguse tegevusega nagu edasimüük, ning viidata määruse artikli 3 lõikes 11 nimetatud tingimustele, mida peab täitma vahendaja, kes soovib kasutada kõnealuseid sätteid.

47. Esimese astme kohus peab kõigepealt uurima, kas, nagu hagejad väidavad, Eco System on ületanud määruse nr 123/85 artikli 3 lõike 11 piire, võttes pigem edasimüügitegevusele kui vahendustegevusele omaseid riske, selliselt, et tema kutselist tegevust võidakse pidada samasuguseks tegevuseks nagu edasimüük ja mitte teenuste osutamiseks.

48. Selles osas peab esimese astme kohus kõigepealt asjakohaseks tõdeda, et kõnealuses sättes ettenähtud volitatud vahendaja tegevused eeldavad otsese ostu ja müüki käsitleva lepingulise suhte loomist sõiduki ostja (lõpptarbija) ja turustusvõrgu vahel. Selleks et selliselt lubatud tegutseda, ilma et edasimüüja saaks keelduda temaga lepingu sõlmimisest, peab vahendaja piirduma niisuguste teenuste osutamisega, mis seisnevad kontakti loomises teatud sõidukit parima hinnaga osta sooviva tarbija ja turustusvõrku kuuluva edasimüüja vahel, kes on valmis sõidukit tarnima, luues vajaliku otsese lepingulise suhte kahe poole vahel ja täites sellega seotud formaalsusi. Sellistel tingimustel tegutseb vahendaja üksnes lõpptarbija esindajana. Sellest järeldub, et vahendaja toimingute(st) tulenevad õigussuhted luuakse otseselt volitaja ja asjaomase kolmanda isiku, käesoleval juhul edasimüüja vahel, vahendaja ei ole nende pooleks. Käesoleval juhul on selge, et sõiduk, mille kohta volikiri kehtib, on algusest peale, ehkki ajutiselt, registreeritud selle Eco Systemi kliendi nimele, kellele arve väljastatakse. Olles vahendaja, ei ole Eco System seetõttu sellise ostu-müügilepingu pooleks, mille ta sõlmib mootorsõidukivõrku kuuluva edasimüüjaga lõpptarbija nimel ja arvel, ning sellest tulenevalt ei saa ta olla tehingu esemeks oleva sõiduki omanik. Seevastu, nagu on ette nähtud Peugeot'i Belgiat käsitleva "turustuskokkuleppe" artikli II lõikes 3, mis lisati Peugeot I kohtuasja toimikusse, sõlmib turustusvõrku kuuluv edasimüüja "lepingu enda nimel ja arvel ning teda ei peeta mingil viisil importija ega tootja esindajaks".

49. Juhul kui müügi protsessis osaleb vahendaja, siis lõpptarbija ja turustusvõrgu vahelise otsese suhte olemasolu kinnitab erandi tegemise tingimusena turustusvõrku kuuluvatele ettevõtetele määruse nr 123/85 artikli 5 lõike 1 punkti 1 alapunktidega a ja b kehtestatud kohustus anda garantii ning teha tasuta teenindus- ja hooldustöid, olenemata sõiduki ostukohast ühisturul. Nagu määruse nr 123/85 preambula põhjenduses 12 tõdetakse, on nende sätete – nagu sama määruse artikli 3 lõige 11 – "eesmärk takistada tarbija vabaduse piiramist osta kõikjal ühisturul". Selles osas tõdeb esimese astme kohus, et Eco System-i tüüpvolikirja lisatud üldtingimuste punkt 7 näeb ette, et "garantii annab tootja; see on nii seadusjärgne kui lepinguline tootjate võrgu kohustus kellelt võidakse seda nõuda vastavalt sõidukiga koos esitatud garantiidokumendile. Kuivõrd Eco System-i volitused piirduvad impordiga, siis välistab see tehnilise garantii andmise kohustuse, mille eest on vastutavad

üksnes tootja ja tema võrk”. Kõnealune punkt üksnes viitab sellise garantiikohustuse olemasolule turustusvõrku kuuluvate ettevõtete osas, välistades vahendaja samasuguse kohustuse.

50. Kahes eelnevas lõigus kirjeldatud asjaoludel tuleb tõdeda, et Eco System kui volitatud vahendaja ei kannu ühtegi riski, mis tuleneks toote ostule ja edasimüügile omasest kahest omandi üleminekust, ega omandiga seotud riski, eelkõige kauba käsutamise või müümata jäämisega seotud riski, s.t riski, mis on seotud kohustusega müüa sõiduk, kui lõpptarbija loobub, ja vajaduse korral vastutuse enda peale võtmisega müümata jäämisest tingitud finantskahju eest.

