



Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (teine koda)

14. juuni 2012*

Konkurents — ELTL artikkel 101 — Mootorsõidukisektor — Määrus (EÜ) nr 1400/2002 — Grupierand — Valikuline turustussüsteem — Mõiste „kindlaksmääratud kriteeriumid” kvantitatiivse valikulise turustussüsteemi puhul — Uute sõidukite volitatud turustajana tegutsemise taotluse tagasilükkamine — Täpsete, objektiivsete, proportsionaalsete ja mittediskrimineerivate kvantitatiivsete valikukriteeriumide puudumine

Kohtuasjas C-158/11,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Cour de cassationi (Prantsusmaa) 29. märtsi 2011. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 1. aprillil 2011, menetluses

Auto 24 SARL

versus

Jaguar Land Rover France SAS,

EUROOPA KOHUS (teine koda),

koosseisus: koja esimees J. N. Cunha Rodrigues, kohtunikud U. Lõhmus, A. Rosas, A. Ó Caoimh (ettekandja) ja A. Arabadžiev,

kohtujurist: J. Mazák,

kohtusekretär: ametnik R. Şereş,

arvestades kirjalikus menetluses ja 11. jaanuari 2012. aasta kohtuistungil esitatut,

arvestades kirjalikke märkusi, mille esitasid:

- Auto 24 SARL, esindaja: *avocat* R. Bertin,
- Jaguar Land Rover France SAS, esindajad: *avocat* J. Vogel ja *avocat* L. Boudailliez,
- Prantsuse valitsus, esindajad: G. de Bergues ja J. Gstalter,
- Euroopa Komisjon, esindajad: B. Mongin, A. Biolan ja F. Ronkes Agerbeek,

arvestades pärast kohtujuristi ärakuulamist tehtud otsust lahendada kohtuasi ilma kohtujuristi ettepanekuta,

* Kohtumenetluse keel: prantsuse.

on teinud järgmise

otsuse

- 1 Eelotsusetaotlus puudutab seda, kuidas tõlgendada artikli 1 lõike 1 punkti f komisjoni 31. juuli 2002. aasta määruses (EÜ) nr 1400/2002 asutamislepingu artikli 81 lõike 3 kohaldamise kohta teatavat liiki vertikaalsete kokkulepete ja kooskõlastatud tegevuse suhtes mootorsõidukisektoris (EÜT L 203, lk 30; ELT eriväljaanne 08/02, lk 158; edaspidi „määrus“).
- 2 Taotlus on esitatud Auto 24 SARL-i (edaspidi „Auto 24“) ja Jaguar Land Rover France SAS-i (edaspidi „JLR“) vahelises kohtuvaidluses, mis käsitleb viimase keeldumist volitada Auto 24 tegutsema margi LAND ROVER uute mootorsõidukite turustajana.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

