Odkaz:

Rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 22. dubna 1993, Automobiles Peugeot SA a Peugeot SA proti Komisi Evropských společenství, věc T-9/92, Recueil 1993, s. II-493[1]

Klíčová slova:

Hospodářská soutěž – Distribuce motorových vozidel – Nařízení o blokové výjimce – Pojem zmocněného zprostředkovatele

Předmět:

Zrušení rozhodnutí Komise 92/154/EHS ze dne 4. prosince 1991 v řízení podle článku 85 Smlouvy o EHS (IV/33.157 – Eco System v. Peugeot, Úř. věst. L 66 s. 1)

Skutkové okolnosti:

(Část „Skutkové okolnosti“ není převzata.)

Právní otázky:

Skutkový základ žaloby

1 Sporné rozhodnutí Komise 92/154/EHS ze dne 4. prosince 1991 v řízení podle článku 85 Smlouvy o EHS (IV/33.157 – Eco System v. Peugeot, Úř. věst. L 66 s. 1) bylo přijato v důsledku stížnosti společnosti Eco System SA (dále jen „Eco System“) na společnost Automobiles Peugeot SA a tři z jejích schválených prodejců v Belgii, podané Komisi s odůvodněním, že tyto subjekty od března 1989 bránily společnosti Eco System, aby paralelně dovážela motorová vozidla jako zástupce jednající jménem a na účet francouzských konečných uživatelů, kteří si přejí kupovat vozy Peugeot nebo Talbot. Eco System ve své stížnosti rovněž žádala, aby Komise přijala předběžná opatření, která by zamezila vzniku další vážné a nenapravitelné újmy v důsledku výše uvedených překážek.

2 Předmětem činnosti Eco System je nabízení služby konečným uživatelům, která spočívá v nákupu vozidel v zemích s nejvýhodnější cenou. Eco System nenabízí záruční servis, pozáruční servis ani zpětný odkup ojetých vozidel svých zákazníků a nemá vlastní sklad vozů. V praxi Eco System aktivně a v celostátním měřítku shání písemná zmocnění od francouzských konečných uživatelů, zejména prostřednictvím inzerce ve všech médiích, a ve svých salonech vystavuje pouze vozy, které byly již prodány a čekají na dodání.

3 S cílem ochránit svou distribuční síť, na kterou se nesporně vztahuje nařízení Komise (EHS) č. 123/85 ze dne 12. prosince 1984 o použití čl. 85 odst. 3 Smlouvy na kategorie dohod o distribuci a servisu motorových vozidel (Úř. věst. 1985, L 15, s. 16, dále jen „nařízení č. 123/85“), rozeslala Automobiles Peugeot SA dne 9. května 1989 prostřednictvím svých dceřiných společností všem zástupcům tvořícím distribuční síť Peugeot v Belgii, Francii a Lucembursku oběžník vydaný společností

[1] Jednací jazyk: francouzština

ISAP ISAP ISAP ISAP

Peugeot SA, který obsahoval pokyn pro autorizované prodejce v těchto třech zemích, aby zastavili dodávky společnosti Eco System a nepřijímali od ní žádné další objednávky na nové vozy značky Peugeot, ať již na její vlastní účet, či na účet jejích zmocnitelů. Stejný pokyn se podle tohoto oběžníku vztahuje i na veškeré další subjekty jednající za srovnatelných podmínek. O návrhu tohoto oběžníku bylo dne 25. dubna 1989 informováno generální ředitelství Komise pro hospodářskou soutěž (DG IV), nikoli však formou formálního oznámení.

4 Dne 27. listopadu 1989 zahájila Komise proti Automobiles Peugeot SA a Peugeot SA řízení podle článku 3 nařízení Rady č. 17 ze dne 6. února 1962, prvního nařízení, kterým se provádějí články 85 a 86 Smlouvy (Úř. věst. 1962, 13, s. 204).

5 Rozhodnutím ze dne 26. března 1990 Komise v rámci předběžných opatření přikázala společnostem Peugeot SA a Automobiles Peugeot SA, aby pod sankcí penále zaslaly do dvou týdnů všem svým autorizovaným prodejcům a zástupcům dopis, jímž bude pozastaveno uplatňování oběžníku ze dne 9. května 1989 do doby, než bude přijato konečné rozhodnutí v hlavním řízení. Kromě toho také stanovila kvótu transakcí s vozidly (1 211 vozidel ročně při měsíčním limitu 150 vozidel), které může Eco System uskutečnit v rámci sítě Peugeot na účet svých zákazníků na základě předchozího písemného zmocnění a kterým žalobkyně nesmějí bránit.

6 Návrhem zapsaným v kanceláři Soudu dne 24. dubna 1990 podaly společnosti Automobiles Peugeot SA a Peugeot SA (dále jen „Peugeot“) žalobu na neplatnost tohoto rozhodnutí (věc T-23/90). Současně podaly žalobkyně návrh na předběžné opatření směřující k odkladu vykonatelnosti tohoto rozhodnutí. Předseda Soudu usnesením ze dne 21. května 1990 tento návrh zamítl. Rozsudkem ze dne 12. července 1991, Peugeot v. Komise (T-23/90, Recueil, s. II-653, dále jen „Peugeot I“), Soud žalobu na neplatnost zamítl. Dne 12. září 1991 podaly žalobkyně proti tomuto rozsudku kasační opravný prostředek k Soudnímu dvoru (věc C-229/91 P).

7 Komise ve sporném rozhodnutí ze dne 4. prosince 1991 uvedla, že rozeslání oběžníku ze dne 9. května 1989 autorizovaným prodejcům ve Francii, Belgii a Lucembursku o ukončení dodávek vozidel značky Peugeot společnosti Eco System a jeho provádění ze strany těchto prodejců představuje dohodu či přinejmenším jednání ve vzájemné shodě, které zakazuje čl. 85 odst. 1 Smlouvy o EHS (článek 1 rozhodnutí). Na podporu tohoto závěru rozhodnutí mimo jiné uvádí, že „cílem a účinkem“ této dohody „je omezení hospodářské soutěže na společném trhu ve smyslu čl. 85 odst. 1. Jelikož je prováděna všemi podniky sítě Peugeot v dotyčných zemích, je jejím účelem bránit, a vskutku obecně brání, francouzským uživatelům v dovozu nových motorových vozidel Peugeot zakoupených v Belgii a Lucembursku do Francie s využitím služeb společnosti Eco System. Citelnost tohoto omezení vyplývá z významu značky Peugeot na trhu Společenství. Vzhledem k tomu, že se dohoda z podstaty věci týká přeshraničního obchodu, je způsobilá ovlivnit obchod mezi členskými státy“. Rozhodnutí rovněž dodává, jednak že „dotyčná dohoda, jak vyplývá z výše uvedeného oběžníku, nesplňuje podmínky blokové výjimky stanovené v nařízení č. 123/85, neboť doložky o zákazu dovozu nebo vývozu vozidel nefigurují mezi závazky omezujícími hospodářskou soutěž, které jsou tímto nařízením připuštěny“, jednak že na předmětnou dohodu se nemůže vztahovat ani individuální výjimka, hlavně protože nebyla oznámena.