51. Selles hoolimata tuleb märkida, et teiseks, nagu ilmneb toimikust ja poolte suulistest selgitustest, sedavõrd kuivõrd Eco System maksab alguses ise sõidukeid tarnivale volitatud edasimüüjale alghinna koos käibemaksuga ja lepingus näidatud sõiduki impordikulud ja ostja need talle pärast hüvitab, annab ta tavaliselt iga tehingu puhul oma klientidele krediiti tema poolt ettemakstud summa ja lisaks volikirja saamisel saadud käsiraha ulatuses. Kohus leiab, et kõnealuse krediidi andmine mõneks päevaks ostuhetkest, mil makstakse võrgustikku kuuluvale edasimüüjale, kuni sellisele ostjale tarnimiseni, kes hüvitab Eco System-ile tema ettemaksu, ei muuda sellise volikirja õiguslikku määratlust isegi siis, kui selline krediit ei ole omane vahendaja tegevusele. Sellest vaatepunktist ei erine Eco System-i olukord vahendaja olukorrast, kes on lepingu järgi kohustatud tasuma kulud, mille volitatu peab tagasi maksma, nagu on nõutud enamiku liikmesriikide õiguses.

52. Peale selle leiab kohus, et vahendid, mida vahendajal on võimalik kasutada riski, mille vahendaja võtab just kirjeldatud olukordades, vältimiseks juhul, kui lõpptarbija on maksejõuetu või keeldub täitmast talle volikirja alusel pandud kohustusi, erinevad igal juhul neist vahenditest, mida kasutab turustusvõrku kuuluv edasimüüja. Vahendaja võib lisaks kinnipidamisõigusele kasutada klassikalisi õiguskaitsevahendeid, s.t kolmandale isikule kuuluvate kaupade arestimist ja müügiga seotud kohtumenetlusi. Eco System-i puhul on kõnealuseks süsteemiks Eco System-i poolt kasutatava tüüpvolikirja tagaküljele trükitud üldtingimuste artiklis 5 nimetatud “karistusklauseel”, mille kohaselt “juhul, kui volitaja pärast volikirjale allakirjutamist ja enne selle kehtivuse lõppemist keeldub seda täitmast, peab ta maksma trahvi, mis vastab kahekordsele vahendustasule, ning tema kohustuste täitmiseks algatatud kohtumenetluse kulud, kuna tema tehtud tellimust ei saa tühistada ega tagasi võtta”. Seevastu, nagu on tavaliselt sätestatud turustusvõrku kuuluvate erinevate automarkide edasimüüjate poolt kohaldatavates mootorsõidukite müügi üldtingimustes, on volitatud edasimüüjal erinevalt vahendajast võimalus kliendi loobumise või maksmata jätmise korral käsitleda müüki õigustühisena ning käsutada sõidukit või võtta sõiduk uuesti oma valdusse ja müüa see ise ilma eespool nimetatud kohtumenetluseta.

53. Kolmandaks, Peugeot’i poolt nimetatud vahetuskursiriski osas tõdeb kohus esiteks, et vahetuskursside erinevused on tegur, mis on omane kõnealust liiki ühendusesisesele tehingule, ning et hagejad ei ole kindlasti näidanud, et Eco System võtab riski, mis on seotud tema tegevusega nõuetekohaselt volitatud vahendajana. Seevastu ilmneb toimikust, et vahetuskursiriski võtab volitaja ja mitte Eco System kui vahendaja. Selle kohta märgib kohus kõigepealt, et Eco System-i tüüpvolitustlepingu uurimisel ilmneb, et Eco System, erinevalt volitatud edasimüüjast, ei seo end fikseeritud hinnaga, vaid võtab kohustuse