- 3 Määrus, mis võeti vastu nõukogu 2. märtsi 1965. aasta määruse nr 19/65/EMÜ asutamislepingu artikli 85 lõike 3 kohaldamise kohta teatavat liiki kokkulepete ja kooskõlastatud tegevuse suhtes (EÜT 1965, 36, lk 533; ELT eriväljaanne 08/01, lk 11) alusel, näeb EÜ artikli 81 lõikes 1 sätestatud keelust ette erandi teatavat liiki vertikaalsete kokkulepete ja kooskõlastatud tegevuse suhtes mootorsõidukisektoris (edaspidi „erand“).
- 4 Määruse põhjendused 1 ja 4–8 on sõnastatud järgmiselt:
„1. Mootorsõidukisektoris uute mootorsõidukite [...] turustamisel [...] omandatud kogemused võimaldavad määratleda vertikaalsete kokkulepete liigid, mida üldiselt võib pidada artikli 81 lõikes 3 sätestatud tingimustele vastavaks.
[...]
4. Erandist saadav soodustus peaks piirduma vertikaalsete kokkulepetega, mille puhul on võimalik piisava kindlusega eeldada, et need vastavad asutamislepingu artikli 81 lõike 3 tingimustele.
5. Käesolevas määruses määratletud liikidesse kuuluvad vertikaalsed kokkulepped võivad tänu paremale kooskõlastamisele osalevate ettevõtjate vahel tõhustada majanduslikku tasuvust tootmis- või turustamisahelas. Eelkõige võivad need aidata vähendada poolte tehingu- ja turustuskulusid ning muuta optimaalseks müügi- ja investeeringute taset.
6. Tõenäosus, et sellised tõhususele kaasaaitavad tagajärjed kaaluvad üles võimalikud vertikaalsete kokkulepetes sisalduvatest piirangutest tulenevad konkurentsivastased mõjud, sõltub asjaomaste ettevõtjate turuvõimust ja seega sellest, kui suures ulatuses peavad kõnealused ettevõtjad konkureerima muude tarnijatega, kelle kaupu ja teenuseid ostjad peavad [...] omavahel asendatavaks või vahetatavaks.
7. Tarnijate turuvõimu väljendamiseks tuleb kindlaks määrata turuosal põhinevad künnised. [...] Künnised, millest allpool võib eeldada, et vertikaalsete kokkulepetega antavad eelised kaaluvad üles nende piirava mõju, peaksid varieeruma lähtuvalt eri liiki vertikaalsete kokkulepete laadist. Seepärast võib eeldada, et üldjuhul annavad vertikaalsed kokkulepped sellised eelised, kui asjaomase tarnija turuosas on kuni 30% uute mootorsõidukite või varuosade turust või kuni 40% turust, kui uute mootorsõidukite müügi puhul kasutatakse kvantitatiivset valikulist turustamist. [...]

8. Nende turuosa künniste ületamisel ei saa tavaliselt eeldada, et artikli 81 lõike 1 reguleerimisalasse kuuluvate vertikaalsete kokkulepete põhjustatud objektiivsed eelised oleksid sellist laadi ja sellise ulatusega, et kompenseeriks negatiivse mõju, mille nad on konkurentsile tekitatud. Selliseid eeliseid võib siiski eeldada kvalitatiivse valikulise turustamise korral, olenemata tarnija turuosa suurusest.”
- 5 Määruse artikli 1 lõike 1 punktid f–h sätestavad, et nimetatud määruse kohaldamisel kasutatakse järgmisi mõisteid:
- f) *valikuline turustussüsteem* – turustussüsteem, mille puhul tarnija kohustub lepingujärgseid kaupu või teenuseid kas otseselt või kaudselt müüma ainult kindlaksmääratud kriteeriumide põhjal valitud turustajatele või remonditöökodadele ning kõnealused turustajad või remonditöökodad kohustuvad mitte müüma selliseid kaupu või teenuseid volitamata turustajatele või sõltumatutele remonditöökodadele, ilma et see piiraks õigust müüa sõltumatutele remonditöökodadele varuosi või kohustust esitada sõltumatutele ettevõtjatele tehnilised andmed, diagnostikaseadmed ja töövahendid ning tagada neile mootorsõidukite remondiks ja hoolduseks või keskkonnakaitsemeetmete rakendamiseks vajalik väljaõpe;
 - g) *kvantitatiivne valikuline turustussüsteem* – valikuline turustussüsteem, mille puhul tarnija kasutab turustajate või remonditöökodade valimisel kriteeriume, mis otseselt piiravad nende arvu;
 - h) *kvalitatiivne valikuline turustussüsteem* – valikuline turustussüsteem, mille puhul tarnija kasutab turustajate või remonditöökodade valimisel kriteeriume, mis on laadilt ainult kvalitatiivsed, lepingujärgsete kaupade või teenuste laadi seisukohalt vajalikud ja sätestatud ühtselt kõigi turustussüsteemiga ühineda soovivate turustajate või remonditöökodade suhtes ning mida ei kohaldata diskrimineerival viisil ja millega ei piirata otseselt turustajate või remonditöökodade arvu.”
- 6 Määruse artikli 3 lõige 1 näeb ette:
- „Lõikeid 2, 3, 4, 5, 6 ja 7 arvesse võttes kohaldatakse erandit tingimusel, et tarnija turuosa ei ole suurem kui 30% asjaomasest turust, kus ta uusi mootorsõidukeid, mootorsõidukite varuosi ning remondi- ja hooldusteenuseid müüb.
- Erandi kohaldamiseks vajalik turuosa künnis on siiski 40% selliste kokkulepete puhul, millega luuakse kvantitatiivsed valikulised turustussüsteemid uute mootorsõidukite müügiks.
- Neid künniseid ei kohaldata kokkulepete suhtes, millega luuakse kvalitatiivsed valikulised turustussüsteemid.”
- 7 Määruse artikli 5 lõike 2 punkt b sätestab, et uute mootorsõidukite müügi puhul ei kohaldata erandit „valikulisse turustussüsteemi kuuluvatele sõiduautode või väikeste tarbesõidukite turustajatele pandud otses[te] või kaudse[te] kohustus[te suhtes], mis piiravad nende võimalust luua täiendavaid müügi- ja turustuskohti ühisturu muudes osades, kus kasutatakse valikulist turustamist.”
- 8 Määruse artikli 6 kohaselt võib erandi tühistada, kui mingil konkreetsel juhul leitakse, et asjaomastel vertikaalsetel kokkulepetel on tagajärgi, mis on vastuolus EÜ artikli 81 lõikes 3 sätestatud tingimustega.
- 9 Määruse artiklist 12 nähtub, et see jõustus 1. oktoobril 2002, välja arvatud artikli 5 lõike 2 punkt b, mida kohaldatakse alates 1. oktoobrist 2005.