ISAP ISAP ISAP

8 Za těchto okolností Komise ve sporném rozhodnutí přikázala společnosti Peugeot, aby ukončila protiprávní jednání a ve lhůtě dvou měsíců ode dne oznámení rozhodnutí rozeslala svým autorizovaným prodejcům nový oběžník, jímž zruší onen ze dne 9. května 1989, a aby se v budoucnu zdržela veškerého jednání, které by nadále zachovávalo jeho nežádoucí účinky (článek 2). Kromě toho Komise v souladu s článkem 10 nařízení č. 123/85 odňala výhodu použití tohoto nařízení vzorové smlouvě o distribuci motorových vozidel Peugeot v Belgii a v Lucembursku, s účinností od uplynutí výše uvedené dvouměsíční lhůty, ledaže se dotčené strany podrobí požadavkům obsaženým v jejím rozhodnutí (článek 3).

9 V důsledku rozhodnutí ze dne 4. prosince 1991 žalobkyně vzaly zpět kasační opravný prostředek, který podaly proti výše uvedenému rozsudku Peugeot I. Usnesením ze dne 6. dubna 1992 předseda Soudního dvora nařídil vyškrtnutí věci z rejstříku.

Řízení

10 Za těchto okolností podaly žalobkyně podle článku 173 Smlouvy o EHS návrhem došlým kanceláři Soudu dne 10. února 1992 tuto žalobu na neplatnost.

11 Usneseními ze dne 9. července 1992 povolil předseda druhého senátu Soudu vedlejší účastenství Eco System a Bureau européen des unions des consommateurs (BEUC) na podporu návrhových žádání žalované.

12 Po vyslechnutí zprávy soudce zpravodaje Soud rozhodl o zahájení ústní části řízení bez dokazování. V rámci organizačních procesních opatření však vyzval vedlejší účastnici Eco System, aby předložila jeden exemplář vzorové příkazní smlouvy, kterou používá. Řeči účastníků řízení a jejich odpovědi na otázky Soudu byly vyslechnuty na jednání konaném dne 16. prosince 1992. Na žádost Soudu vyslovili na jednání souhlas, aby k dokumentům, které byly předloženy v příloze ke spisu ve výše uvedené věci Peugeot I, bylo přihlédnuto i v této věci. Předseda Soudu na závěr jednání rozhodl o ukončení ústní části řízení.

13 Žalobkyně navrhují, aby Soud:

- zrušil rozhodnutí Komise ze dne 4. prosince 1991 pro rozpor s čl. 85 odst. 3 Smlouvy o EHS, nařízením č. 123/85 a sdělením Komise č. 85/C 17/03 ze dne 12. prosince 1984 týkajícím se jejího nařízení č. 123/85 (Úř. věst. 1985, C 17, s. 4, dále jen „sdělení ze dne 12. prosince“);

- rozhodl, že oběžník společnosti Peugeot ze dne 9. května 1989 zaslaný členům její sítě ve Francii, Belgii a Lucembursku je v souladu s ustanoveními nařízení č. 123/85 ve spojení se sdělením ze dne 12. prosince.

14 Komise navrhuje, aby Soud:

- zamítl žalobu jako neopodstatněnou;

- uložil žalobkyním náhradu nákladů řízení.

15 Vedlejší účastnice Eco System navrhuje, aby Soud:

ISAP ISAP ISAP ISAP

- zamítl žalobu jako neopodstatněnou;

- uložil žalobkyním náhradu nákladů řízení včetně nákladů vedlejšího účastenství Eco System.

16 Vedlejší účastník BEUC navrhuje, aby Soud:

- zamítl žalobu jako neopodstatněnou;

- uložil žalobkyním náhradu nákladů řízení včetně nákladů vedlejšího účastenství BEUC.

K věci samé

17 Žalobkyně na podporu svého návrhového žádání uvádějí dva žalobní důvody směřující ke zrušení. Podstatou prvního žalobního důvodu je tvrzení, že sporné rozhodnutí porušuje čl. 3 bod 11 nařízení č. 123/85, ve spojení se sdělením ze dne 12. prosince. Ve druhém žalobním důvodu žalobkyně uplatňují, že sporné rozhodnutí porušuje zásadu právní jistoty.

K žalobnímu důvodu vycházejícímu z porušení čl. 3 bodu 11 nařízení č. 123/85 ve spojení se sdělením ze dne 12. prosince

Argumenty účastníků řízení

18 Žalobkyně především zdůrazňují, že autorizovaný prodejce vázaný smlouvou o výhradní a selektivní distribuci motorových vozidel, vyňatou na základě nařízení č. 123/85 z použití čl. 85 odst. 1 Smlouvy, požívá monopolu na další prodej, který jej opravňuje odmítnout dodávku každému prodejci, který není schváleným členem distribuční sítě.

19 Ustanovení čl. 3 bodu 11 nařízení č. 123/85, opravňující distributora k prodeji motorových vozidel ze smluvního programu nebo odpovídajících výrobků konečným uživatelům, kteří využívají služeb neschválených zprostředkovatelů za předpokladu, že je předem písemně zmocnili k nákupu daného vozu jejich jménem a na jejich účet, představuje podle názoru žalobkyň výjimku ze zásady výhradní a selektivní distribuce. Toto ustanovení však nepředstavuje nezbytnou protiváhu k selektivní distribuční síti, nýbrž tím, že vyžaduje od zprostředkovatele splnění určitých podmínek, umožňuje výrobci, aby chránil svou distribuční síť.

20 Žalobkyně kromě toho uplatňují, že když Komise ve svém sdělení ze dne 12. prosince uvedla, že „podnikům v distribuční síti lze uložit, aby neprodávaly žádná nová motorová vozidla ze smluvního programu [...] třetí osobě nebo prostřednictvím třetí osoby, která vystupuje jako schválený další prodejce nových vozidel ze smluvního programu nebo vykonává činnost srovnatelnou s činností dalšího prodejce“, omezila tím působnost výjimky, stanovené v čl. 3 bodě 11 nařízení č. 123/85, ze zásady výhradní distribuce uvnitř distribuční sítě, kterou toto nařízení zakotvilo. Právě na základě tohoto restriktivního výkladu čl. 3 bodu 11 nařízení č. 123/85 rozeslaly žalobkyně autorizovaným prodejcům sítě Peugeot oběžník ze dne 9. května 1989, který měl chránit jejich selektivní distribuční síť před činností podobnou činnosti dalšího prodejce, kterou provozuje Eco System. Pojem „činnost

ISAP ISAP ISAP ISAP

srovnatelná s činností dalšího prodejce“ není právním pojmem, ale vztahuje se spíše na činnost, která v hospodářském kontextu vyvolává stejné účinky jako další prodej.

21 Má-li být profesionálnímu zmocněnci umožněno vstoupit do odvětví motorových vozidel, musí být podle názoru žalobkyň zcela neutrální vůči poptávce. Pokud zmocněnec svou vlastní obchodní činností zasahuje do poptávky, vykonává činnost srovnatelnou s činností dalšího prodejce. Skutečnost, že Eco System poukázala na to, že oběžník společnosti Peugeot jí způsobil propad obratu, dokazuje, že činnost společnosti Eco System není vůči poptávce neutrální. Pokud by tomu tak bylo, podíl vozidel Peugeot na jejím obratu by víceméně odpovídal poptávce po této značce na francouzském trhu, tj. 22 %.