üksnes prognoositava hinna ulatuses, mida ei fikseerita lõplikult enne, kui on võetud arvesse soodsaid või ebasoodsaid vahetuskursside erinevusi. Selles osas märgib kohus, et Eco System-i üldtingimuste punkti 2 kolmandas lõigus nähakse ette, et “valuuta- või hinnakõikumised on võimalikud, kuid need ei mõjuta volikirja kehtivust”. Samuti märgib kohus, et Eco System-i tüüpvolituluslepingus on selgesõnaliselt ettenähtud, et “juhul, kui Eco System ei suuda importida sõidukit nimetatud perioodi jooksul, tagastatakse volitajale käsiraha ilma kahjusid maha arvamata”. Seega on Eco System-il võimalik seda tingimust kasutada nende vahetuskursside erinevuste korral, mis on väga ebasoodsad ja mis avaldaks liiga suurt mõju, enne sõiduki ostmist edasimüüjalt volitajaga kokkulepitud prognoositava hinnaga. Peale selle märgib kohus, et vaidlustatud otsuse osas, mida hagejad ei ole vaidlustanud, ilmneb, et nende vahetuskursside kõikumiste riskide katmisel, millega kliendid puutuvad kokku volikirja täitmise ajal, piirdub Eco System oma klientidele vahetuskursside erinevuse korral sellise preemiate süsteemi loomisega, mis toimib klientide seas hüvitusfondina. Eespool toodust järeldub, et hagejad ei ole esitanud mingeid tõendeid, mis võiksid seada kahtluse alla vaidlustatud otsuse järelduse, et “vahetuskursside või hindade kõikumistest tulenevaid ... finantsriske ei eksisteeri enam praeguses Eco System-i organisatsioonis”.

54. Neljandaks, ladustamisriski osas, mis hagejate arvates tähendab seda, et Eco System peab maksma volitajale kahjutasu sõiduki kaotsimineku või kahjustumise korral ajal, mil Eco System võtab sõiduki vastu edasimüüjalt ja tarnib selle ostjale, märgib kohus, et sellist riski, eeldades, et see on tõendatud, tuleb pidada tavapäraseks, nagu on kinnitanud liikmesriikide õigusaktide uurimine, volituslepingu raames, mis sarnaselt kõnealuse volikirjaga hõlmab volitaja nimel ostu, importi, lähetamist, ladustamist kindlaksmääratud perioodil ja kättetoimetamist. Igal juhul erineb sõiduki ladustamisega seotud risk eespool kirjeldatud tingimustel omandiga seotud riskist, mille käesoleval juhul, nagu eespool on juba näidatud, võtab lõpptarbija enda peale alates hetkest, mil sõiduki müügileping on sõlmitud.

55. Viimasena märgib kohus, et selles kontekstis on Eco System-i poolt oma teenuste eest saadud vahendustasu, mis tüüplepingu kohaselt on teatud protsendimäär sõiduki tarnija poolt arvel näidatud hinnast, tavaline tasu selliste volituslepingute puhul nagu kõnealune.

56. Eespool toodust tervikuna järeldub, et niivõrd kuivõrd Eco System tegutseb nõuetekohaselt volitatud vahendajana, ei saa teda pidada müügi ja edasimüügiga seotud õiguslikku või finantsriski võtvaks.

57. Järgmisena on käesoleva kaebuse raames vaja uurida, kas Eco System ületas tegelikult talle lõpptarbijate poolt määruse nr 123/85 artikli 3 lõike 11 kohaselt antud volikirjade piire.

58. Kohus märgib, et ainus hagejate poolt esitatud sellekohane asjaolu on reklaambrošüüri, mille Carrefour on oma nime all välja andnud kahe ettevõtte ajutise koostöö ajal ning milles korratakse Eco System-i avaldatud brošüüri sisu, kasutamisel põhjustatud üldsuse eksitamine

59. Selles osas tõdeb esimese astme kohus, kuigi tunnistades, et selline tegevus võib olla sarnane müügiedendamise, mis ei kuulu vahendaja pädevusse, et komisjon on käesoleval juhul õigesti hinnanud, et niisuguse arusaamatuse sai tekitada üksnes brošüüri

kaas ja et igal juhul näidati sellel selgelt Eco System-i tegevuse tegelikku olemust. Seetõttu oli põhjendatud hinnang, et Peugeot'i reaktsiooni oli selgelt ebaproportsionaalne, kuna spetsiaalselt brošüüri levitamise lõpetamiseks tarvitusele võetud meetmetest oleks piisanud ning vaidlustatud ringkirja saatmine ei olnud vajalik.

60. Eespool toodust tuleb niisiis järeldada, et Eco System ei ole ületanud lõpptarbijate poolt talle antud volikirjade piire ning sellest tulenevalt ei ole ta rikkunud määruse nr 123/85 artikli 3 lõiget 11 vahendaja tegevuse tingimuste osas.