Prantsuse õigus

- 10 Code civili (tsiviilseadustik) artikkel 1382 sätestab, et „[i]gasugune tegu, millega tekitatakse teisele isikule kahju, kohustab isikut, kelle süül kahju tekkis, selle hüvitama”.

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimus

- 11 JLR impordib Prantsusmaale margi LAND ROVER uusi mootorsõidukeid ja tooteid.
- 12 Auto 24 oli alates 1994. aastast JLR-i ainukontsessioonäär Périgueux's (Prantsusmaa). Tema kontsessioonileping lõpetati 27. septembril 2002 ning lepingutingimustes ettenähtud kaheaastast etteteatamistähtaega rakendades jõustus see lõpetamine 30. septembril 2004. Nimetatud lepingu lõpetamise jõustumise kuupäevast sõlmis ta JLR-iga volitatud remonditöökoja lepingu. JLR lükkas aga tagasi tema taotluse saada volitatud turustajaks.
- 13 Tribunal de commerce de Versailles' (Versailles' kaubanduskohus) 28. oktoobril 2005 jõustunud kohtuotsuses leiti, et JLR pani taotluse läbivaatamisel toime diskrimineerimise, ning JLR-ilt mõisteti seetõttu Auto 24 kasuks välja 100 000 euro suurune summa kahju hüvitamiseks, mis tekitati sellise tulu saamatajäämisega, mida viimati nimetatu oleks võinud saada, kui ta oleks saanud volitatud turustajaks.
- 14 JLR keeldus 19. jaanuaril 2006 veel kord andmast Auto 24-le volitatud turustaja staatust Périgueux's, põhjendusel et JLR-i kehtestatud *numerus clausus* tingimus ei näe ette uute sõidukite esindust selles linnas.
- 15 Äriühing Pericaud Automobiles, kes on JLR-i volitatud turustaja, avas 2006. aasta oktoobris filiaali Périgueux' lähistel asuvas Trélissac'is (Prantsusmaa).
- 16 Neil asjaoludel esitas Auto 24 Tribunal de commerce de Bordeaux'sse (Bordeaux' kaubanduskohus) JLR-i vastu nõude kahju hüvitamiseks, mis tekitati JLR-i keeldumisega volitada Auto 24 tegutsema turustajana Périgueux' sektoris.
- 17 Tribunal de commerce de Bordeaux jättis 8. veebruari 2008. aasta kohtuotsusega kõik Auto 24 nõuded rahuldamata.
- 18 Cour d'appel de Paris (Pariisi apellatsioonikohus) jättis 2. detsembri 2009. aasta otsusega eelnimetatud kohtuotsuse jõusse ning märkis eelkõige, et JLR keeldus volitamast Auto 24 tegutsema oma turustajana, tuginedes *numerus clausus* tingimusele, mille ta määras kindlaks 8. aprillil 2005 ja mille kohaselt nähakse ette 72 volitatud turustaja lepingut ja 109 müügikohta, mida on kirjeldatud lepingute ja müügikohtade tabelis, kus Périgueux'd ei ole.
- 19 Auto 24 esitas selle kohtuotsuse peale kassatsioonkaebuse eelotsusetaotluse esitanud kohtusse. Auto 24 väidab oma kassatsioonkaebuses eelkõige, et Cour d'appel de Paris rikkus määruse artikli 1 lõike 1 punkti g ning tsiviilseadustiku artiklit 1382, kui ta asus seisukohale, et ükski siseriiklik ega ühenduse õigus- ega haldusnorm ei kohusta kontsessiooni andjat esitama majanduslikke või muid põhjuseid, mille alusel ta määras kindlaks *numerus clausus* tingimuse, ning kui ta tuvastas, et JLR kehtestas *numerus clausus* tingimuse, mis ei näe ette esindust Périgueux's, analüüsivõime nende valikukriteeriumide objektiivsust, nende majanduslikku kasulikkust, klientidele osutatava teenuse paranemist ja nende kriteeriumide elluviimise tingimusi. Auto 24 arvates peab kvantitatiivse valikulise turustussüsteemi puhul tarnija turustajate valimisel mittediskrimineerivalt kohaldama täpseid, objektiivseid ja saavutatava eesmärgi seisukohast proportsionaalseid kvantitatiivseid valikukriteeriume.
- 20 Neil asjaoludel otsustas Cour de cassation, kellel on kahtlusi määruse tõlgendamise ning eelkõige valikukriteeriumidega seotud nõuete osas kvantitatiivse valikulise turustamise puhul, menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmise eelotsuse küsimuse:

„Mida tuleb kvantitatiivse valikulise turustamise puhul mõista mõiste „kindlaksmääratud kriteeriumid” all, mis esineb [...] määruse [...] artikli 1 lõike 1 punktis f?”