22 Podle názoru žalobkyň porušuje zmocněnec tuto povinnost zachovávat neutralitu na trhu, a tudíž překračuje rámec své profesní činnosti jako poskytovatele služeb, jestliže podporuje prodej nebo dělá reklamu nikoli své činnosti, nýbrž vozům značky, kterou nepřetržitě nabízí na trhu. Společnost Eco System dokonce vystavovala několik vozů značky Peugeot v řetězci obchodů Carrefour a použila reklamní brožuru vydanou tímto obchodním řetězcem. Veřejnost tudíž byla uvedena v omyl ohledně skutečného působení Eco System na trhu – což ostatně Komise uznala – a žalobkyně na základě toho nutně usoudily, že Eco System provozuje činnost srovnatelnou s činností dalšího prodejce. Protože Eco System působí jako alternativní zdroj dodávek vozů Peugeot za podmínek srovnatelných s podmínkami nabízenými autorizovaným prodejcem, veřejnost ji považovala za distributora či autorizovaného prodejce sítě Peugeot, a nikoli za osobu poskytující služby.

23 Žalobkyně zejména uplatňují, že společnost Eco System při každé transakci přebírá rizika, která jsou netypická pro pouhého zmocněnce, avšak jsou charakteristická pro činnost dalšího prodejce, a sice:

- riziko, že bude muset naložit s neprodaným vozidlem nebo že jí vozidlo zůstane, neboť Eco System zaplatila za vozidlo předem a musí ho prodat, pokud zákazník objednávku stornuje;

- riziko z uskladnění, neboť v případě ztráty či poškození vozidla musí Eco System svého zákazníka odškodnit;

- úvěrové riziko, neboť Eco System či její finanční prostředník platí za vozidlo předem a v případě úpadku zákazníka tyto náklady ponese;

- „hospodářské“ riziko, neboť Eco System nese důsledky kurzových změn.

24 Žalobkyně v tomto ohledu zdůrazňují, že to, že zmocněnec má předchozí zmocnění a že nepřekračuje jeho rámec, nestačí k tomu, aby jeho činnost nebyla kvalifikována jako činnost srovnatelná s dalším prodejem, jelikož hospodářská rizika, která nese, jsou téže povahy jako rizika skutečného dalšího prodejce. Připustit opak by znamenalo zbavit pojem činnosti srovnatelné s činností dalšího prodejce jeho obsahu a zároveň odepřít společnosti Peugeot prostředky k ochraně její distribuční sítě. V této věci se žalobkyně dovolávají rozsudku Soudního dvora a stanoviska generálního advokáta Sira Gordona Slynna ve věci Binon (rozsudek ze dne 3. července 1985, 243/83, Recueil, s. 2015, 2017), z něhož vyplývá, že i když se subjekt

ISAP ISAP ISAP ISAP

může jevit jako zmocněnec, jestliže disponuje řádným zmocněním, v případě, že jedná jménem několika stovek zmocnitelů, nemůže být již za takového považován, nýbrž se stává pro účely práva hospodářské soutěže nezávislým obchodníkem.

25 Komise úvodem upozorňuje, že sdělení ze dne 12. prosince není součástí „souboru právních předpisů Společenství“, na základě něhož musí být posuzována žaloba na neplatnost, a že žaloba tudíž musí být zamítnuta v rozsahu, v němž se opírá o porušení uvedeného sdělení.

26 Aby zpochybnila výklad práva Společenství podaný žalobkyněmi, Komise zdůrazňuje, že Soudní dvůr v rozsudku ze dne 18. prosince 1986, VAG France (10/86, Recueil, s. 4071), ohledně nařízení č. 123/85 uvedl, že dohody omezující hospodářskou soutěž, které jsou způsobilé ovlivnit obchod mezi členskými státy, jsou bez dalšího zakázané, ledaže Komise v souladu s čl. 85 odst. 3 Smlouvy o EHS prohlásila ustanovení odstavce 1 téhož článku za nepoužitelná. Podle Komise z toho vyplývá, že podmínky, na nichž závisí udělení výjimky, musejí být vykládány široce, zatímco opatření na ochranu sítě, která jsou nařízením č. 123/85 skutečně povolena, musejí být jakožto doložky omezující hospodářskou soutěž, které byly osvobozeny, vykládány restriktivně. Tento postoj odpovídá obecným zásadám, jimiž se řídí výklad nařízení o blokových výjimkách.

27 Jednou z podstatných podmínek pro to, aby dohody o výhradní a selektivní distribuci byly osvobozeny, je podle názoru žalované omezení v nich obsažených doložek omezujících hospodářskou soutěž tak, aby nebránily konečnému uživateli ve spravedlivé účasti na výhodách plynoucích z těchto dohod, a zejména v tom, aby mohl uskutečnit svůj nákup v jiném členském státě, a využít tak často významných cenových rozdílů mezi jednotlivými vnitrostátními trhy, někdy i sousedními. Aby však měl konečný uživatel reálnou možnost nákupu vozu u libovolného schváleného člena distribuční sítě v libovolném členském státě, je nezbytné, aby mohl využít služeb zprostředkovatele, ať již profesionálního, či nikoli, který bude předem zmocněn k nákupu a případně i převzetí určitého motorového vozidla.

28 Právě to je podle názoru Komise předmětem čl. 3 bodu 11 nařízení č. 123/85, který chce pro konečné uživatele zachovat možnost nakoupit přes předem zmocněného zprostředkovatele, ať již profesionálního, či nikoli. Dotyčné ustanovení musí být za těchto podmínek vykládáno tak, že umožňuje distribuční síti chránit se jednak proti činnosti paralelních dovozců jednajících jako neschválení další prodejci, jednak proti zprostředkovatelům bez předchozího zmocnění od konečného uživatele nebo zmocněným od neschváleného dalšího prodejce, případně zmocněným bez uvedení konkrétního vozu jakožto předmětu zmocnění. Toto ustanovení však neumožňuje přijmout ochranné opatření spočívající v odmítnutí akceptovat objednávky na konkrétní vozy od řádně zmocněného zprostředkovatele nebo odmítnout dodávku takového vozu, jedná-li tento zprostředkovatel jménem a na účet svých zmocnitelů a nepřekročil-li rámec zmocnění. Pojem „činnost srovnatelná s činností dalšího prodejce“, který se vyskytuje ve sdělení ze dne 12. prosince, se tedy nemůže vztahovat na obchodní činnost profesionálního zprostředkovatele, nýbrž výhradně na nesprávná zmocnění či podvodné jednání zmocněných zprostředkovatelů, protože jinak by byly porušeny základní zásady nařízení č. 123/85.