61. Viimasena, mis puudutab hagejate eespool nimetatud Euroopa Kohtu otsusele kohtuasjas 243/83: Binon ning kohtujuristi Sir Gordon Slynni ettepanekule tuginevat väidet, mille kohaselt sellisest vahendajast, keda on volitanud mitu volitajat, saab sõltumatu ettevõtja, tõdeb esimese astme kohus kõigepealt, et kohtupraktikas ei ole ühtegi elementi, mida võiks üle võtta käesoleval juhul, mil vahendaja tegutseb lõpptarbijate nimel ja arvel ning mitte turustusagendina, kes vastutab edasimüügi korraldamise eest tootjate (kirjastajate) huvides, ning teiseks, et puhtalt koguseline kriteerium, mis põhineb kutselise vahendaja saadud volikirjade arvul, ei saa muuta tema tegevuste olemust määruse nr 123/85 artikli 3 lõike 11 osas. See tõdemus on samuti kooskõlas määruse nr 123/85 artikli 3 lõike 11 majandusliku eesmärgiga, nimelt püütakse paralleelimporti säilitades takistada riiklike turgude eraldumist mootorsõidukite turustuskokkulepete süsteemi raames ja niiviisi aidata kaasa ühisturu saavutamisele, nagu on märgitud käesoleva otsuse punktis 42.

62. Võttes arvesse eespool toodut tervikuna, tuleb järeldada, et määruse nr 123/85 artikli 3 lõike 11 alusel ei või mootorsõidukite turustusvõrgu liikmetel keelata, sel põhjusel, et vahendaja tegeleb kutsetegevusega, müüa lepingus nimetatud mootorsõidukeid või vastavaid sõidukeid sellise vahendaja teenuseid kasutavatele lõpptarbijatele, kes eelnevalt antud volikirjaga tõendab, et ta tegutseb kõnealuste tarbijatel nimel ja arvel. Sellest järeldub, et kui vahendaja ei ületa talle lõpptarbija antud volikirja piire teatud mootorsõiduki ostuks ja vajaduse korral saadetise vastuvõtmiseks, on see, et edasimüüja keeldub vahendajale müümast, vastuolus määrusega nr 123/85.

63. Komisjoni otsus, et vaidlustatud ringkirja ei saa mingil juhul õigustada sellega, et Eco System väidetavalt jättis täitmata määruse nr 123/85 artikli 3 lõike 11 nõuded, on järelikult põhjendatud. Sellest tulenevalt ületab müügist keeldumine, mis on ringkirja sisuks, kõnealuse määruse kohaldamisel Peugeot'i turustusvõrgu kasuks tehtud erandi piire.

64. Eespool toodust järeldub, et määruse nr 123/85 artikli 3 lõike 11 ning 12. detsembri teatise rikkumist käsitlev esimene väide tuleb jätta läbi vaatamata.

#### *Kaebus õiguskindluse põhimõtte rikkumise kohta*

– Poolte väited

65. Hagejad väidavad, et põhjendades lahknevust vaidlustatud otsuse ja komisjoni poolt 12. detsembri teatises antud määruse nr 123/85 artikli 3 lõike 11 tõlgenduse vahel, on komisjon 4. detsembril 1991, s.t vaidlustatud otsuse tegemise päeval, otsustanud vastu võtta uue teatise, milles tõlgendatakse määrust nr 123/85. Mõiste "vahendaja" määratlemise uusi kriteeriume kehtestades muudeti kõnealuses teatises mõiste

“samasugune tegevus nagu edasimüük” väidetavalt mõttetuks. Komisjon on seeläbi rikkunud Peugeot’i õiguspärasest ootust määruse kohase olukorra säilitamise kohta.

66. Hagejate arvates on komisjon juba rikkunud seda põhimõtet, et ühenduse õigusaktidel ei tohi olla tagasiulatuvat mõju, sest komisjon kohaldas määruse nr 123/85 uut tõlgendust tagasiulatuvalt Peugeot’i tegevuse suhtes (9. mai 1989. aasta ringkiri), millele oleks pidanud kohalduma määruse eelmine tõlgendus. Igal juhul on hagejate arvates see, et komisjon ei ole kunagi andnud selget ja täpset määratlust mõistele “samasugune tegevus nagu edasimüük”, põhjustanud õiguskindlusetuse.

67. Komisjon vastab, et hagejad olid saanud 15. juuli 1987. aasta kirja, millele oli alla kirjutanud IV peadirektoraadi osakonnajuhataja ja milles esitatakse selgelt komisjoni seisukoht kutseliste vahendajate tegevuse üldise küsimuse ning konkreetselt Eco System-i kohta.

68. Uue teatise osas on kostja seisukohal, et sellel ei ole tagasiulatuvat mõju, kuivõrd selles üksnes tuuakse välja põhimõte, mille kohaselt määruses nr 123/85 nimetatud vahendaja tegutseb lõpptarbija nimel ja arvel ning seetõttu ei saa ta võtta omandiga seotud riske.