Eelotsuse küsimuse analüüs

- 21 Eelotsusetaotluse esitanud kohus tahab oma küsimusega sisuliselt teada seda, kas määruse artikli 1 lõike 1 punktis f esinevat mõistet „kindlaksmääratud kriteeriumid” tuleb tõlgendada nii, et sellega nõutakse, et erandi kohaldamiseks peab määruse tähenduses kvantitatiivne valikuline turustussüsteem põhinema objektiivselt põhjendatud kriteeriumidel, mida kohaldatakse kõikide volitatud turustajana tegutseda soovijate suhtes ühetaoliselt ja eristamata.
- 22 Sissejuhatuseks tuleb meenutada, et Euroopa Kohtu praktikast tuleneb (vt eelkõige 18. detsembri 1986. aasta otsus kohtuasjas 10/86: VAG France, EKL 1986, lk 4071, punkt 12; 30. aprilli 1998. aasta otsus kohtuasjas C-230/96: Cabour, EKL 1998, lk I-2055, punktid 47, 48 ja 51, ning 2. aprilli 2009. aasta otsus kohtuasjas C-260/07: Pedro IV Servicios, EKL 2009, lk I-2437, punkt 68), et erandi tegemiseks vajaliku tingimuse täitmata jätmine ei saa iseenesest anda alust kahjuhüvitiseks ELTL artikli 101 alusel ega kohustada tarnijat kiitma heaks turustajat, kes soovib turustussüsteemiga ühineda.
- 23 Käesoleval juhul väidab Auto 24 põhiliselt, et kõik kvantitatiivsed kriteeriumid määruse artikli 1 lõike 1 punkti g tähenduses, see tähendab kõik kriteeriumid, mis turustajate või remonditöökodade valimisel piiravad otseselt nende arvu, peavad vastama objektiivsetele majanduslikele põhjendustele, mida tarnija peab tõendama, ning neid tuleb kohaldada ühetaoliselt ja mittediskrimineerivalt kõikidele teeninduspiirkondadele ning kõikidele potentsiaalsetele kandidaatidele, kes soovivad turustussüsteemiga ühineda.
- 24 Sellega seoses tuleb meenutada, et määruse põhjendustest 1 ja 4–6 nähtub, et erandi kohaldamine peaks piirduma vertikaalsete kokkulepetega, mille puhul on mootorsõidukisektoris turustamisel omandatud kogemusi arvestades võimalik nendega kaasneva tõhususkasu tõttu piisava kindlusega eeldada, et need vastavad ELTL artikli 101 lõike 3 tingimustele.
- 25 Nagu ilmneb määruse põhjendusest 7, varieeruvad künnised, millest allpool võib eeldada, et vertikaalsete kokkulepetega antavad eelised kaaluvad üles nende piirava mõju, lähtuvalt eri liiki vertikaalsete kokkulepete laadist.
- 26 Määruse põhjenduste 7 ja 8 kohaselt annavad vertikaalsed kokkulepped üldjuhul sellised eelised, kui asjaomase tarnija turuosa ei ületa 40% uute mootorsõidukite turust, kui uute mootorsõidukite müügi puhul kasutatakse „kvantitatiivset valikulist turustamist”, samas kui selliseid eeliseid võib olenemata tarnija turuosa suuruselt eeldada „kvalitatiivse valikulise turustamise” puhul.
- 27 Määruse artikli 3 lõike 1 teise lõigu kohaselt on erandi kohaldamiseks vajalik turuosa künnis 40% selliste kokkulepete puhul, millega luuakse kvantitatiivsed valikulised turustussüsteemid nende mootorsõidukite müügiks, samas kui nimetatud lõike 1 kolmanda lõigu kohaselt ei oma asjaomase tarnija turuosa suurus tähtsust selleks, et kohaldada erandit kokkulepete suhtes, millega luuakse kvalitatiivsed valikulised turustussüsteemid.
- 28 Mõisteid „valikuline turustussüsteem”, „kvantitatiivne valikuline turustussüsteem” ja „kvalitatiivne valikuline turustussüsteem”, mis on vastavalt määratletud määruse artikli 1 lõike 1 punktides f–h, tuleb tõlgendada selles kontekstis.
- 29 Viimati nimetatud sätetest tuleneb, et määruse tähenduses nii kvantitatiivsete valikuliste turustussüsteemide kui ka kvalitatiivsete valikuliste turustussüsteemide puhul tuleb turustajaid valida „kindlaksmääratud kriteeriumide” alusel määruse artikli 1 lõike 1 punkti f tähenduses.
- 30 Selles kontekstis tuleb mõistet „kindlaksmääratud kriteeriumid” selle sätte tähenduses tõlgendada nii, et see viitab kriteeriumidele, mille täpset sisu saab kontrollida.