29 V této souvislosti Komise poznamenává, že profesionální činnosti společnosti Eco System je vlastní, že tato společnost může nejen propagovat svoji

ISAP ISAP ISAP

zprostředkovatelskou činnost, ale i zvolit si značky a typy vozů, které budou předmětem nabízených služeb, a tudíž vystupovat v očích veřejnosti jako alternativní zdroj dodávek motorových vozidel, zejména značky Peugeot. V odpověď na argumenty žalobkyň Komise uplatňuje, že statistický rozbor dokazuje, že Eco System se ve své činnosti nesoustředí na značku Peugeot, a dále že Eco System nikdy svou propagační činností neuváděla v omyl ohledně pravé povahy své profesní činnosti. Eco System dokonce ve svých propagačních materiálech systematicky kladla důraz na specifickou povahu smluvního vztahu mezi zmocnitelem a zmocněncem. Pokud se jedná o dočasnou spolupráci společnosti Eco System se společností Carrefour, Komise zdůrazňuje, že bylo doloženo vystavení pouze jediného vozu Peugeot v prostorách společnosti Carrefour po dobu asi deseti dnů, než mohl být dodán, a to s výslovným souhlasem zmocnitele. Pokud jde o kopii propagační brožury Eco System, vydané a šířené společností Carrefour pod jejím jménem, Komise sice uznává, že první strana uvedené kopie mohla vyvolat určitou mylnou představu, nicméně se domnívá, že celková konečná reakce firmy Peugeot v tomto ohledu „odporuje zásadě přiměřenosti“.

30 Pokud se jedná o rizika, která Eco System přebírá, žalovaná zdůrazňuje, že žalobkyně nepodaly žádný důkaz na podporu svého tvrzení, podle něhož Eco System nese rizika spojená s odprodejem vozidel nebo jejich uskladněním či úvěrová rizika jiná než ta, která nese jakýkoli jiný zmocněnec. Podle názoru Komise nenese Eco System žádné právní či hospodářské riziko charakteristické pro činnost prodeje a dalšího prodeje, tj. riziko spojené s dvojím převodem vlastnictví a riziko spojené s vlastnictvím. Komise v tomto ohledu zdůrazňuje, že činnost Eco System jakožto zmocněnce se omezuje na vytvoření přímého právního vztahu mezi zmocnitelem a autorizovaným prodejcem, zahrnujícího zejména přímou fakturaci zmocniteli autorizovaným prodejcem, registraci a pojištění vozidla jménem zmocnitele, převod vlastnictví a rizik provedením platby prodávajícímu, a nakonec zprostředkovatelskou provizi zmocněnci. V důsledku úvěru, který na určitou dobu poskytuje společnost Eco System svému zmocniteli, nepřechází podle názoru Komise na Eco System riziko neprodaného zboží, obvyklé u činnosti dalšího prodejce, vyjma úvěrového rizika vlastního každému poskytování služeb. Komise ohledně společnosti Eco System navíc zpochybňuje, že by nesla jakékoli riziko plynoucí z případných kurzových či cenových změn.

31 Žalovaná nakonec zpochybňuje relevanci odkazu žalobkyň na výše uvedený rozsudek Binon. Podle jejího názoru nelze srovnávat mezi posouzením činnosti zprostředkovatele na účet dodavatele výrobků nebo služeb z hlediska čl. 85 odst. 1 – jako v případě věci Binon – a posouzením činnosti Eco System jakožto zprostředkovatele v rámci pokaždé odlišných obchodů na účet individuálních kupujících z hlediska čl. 85 odst. 3 a nařízení č. 123/85.

32 Vedlejší účastnice Eco System zdůrazňuje, že čl. 3 bod 11 nařízení č. 123/85 měl za účel usnadnit nákup vozů jednotlivci za nejnižší cenu v rámci Společenství. S ohledem jak na dobu a prostředky, nezbytné k vyhledání autorizovaného prodejce Peugeot s nejnižšími cenami ve všech dvanácti členských státech, tak na formality spojené s paralelním dovozem, může pouze vstup profesionálního zprostředkovatele, jakým je Eco System, naplnit regulační funkci trhu podle čl. 3 bodu 11 nařízení č. 123/85 a zajistit, aby toto ustanovení nezůstalo pouze na papíře. V této souvislosti se Eco System odvolává na rozsudky Soudního dvora ze dne 13. července 1966, Consten a Grundig v. Komise (56/64 a 58/64, Recueil, s. 429), a ze dne 7. června

ISAP ISAP ISAP ISAP

1983, Musique diffusion française a další v. Komise (100/80 a 103/80, Recueil, s. 1825), ve kterých byly odmítnuty smlouvy o výhradní distribuci, které brání paralelním dovozům, a v tomto ohledu poznamenává, že schválení autorizovaní prodejci Peugeot se při nákupech nikdy nesnažili využít rozdílů v cenách vozů mezi členskými státy. Za těchto okolností se Eco System domnívá, že pojem činnosti srovnatelné s činností dalšího prodejce nelze vykládat způsobem, který by zbavoval čl. 3 bod 11 nařízení č. 123/85 jeho obsahu. Tento pojem se v každém případě vztahuje pouze na podvodná jednání k zakrytí skutečnosti, že obchodník, který vystupuje jako zmocněnec, je fakticky dalším prodejcem, a jistě se nevztahuje na podobnou činnost, jakou vykonává vedlejší účastnice, která se z podstatné části řídí ustanoveními článku 1984 a následujících francouzského občanského zákoníku, týkajících se příkazních smluv.

33 Vedlejší účastník BEUC zdůrazňuje, že výhody, které plynou spotřebitelům z distribučních sítí osvobozených podle čl. 85 odst. 3, jsou iluzorní, jestliže, jak tvrdí žalobkyně, působnost čl. 3 bodu 11 nařízení č. 123/85 závisí na hospodářském a obchodním posouzení činnosti zprostředkovatele. Účelem tohoto ustanovení je umožnit dodavateli, aby se ujistil, že konečný spotřebitel při nákupu vozu naváže přímý smluvní vztah s distributorem, který je členem výhradní nebo selektivní distribuční sítě. Účelem je zejména poskytnout spotřebiteli smluvní právo proti členu sítě pro případ vad vozidla.

Závěry Soudu

34 Soud má v projednávané věci za to, že v rámci přezkumu legality sporného rozhodnutí v mezích žalobního důvodu předneseného žalobkyněmi mu přísluší ověřit, zda Komise právem považuje oběžník Peugeot ze dne 9. května 1989 zaslaný autorizovaným prodejcům ve Francii, Belgii a Lucembursku a jeho provádění za překročení rámce výjimky stanovené v nařízení č. 123/85 a za dohodu či přinejmenším za jednání ve vzájemné shodě, zakázané podle čl. 85 odst. 1 Smlouvy o EHS.

35 Soud na úvod připomíná, že podle bodu 12 výše uvedeného rozsudku Soudního dvora VAG France „nařízení č. 123/85 jakožto prováděcí nařízení k čl. 85 odst. 3 Smlouvy se omezuje na to, aby hospodářským subjektům působícím v oblasti motorových vozidel poskytlo určité možnosti, které jim i navzdory určitým konkurenčním a výhradním doložkám ve smlouvách o distribuci, prodeji a servisu umožní vyhnout se zákazu podle čl. 85 odst. 1“. Jak totiž připomíná bod 2 odůvodnění nařízení č. 123/85, „navzdory tomu, že cílem nebo účinkem závazků uvedených v článcích 1, 2 a 3 tohoto nařízení je obvykle vyloučení, omezení nebo narušení hospodářské soutěže na společném trhu a tyto závazky jsou způsobilé ovlivnit obchod mezi členskými státy, může být zákaz stanovený v čl. 85 odst. 1 Smlouvy o EHS prohlášen v souladu s čl. 85 odst. 3 za nepoužitelný na tyto závazky, i když pouze za určitých omezujících podmínek“.