69. Menetlusse astuja Eco System lihtsalt tõdeb, et eespool nimetatud Peugeot I otsuses on juba jäetud läbi vaatamata hagejate poolt taasesitatud väited õiguskindluse põhimõtte rikkumise kohta.

70. Menetlusse astuja Euroopa Tarbijaliitude Amet märgib selles osas, et komisjoni teine teatis määruse nr 123/85 kohta ei ole õigustloov akt nagu ka 12. detsembri teatis ega autentne tõlgendus ning seetõttu ei saa muuta määrust. Euroopa Tarbijaliitude Amet lisab, et teist teatist ei ole tagasiulatuvalt kohaldatud, kuna sellega ei ole muudetud põhimõtet, mille kohaselt määruse nr 123/85 artikli 3 lõiget 11 kohaldatakse vahendaja suhtes, kes esitas eelnevalt antud volikirja.

– Esimese astme kohtu hinnang

71. Esmalt tuleb tõdeda, et vaidlustatud otsus ei põhine mingil viisil, ning ei oleks saanud seaduslikult põhineda, komisjoni uuel, määrust nr 123/85 käsitleval 4. detsembri 1991. aasta teatisel, mida ei ole otsuses isegi mainitud. Sellest järeldub, et hagejad ei või tugineda uuele teatisele vaidlustatud otsuse õiguspärasuse vaidlustamisel.

72. Väite kohta, et komisjon ei järginud vaidlustatud otsuses oma 12. detsembri teatises antud määruse nr 123/85 artikli 3 lõike 11 tõlgendust, rikkudes seega õiguskindluse põhimõtet, tuleb märkida, et, nagu esimese astme kohus on juba tõdenud (vt punktid 44 ja 46 eespool), teatises toodud terminit “samasugune tegevus nagu edasimüük” ei saa mingil juhul tõlgendada selliselt, et see piirab määruse nr 123/85 artikli 3 lõikes 11 toodud mõiste “vahendaja, kellele on eelnevalt antud volikiri” kohaldamist.

73. Tuleb lisada, et, nagu esimese astme kohus tõdes eespool nimetatud Peugeot I otsuse punktis 48, et komisjoni ametnikud olid 15. juuli 1987. aasta kirjas juba teavitanud hagejaid oma seisukohtadest 12. detsembri 1984. aasta teatises kasutatud mõiste “samasugune tegevus nagu edasimüük” suhtes. Kõnealuse kirja punkti 3 alapunktis 2 öeldakse selgelt: “tingimusel, et vahendaja võtab enda peale sellise ettevõtleriski, mis on

sobiv teenindusettevõtte jaoks, ja mitte sellise ettevõtlusriski ..., mis on sobiv ostu- ja edasimüügitgevuse jaoks, ei saa kõnealuse vahendaja tegevust kirjeldada teatise nimetatud samasuguse tegevusega nagu edasimüük ...”

74. Eespool toodut arvesse võttes tuleb tunnistada, et hagejad ei ole esitanud ühtegi uut tegurit, mille põhjal võiks kahtluse alla seada esimese astme kohtu kõnealuses Peugeot I otsuses esitatud hinnangu, et komisjon ei ole rikkunud õiguskindluse põhimõtet. Sellest tulenevalt tuleb ka teine väide jätta põhjendamatus tõttu läbi vaatamata.

75. Eespool toodust tervikuna järeldeb, et kuna hagejate poolt nende nõuete toetuseks esitatud väited on tunnistatud põhjendamatuks, tuleb jätta hagi läbi vaatamata.

### **Kohtukulud**

76. Esimese astme kohtu kodukorra artikli 87 lõike 2 alusel on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud hüvitama kohtukulud, kui vastaspool on seda nõudnud. Et hagejad on kohtuvaidluse kaotanud ning komisjon ja menetlusse astujad on nõudnud kulude hüvitamist, tuleb mõista kohtukulud, sh menetlusse astujate kulud, välja hagejatelt solidaarselt.

Esitatud põhjendustest lähtudes

#### **ESIMESE ASTME KOHUS (teine koda)**

otsustab:

**1. Jätta hagi rahuldamata.**

**2. Mõista kohtukulud, sh menetlusse astujate kulud, välja hagejatelt solidaarselt.**

Cruz Vilaça

Barrington

Biancarelli

Saggio

Briët

Kuulutatud avalikul kohtuistungil 22. aprillil 1993 Luxembourgis.

Kohtusekretär

President

H. Jung

J. L. Cruz Vilaça