36 V této souvislosti je třeba připomenout, že podle čl. 3 bodu 11 nařízení č. 123/85 se výjimka podle čl. 85 odst. 3 uplatní rovněž tehdy, pokud se distributor zaváže, že „bude prodávat motorová vozidla ze smluvního programu nebo odpovídající výrobky konečným uživatelům, kteří využívají služeb zprostředkovatele, pouze tehdy, jestliže tento zprostředkovatel byl předem písemně zmocněn k nákupu určitého motorového vozidla a případně k jeho převzetí jménem těchto uživatelů“.

ISAP ISAP ISAP ISAP

37 Soud v tomto ohledu zdůrazňuje, že vzhledem k obecné zásadě zákazu protisoutěžních dohod podle čl. 85 odst. 1 Smlouvy nemohou být odchylná ustanovení, zahrnutá do nařízení o blokových výjimkách, vykládána extenzivně nebo takovým způsobem, aby rozšiřovala účinky nařízení nad rámec nezbytně nutný k ochraně zájmů, k jejichž zabezpečení jsou tato nařízení určena (viz rozsudek Soudního dvora ze dne 22. března 1984, Paterson a další, věc 90/83, Recueil, s. 1567, bod 16).

38 Vzhledem k těmto zásadám je pro řešení projednávaného sporu třeba upřesnit pojem písemně zmocněného zprostředkovatele ve smyslu čl. 3 bodu 11 nařízení č. 123/85.

39 V tomto ohledu je třeba v první řadě poznamenat, že podle ustálené judikatury Soudního dvora (viz zejména rozsudek ze dne 18. ledna 1984, Ekro, věc 327/82, Recueil, s. 107, bod 11) se mají pojmy ustanovení práva Společenství, které pro účely svého výkladu neobsahuje žádný výslovný odkaz na právo členských států, vykládat zpravidla autonomně a jednotně s přihlédnutím ke kontextu ustanovení a k účelu dotyčné právní úpravy. Zároveň však není vyloučeno, aby se soud při výkladu obsahu a dosahu takového ustanovení práva Společenství odvolal na právo členských států (viz rozsudek Soudu ze dne 18. prosince 1992, Khouri v. Komise, T-85/91, Recueil, s. II-2637, bod 32).

40 V projednávané věci a ostatně i podle výše uvedeného rozsudku Peugeot I, bodu 33, ze systematiky čl. 3 bodu 11 nařízení č. 123/85 vyplývá, že účelem tohoto ustanovení je zachovat možnost zapojení zprostředkovatele za podmínky existence přímého smluvního vztahu mezi distributorem a konečným uživatelem. Je třeba dodat, že za účelem ochrany distribuční sítě před nekalou soutěží ze strany neschváleného dalšího prodejce musí být uvedený smluvní vztah založen předchozím písemným zmocněním, které dá konečný uživatel zprostředkovateli k nákupu určitého vozidla jeho jménem a na jeho účet.

41 V této věci je třeba zdůraznit, že předložení takového písemného zmocnění k nákupu vozidla a případně k jeho převzetí představuje jedinou podmínku, která se podle výše uvedeného ustanovení zprostředkovateli ukládá. Z toho vyplývá, že znění čl. 3 bodu 11 nařízení č. 123/85 nedovoluje vyloučit řádně zmocněného zprostředkovatele z pouhého důvodu, že tuto činnost vykonává jako povolání.

42 Soud dále zdůrazňuje, že vzhledem k potížím, s nimiž se může konečný uživatel v praxi setkat jak při hledání nejpříznivější ceny daného vozidla v rámci celého Společenství, tak při dodání vozidla, by vyloučení profesionálních zprostředkovatelů zbavilo ustanovení čl. 3 bodu 11 jeho užitečného účinku. Ve svém důsledku by tím byly narušeny paralelní dovozy, a tudíž oddělovány jednotlivé vnitrostátní trhy. Za těchto podmínek by toto vyloučení ve své podstatě odporovalo nejzákladnějším cílům Společenství, zejména cíli vytvoření jednotného trhu. V tomto smyslu se také Soudní dvůr vyjádřil ve výše uvedených rozsudcích Consten a Grundig v. Komise a Musique diffusion française a další v. Komise (bod 86).

43 Je ovšem nutno uznat, že profesionální zprostředkovatelství může zahrnovat jednak akce na podporu prodeje s možností soustředit se na určité značky vozů, jednak převzetí rizik spojených s jakýmkoli poskytováním služeb.

ISAP ISAP ISAP

44 Ohledně argumentu žalobkyň, podle něhož bod I odst. 3 sdělení ze dne 12. prosince směřuje k restriktivnímu výkladu pojmu zmocněného zprostředkovatele podle čl. 3 bodu 11 nařízení č. 123/85, je úvodem třeba připomenout, že účinkem výkladových poznámek nemůže být změna závazných pravidel obsažených v nařízení, jak rozhodl Soudní dvůr rozsudkem ze dne 28. ledna 1992, Soba (C-266/90, Recueil, s. I-287, bod 19).

45 Soud připomíná, že podle sdělení ze dne 12. prosince „podnikům v distribuční síti lze uložit, aby neprodávaly žádná nová motorová vozidla ze smluvního programu nebo odpovídající vozidla třetí osobě nebo prostřednictvím třetí osoby, která vystupuje jako schválený další prodejce nových vozidel ze smluvního programu nebo vykonává činnost srovnatelnou s činností dalšího prodejce. Zprostředkovatel nebo konečný uživatel musí distributorovi v rámci sítě předem písemně doložit, že zprostředkovatel jedná při nákupu a převzetí určitého vozidla jménem a na účet konečného uživatele“.

46 Soud konstatuje v odpověď na argument žalobkyň vycházející z tohoto úryvku sdělení ze dne 12. prosince, že dotyčná pasáž neupravuje pouze výklad čl. 3 bodu 11 nařízení č. 123/85, nýbrž i bodu 10 téhož článku, zejména písmene a), podle něhož jsou ze zákazu podle čl. 85 odst. 1 Smlouvy o EHS vyňaty podmínky distribuční smlouvy, jimiž se distributor zavazuje vyhradit smluvní nebo odpovídající výrobky členům distribuční sítě. Soud má dále za to, že Komise při výkladu čl. 3 bodů 10 a 11 nařízení č. 123/85 správně přihlédla k potřebě zajistit užitečný účinek čl. 3 bodu 10 uvedeného nařízení, tj. zaručit účinnou ochranu distribuční sítě proti jednání neschválených třetích osob. Komise tedy byla oprávněna předmětným sdělením upřesnit podmínky, které musí zmocněný zprostředkovatel splnit, aby vyhověl ustanovením čl. 3 bodu 11 uvedeného nařízení. Tato ustanovení musí totiž být uplatňována tak, aby bylo zaručeno, že dodání smluvních výrobků schváleným prodejcem předem řádně písemně zmocněnému zprostředkovateli nemůže být vykládáno jako porušení povinnosti výhradního prodeje v rámci distribuční sítě ze strany schváleného prodejce, jemuž tato povinnost může být uložena na základě čl. 3 bodu 10 téhož nařízení. Sdělení ze dne 12. prosince mohlo, aniž by porušilo příslušné předpisy a omezilo jejich působnost, za tím účelem upřesnit, že podnikům distribuční sítě lze uložit povinnost odmítnout splnit objednávky zprostředkovatele, který fakticky vykonává činnost srovnatelnou s činností dalšího prodejce, a připomenout podmínky čl. 3 bodu 11 nařízení, které musí splnit každý zprostředkovatel, který hodlá využít uvedených ustanovení.

47 Soudu nyní přísluší posoudit, zda Eco System překročila meze čl. 3 bodu 11 nařízení č. 123/85, když převzala rizika charakteristická spíše pro činnost dalšího prodejce než pro činnost zprostředkovatele, takže by její profesní činnost bylo možno považovat za srovnatelnou s činností dalšího prodejce, a nikoli za poskytování služeb, jak tvrdí žalobkyně.

48 Soud v tomto ohledu především považuje za potřebné připomenout, že vstup zmocněného zprostředkovatele podle zkoumaného ustanovení předpokládá vznik přímého dodavatelského smluvního vztahu mezi nabyvatelem vozidla (konečným uživatelem) a distribuční sítí. Aby zprostředkovatel takto mohl jednat bez toho, že by s ním prodejce mohl odmítnout uzavřít smlouvu, musí se omezit na poskytnutí služby, která spočívá v navázání kontaktu mezi zájemcem o koupi určitého vozidla za nejnižší cenu a nabízejícím prodejcem distribuční sítě, jakož i ve vytvoření

ISAP ISAP ISAP

nezbytného přímého smluvního vztahu mezi oběma stranami a v provádění souvisejících úkonů. Za těchto podmínek jedná zprostředkovatel výhradně jako zástupce konečného uživatele. Z toho vyplývá, že z úkonu nebo úkonů zprostředkovatele vznikají právní vztahy přímo mezi zmocnitelem a dotyčnou třetí osobou, v tomto případě prodejcem, a tyto právní vztahy se zmocněnce netýkají. V projednávané věci je nesporné, že vůz, který je předmětem zmocnění, je od počátku registrován přímo i když jen dočasně na jméno zákazníka společnosti Eco System, na něhož je vystavena faktura. Eco System jakožto zmocněnec tudíž není stranou kupní smlouvy, kterou uzavírá s prodejcem distribuční sítě jménem a na účet konečného uživatele, a nenabývá tedy do vlastnictví vůz, který je předmětem obchodu. Naproti tomu, jak stanoví též čl. II odst. 3 „distributorské smlouvy" Peugeot pro Belgii, přiložené ke spisu ve věci Peugeot I, prodejce, který je členem sítě, „jedná svým jménem a na svůj účet a nelze jej nikterak považovat za zmocněnce dovozce nebo výrobce".

49 Existenci přímého vztahu mezi konečným uživatelem a prodejcem distribuční sítě v případě vstupu zmocněnce potvrzuje povinnost, kterou jakožto podmínku pro uplatnění výjimky ukládá podnikům distribuční sítě čl. 5 odst. 1 bod 1) písm. a) a b) nařízení č. 123/85, poskytnout záruku, bezplatný servis a servis při svolání vozidel bez ohledu na místo nákupu vozu na území společného trhu. Jak uvádí dvanáctý bod odůvodnění nařízení č. 123/85, tato ustanovení – stejně jako ustanovení čl. 3 bodu 11 téhož nařízení – „mají zabránit, aby byla omezena svoboda uživatelů nakupovat kdekoli na území společného trhu". Soud v tomto ohledu zdůrazňuje, že článek 7 všeobecných podmínek připojených ke vzoru příkazní smlouvy společnosti Eco System stanoví, že „poskytnutí záruky je záležitostí výrobce a představuje jak zákonnou, tak smluvní povinnost, jejíž splnění lze vyžadovat od sítě výrobce v souladu se záručními podmínkami dodanými spolu s vozidlem. Jelikož zmocnění společnosti Eco System se omezuje pouze na dovoz, vylučuje poskytnutí jakékoli technické záruky; to přísluší výhradně výrobci a jeho síti". Toto ujednání je pouze vyjádřením existence uvedené povinnosti podniků distribuční sítě poskytnout záruku, přičemž zprostředkovatel je veškerých takových povinností zproštěn.

50 Za okolností popsaných ve dvou předchozích bodech je třeba konstatovat, že Eco System jakožto zmocněný zprostředkovatel nemůže nést žádné riziko vyplývající z dvojího převodu vlastnictví, které je charakteristické pro nákup a další prodej zboží, nebo z vlastnictví, zejména riziko nakládání se zbožím a riziko neprodaného zboží, tj. riziko, že bude muset prodat vozidlo v případě, že konečný uživatel od koupě ustoupí, a případné odpovídající riziko finanční újmy plynoucí z takto zrušeného nákupu.

51 Dále je však nutno uvést, jak vyplývá ze spisu a z ústního vyjádření účastníků, že jestliže Eco System nejprve zaplatí schválenému prodejci, který vozidlo dodává, základní cenu, daň z přidané hodnoty a náklady na dovoz vozidla určeného ve smlouvě, a úhradu poté požaduje od kupujícího, zpravidla tím svým zákazníkům poskytuje úvěr ve výši částky, kterou zaplatí předem a která přesahuje zálohu obdrženou při převzetí písemného zmocnění. Soud zastává názor, že takto poskytnutý úvěr na dobu několika dnů mezi nákupem s platbou prodejci prodejní sítě a dodáním kupujícímu, který tuto platbu uhradí společnosti Eco System, sice není součástí činnosti zprostředkovatele, avšak nemá vliv na právní kvalifikaci mandátu tohoto druhu. Z tohoto hlediska se postavení společnosti Eco System neliší od postavení kteréhokoli jiného zprostředkovatele smluvně zavázaného uhradit a nést

ISAP ISAP ISAP

náklady, které je zmocnitel povinen proplatit, jak vyžadují právní řády většiny členských států.

52 Soud kromě toho konstatuje, že prostředky, jejichž pomocí čelí zprostředkovatel za výše uvedených okolností riziku platební neschopnosti konečného uživatele nebo jeho odmítnutí plnit podmínky zmocnění, se v každém případě liší od možností, které má prodejce – člen distribuční sítě. Zmocněnec totiž kromě výkonu zadržovacího práva může využít klasických právních prostředků, to je soudního zabavení a prodeje majetku ve vlastnictví třetí osoby. V případě Eco System nachází tento systém vyjádření v sankční doložce podle článku 5 všeobecných podmínek společnosti Eco System uvedených na rubu vzoru příkazní smlouvy, podle níž „v případě, že by zmocnitel po podpisu a před uplynutím platnosti příkazní smlouvy odmítl podle ní plnit, bude mu kromě nákladů soudního vymáhání jeho povinností uložena pokuta ve výši dvojnásobku zálohy, neboť objednávku provedenou na jeho účet nelze odvolat ani zrušit“. Schválený prodejce má naproti tomu podle obvyklých všeobecných podmínek prodeje motorových vozidel, jimiž se řídí autorizovaní prodejci sítí různých značek, oproti zmocněnci ještě tu možnost, že pokud zákazník odstoupí od smlouvy nebo nezaplatí, může považovat prodej od počátku za neplatný, s vozidlem volně nakládat nebo si je znovu přivlastnit a prodat je ve svůj prospěch bez výše uvedených soudních řízení.

53 Ohledně kurzového rizika, jehož se Peugeot dovolává, Soud konstatuje, že kurzové změny jsou nedílnou součástí všech obdobných obchodů v rámci Společenství a žalobkyně neprokázaly, že Eco System v rámci své zprostředkovatelské činnosti na základě řádného zmocnění nese toto riziko. Ze spisu naopak vyplývá, že kurzové riziko nese zmocnitel, a nikoli Eco System jakožto zmocněnec. Soud v tomto ohledu především zdůrazňuje, že z analýzy vzoru příkazní smlouvy společnosti Eco System vyplývá, že Eco System na rozdíl od schváleného prodejce není vázána pevnou, nýbrž pouze předpokládanou cenou, která se definitivně stanoví teprve po případném zohlednění příznivých či nepříznivých kurzových změn. Soud v této věci dále zdůrazňuje, že čl. 2 třetí odrážka všeobecných podmínek Eco System stanoví, že „mohou nastat měnové nebo cenové výkyvy, které však nemají vliv na platnost zmocnění“. Soud kromě toho konstatuje, že ve vzoru příkazní smlouvy Eco System se výslovně uvádí, že „pokud společnost Eco System nemůže dovézt vozidlo ve stanovené lhůtě, vrátí zálohu zmocniteli po odečtení případné škody a úroků“. Není tudíž vyloučeno, aby Eco System využila tohoto ustanovení v případě příliš nepříznivých kurzových změn, které by před nákupem vozu u prodejce nadměrně nepříznivě ovlivnily předpokládanou cenu, která byla dohodnuta se zmocnitelem. Soud nadto zdůrazňuje, že ze sporného rozhodnutí, které žalobkyně v tomto bodě nezpochybňují, plyne, že Eco System se za účelem krytí rizik svých zákazníků, vyplývajících z kurzových změn nastalých v průběhu plnění příkazní smlouvy, omezila na vypracování systému náhrad za kurzové změny, který funguje jako kompenzační fond, do něhož jsou zapojeni jednotliví zmocnitelé. Z předchozího vyplývá, že žalobkyně neuvedly nic, co by zpochyňovalo závěr obsažený ve sporném rozhodnutí, že „ve stávající organizaci Eco System již neexistují žádná finanční rizika vyplývající z kurzových nebo cenových výkyvů“.

54 Dále Soud uvádí ohledně rizika z uskladnění, v jehož důsledku by Eco System měla odškodnit zmocnitele v případě ztráty nebo poškození vozu v době mezi převzetím vozu od prodejce a jeho dodáním kupujícímu, že za předpokladu, že toto riziko bylo prokázáno, jedná se i podle rozboru právních předpisů členských států o obvyklé

ISAP ISAP ISAP

riziko v rámci příkazní smlouvy, která jako v tomto případě zahrnuje nákup jménem zmocnitele, dovoz, přepravu, časově omezenou úschovu a dodání vozu. Riziko spojené s uskladněním vozu za uvedených podmínek se v každém případě liší od rizik spojených s vlastnictvím, která, jak bylo v tomto případě již prokázáno, přecházejí na konečného uživatele v okamžiku uzavření smlouvy o koupi vozidla.

55 Soud nakonec v této souvislosti konstatuje, že provize společnosti Eco System za poskytnuté služby se podle vzorové smlouvy stanoví procentní sazbou z dodavatelem fakturované ceny a představuje obvyklý způsob odměny za plnění takovéto příkazní smlouvy.

56 Ze souhrnu výše uvedeného vyplývá, že jedná-li Eco System jakožto řádně zmocněný zprostředkovatel, nelze se domnívat, že nese jakékoli právní nebo hospodářské riziko charakteristické pro nákup a prodej.

57 Dále je zapotřebí v rámci tohoto žalobního důvodu posoudit, zda Eco System v praxi překročila rámec písemných zmocnění, jež jí koneční uživatelé udělili v souladu s čl. 3 bodem 11 nařízení č. 123/85.

58 Soud připomíná, že žalobkyně se v tomto ohledu dovolávají jediné okolnosti, a to mylné představy vyvolané u veřejnosti propagační brožurou, kterou vydala společnost Carrefour pod svým jménem a která převzala obsah propagační brožury společnosti Eco System, vydané v době dočasné spolupráce obou těchto společností.

59 Soud se v tomto ohledu domnívá, že i kdyby se taková praxe mohla přirovnávat k vyhledávání zákazníků, k němuž není zmocněnec povolán, Komise v daném případě právem usoudila, že takovou mylnou představu mohla vyvolávat pouze první strana dotyčné brožury a pravá povaha činnosti společnosti Eco System byla v brožuře každopádně jasně popsána. Reakce společnosti Peugeot byla tedy oprávněně hodnocena jako zjevně nepřiměřená, jelikož by bývala postačovala dílčí opatření k zamezení šíření této brožury a nebylo zapotřebí rozesílat sporný oběžník.

60 Na základě výše uvedeného je tedy třeba dojít k závěru, že Eco System nepřekročila meze písemných zmocnění, jež jí udělili koneční uživatelé, a tudíž neporušila čl. 3 bod 11 nařízení č. 123/85 co do podmínek působení zprostředkovatele.

61 Soud konečně zdůrazňuje ohledně argumentu žalobkyň vycházejícího z výše uvedeného rozsudku Binon a stanoviska generálního advokáta Sira Gordona Slynna, podle něhož se zprostředkovatel zmocněný větším počtem zmocnitelů stává nezávislým subjektem, že jednak tato judikatura neobsahuje žádný poznatek, který by se dal použít na projednávaný případ, kdy zmocněnec jedná jménem a na účet konečných uživatelů, a nikoli jako prodejní zástupce pověřený organizováním maloobchodu v zájmu výrobců (vydavatelů), jednak že čistě kvantitativní hledisko počtu zmocnění vydaných jednotlivému profesionálnímu zprostředkovateli samo o sobě nemůže změnit povahu jeho jednání z hlediska čl. 3 bodu 11 nařízení č. 123/85. Toto zjištění se ostatně slučuje s hospodářským cílem čl. 3 bodu 11 nařízení č. 123/85, tj. zabránit oddělení vnitřních trhů zachováním paralelních dovozů v rámci systému dohod o distribuci motorových vozidel, a přispět tak k vytvoření jednotného trhu, jak již bylo uvedeno výše v bodě 42 tohoto rozsudku.

ISAP ISAP ISAP ISAP

62 S ohledem na všechny předchozí úvahy je třeba uzavřít, že čl. 3 bod 11 nařízení č. 123/85 neumožňuje členům automobilové distribuční sítě odmítnout prodej motorových vozidel ze smluvního programu nebo odpovídajících výrobků konečným uživatelům, kteří využívají služeb zprostředkovatele, jenž prokazatelně jedná jménem a na účet těchto uživatelů na základě předchozího písemného zmocnění, s odůvodněním, že tento zprostředkovatel vykonává svou činnost profesionálně. Z toho vyplývá, že pokud zprostředkovatel nepřekročí meze zmocnění, které mu udělil konečný uživatel k nákupu a případně k převzetí určeného motorového vozidla, odporuje odmítnutí distributora prodat vůz zmocněnci ustanovením nařízení č. 123/85.

63 Komise proto právem usoudila, že sporný oběžník nelze v žádném případě odůvodnit domnělým porušením ustanovení čl. 3 bodu 11 nařízení č. 123/85 ze strany společnosti Eco System. Odmítnutí prodeje, které je předmětem uvedeného oběžníku, tudíž překračuje rámec výjimky, kterou požívá distribuční síť Peugeot na základě uvedeného nařízení.

64 Z předchozích úvah vyplývá, že první žalobní důvod, vycházející z porušení čl. 3 bodu 11 nařízení č. 123/85 ve spojení se sdělením ze dne 12. prosince, musí být zamítnut.

K žalobnímu důvodu vycházejícímu z porušení zásady právní jistoty

Argumentace účastníků řízení

65 Žalobkyně uplatňují, že Komise zamýšlela přijmout dne 4. prosince 1991, tedy shodně s datem napadeného rozhodnutí, nové sdělení k výkladu nařízení č. 123/85, aby zdůvodnila rozpor mezi napadeným rozhodnutím a svým vlastním výkladem čl. 3 bodu 11 nařízení č. 123/85, který podala ve sdělení ze dne 12. prosince. Uvedené sdělení mělo údajně stanovit nová kritéria pro vymezení pojmu zprostředkovatele, a tím zbavit pojem činnosti srovnatelné s činností dalšího prodejce veškerého obsahu. Komise takto porušila legitimní očekávání společnosti Peugeot, že bude zachováno její právní postavení podle nařízení.

66 Komise podle názoru žalobkyň rovněž porušila zásadu zákazu zpětné účinnosti aktů Společenství, neboť Komise tento nový výklad nařízení č. 123/85 zpětně použila na jednání společnosti Peugeot (oběžník ze dne 9. května 1989), na něž měl být použit předchozí výklad téhož nařízení. Právní nejistota podle názoru žalobkyň vyplývá v každém případě ze skutečnosti, že Komise nikdy jasně a přesně nedefinovala pojem činnosti srovnatelné s činností dalšího prodejce.

67 Komise v odpověď namítá, že žalobkyně obdržely dopis ze dne 15. července 1987, podepsaný vedoucím oddělení GŘ IV, v němž je jasně vyloženo stanovisko Komise, jak pokud jde o obecnou otázku činnosti profesionálních zprostředkovatelů, tak ohledně konkrétního případu společnosti Eco System.

68 Žalovaná se domnívá, že její nové sdělení neznamená žádnou zpětnou účinnost, neboť pouze připomíná zásadu, že zprostředkovatel uvedený v nařízení č. 123/85 jedná jménem a na účet konečného uživatele, a nemůže tedy přebírat rizika spojená s vlastnictvím.

ISAP ISAP ISAP

69 Vedlejší účastnice Eco System pouze připomíná, že výše uvedeným rozsudkem Peugeot I již byly zamítnuty argumenty ohledně porušení zásady právní jistoty, na něž se žalobkyně opětovně odvolávají.

70 Vedlejší účastník BEUC v tomto bodě zdůrazňuje, že druhé sdělení Komise k nařízení č. 123/85, stejně jako sdělení ze dne 12. prosince, není normativním aktem ani nepředstavuje autentický výklad uvedeného nařízení, a proto nemůže toto nařízení měnit. BEUC se kromě toho domnívá, že druhé sdělení nebylo použito se zpětnou účinností, neboť jím nebyla pozměněna zásada, podle níž se na zprostředkovatele, který předloží předchozí písemné zmocnění, vztahuje ustanovení čl. 3 bodu 11 nařízení č. 123/85.

Závěry Soudu

71 Úvodem je třeba zdůraznit, že sporné rozhodnutí se nezakládá a ani se podle práva nemůže zakládat na novém sdělení Komise ze dne 4. prosince 1991 k nařízení č. 123/85, které v něm ostatně vůbec není zmíněno. Z toho vyplývá, že žalobkyně se nemohou tohoto nového sdělení dovolávat za účelem zpochybnění legality sporného rozhodnutí.

72 Ohledně argumentu, který vychází z předpokladu, že Komise se ve sporném rozhodnutí odchýlila od svého vlastního výkladu čl. 3 bodu 11 nařízení č. 123/85 podaného ve sdělení ze dne 12. prosince, a tím porušila zásadu právní jistoty, je třeba zdůraznit v souladu s výše uvedeným závěrem Soudu (viz body 44 a 46), že pojem činnosti srovnatelné s činností dalšího prodejce, obsažený v uvedeném sdělení, nelze v žádném případě vykládat tak, aby omezoval dosah pojmu předem písemně zmocněného zprostředkovatele, obsaženého v čl. 3 bodě 11 nařízení č. 123/85.

73 Soud dále připomíná, že podle jeho výše uvedeného rozsudku Peugeot I, bod 48, útvary Komise již výše uvedeným dopisem ze dne 15. července 1987 sdělily své stanovisko k pojmu činnosti srovnatelné s činností dalšího prodejce ve smyslu sdělení ze dne 12. prosince. V bodu 3 odst. 2 tohoto dopisu bylo totiž jasně uvedeno, že „pokud zprostředkovatel přebírá druh rizika, který je charakteristický pro podnik poskytující služby, a nikoli podnikatelské riziko [...] charakteristické pro nákup a prodej, nelze činnost tohoto zprostředkovatele považovat za činnost srovnatelnou s činností dalšího prodejce ve smyslu sdělení [...]“.

74 S ohledem na předcházející je namístě konstatovat, že žalobkyně neuvedly žádný nový poznatek, který by mohl zpochybnit závěry Soudu obsažené ve výše uvedeném rozsudku Peugeot I, podle nichž Komise nijak neporušila zásadu právní jistoty. Proto je i druhý žalobní důvod nutno pokládat za neopodstatněný.

75 Ze všech předchozích úvah vyplývá, že oba žalobní důvody, jichž se žalobkyně dovolávají na podporu svých návrhových žádání, jsou neopodstatněné, a žalobu je tedy třeba zamítnout.

ISAP ISAP ISAP ISAP

K nákladům řízení

76 Podle čl. 87 odst. 2 jednacího řádu Soudu se účastníku řízení, který neměl úspěch ve věci, uloží náhrada nákladů řízení, pokud to účastník řízení, který měl ve věci úspěch, požadoval. Vzhledem k tomu, že Komise i vedlejší účastníci požadovali náhradu nákladů řízení a žalobkyně neměly ve svých návrhových žádáních úspěch, je namístě uložit posledně jmenovaným společně a nerozdílně náhradu nákladů řízení, včetně nákladů vynaložených vedlejšími účastníky.

Z těchto důvodů

SOUD (druhý senát)

rozhodl takto:

1) Žaloba se zamítá.

2) Žalobkyním se ukládá společně a nerozdílně náhrada nákladů řízení, včetně nákladů vynaložených vedlejšími účastníky.

ISAP ISAP ISAP ISAP