- 31 Sellega seoses tuleb täpsustada, et nende kriteeriumide täpse sisu kontrollimiseks ei ole vaja, et valikulises turustussüsteemis kasutatud valikukriteeriumid oleksid avaldatud, sest siis tekiks oht, et nii kahjustatakse ärisaladust või isegi aidataks kaasa võimalike keelatud kokkulepete tekkimisele, nagu märkis Prantsuse valitsus.
- 32 Pealegi ei nähtu määruse artikli 1 lõike 1 punktis g esinevast mõistest „kvantitatiivne valikuline turustussüsteem”, et seda mõistet tuleb tõlgendada nii, et see sisaldab nõuet, mille kohaselt turustajate valimiseks tarnija kohaldatud kriteeriumid peavad olema mitte ainult „kindlaksmääratud”, vaid lisaks objektiivselt põhjendatud kriteeriumid, mida kohaldatakse kõikide volitatud turustajana tegutseda soovijate suhtes ühetaoliselt ja eristamata.
- 33 Määrus nõuab artikli 1 lõike 1 punktis h sisalduva määratluse kohaselt ainult kvalitatiivse valikulise turustussüsteemi kontekstis seda, et tarnijate kasutatavad valikukriteeriumid oleksid „lepingujärgsete kaupade või teenuste laadi seisukohalt vajalikud ja sätestatud ühtselt kõigi turustussüsteemiga ühineda soovivate turustajate või remonditöökodade suhtes ning mida ei kohaldata diskrimineerival viisil”.
- 34 Seega tuleneb määruse artikli 1 lõike 1 punktides f ja g esinevate määratluste enda sõnastusest, et kui turustussüsteem uute mootorsõidukite müügiks keelab edasimüügi volitamata turustajatele ning põhineb kindlaksmääratud kriteeriumidel, mis otseselt piiravad turustajate arvu, saab sellise süsteemi kvalifitseerida „kvantitatiivseks valikuliseks turustussüsteemiks” määruse tähenduses. Asjaolu, et praktikas sisaldavad uute mootorsõidukite turustussüsteemid tihti nii kvalitatiivseid kui ka kvantitatiivseid kriteeriume, ei oma selles osas tähtsust, mida JLR ja Euroopa Komisjon sisuliselt kohtuistungil ka mõnsid.
- 35 Neil tingimustel ja nagu väidavad sisuliselt JLR, Prantsuse valitsus ja komisjon, tuleb tõdeda, et kui määruse raames peaksid kvantitatiivsed valikukriteeriumid tingimata olema objektiivsed ja mittediskrimineerivad, läheksid kvalitatiivsetele valikulistele turustussüsteemidele erandi kohaldamiseks määruses sätestatud tingimused segamini selles kvantitatiivsetele valikulistele turustussüsteemidele erandi kohaldamiseks ette nähtud tingimustega.
- 36 Määruse ülesehitusest aga ei nähtu, et seadusandja soovis näha ette samad erandi tingimused mõlemale valikulisele turustussüsteemile. Vastupidi, kuna – nagu nähtub eelkõige käesoleva kohtuotsuse punktides 26 ja 27 – määrus näeb ette eraldiseisvad erandi tingimused vastavalt sellele, kas valikuline turustamine kvalifitseeritakse „kvantitatiivseks” või „kvalitatiivseks”, ei saa üksnes määruse artikli 1 lõike 1 punktis h sisalduvaid elemente kohaldada ka selle sätte punktile g, sest vastasel juhul lähevad need kaks valikulise turustamise liiki omavahel segamini.
- 37 Vastupidi sellele, mida Auto 24 väidab, ei oma selles osas muu hulgas tähtsust asjaolu, et määruse artikli 5 lõike 2 kohaselt ei saa tarnija takistada filiaali avamist volitatud turustajate poolt.
- 38 Lisaks ei oma käesolevas asjas tähtsust kohtupraktika, millele Auto 24 viitab ning mis tuleneb 25. oktoobri 1977. aasta otsusest kohtuasjas 26/76: *Metro SB-Großmärkte vs. komisjon* (EKL 1977, lk 1875). Siin piisab, kui tõdeda, et määruse raames, nagu nähtub eelkõige käesoleva kohtuotsuse punktides 32–34, erineb „kvantitatiivne valikuline turustussüsteem” määratluse poolest „turustajate kvalitatiivsest valimisest”, millega on tegu eespool viidatud kohtuotsuse *Metro SB-Großmärkte vs. komisjon* punktis 20.
- 39 Eeltoodut arvestades tuleb esitatud küsimusele vastata, et määruse artikli 1 lõike 1 punktis f sisalduvat mõistet „kindlaksmääratud kriteeriumid” tuleb selle määruse tähenduses kvantitatiivse valikulise turustussüsteemi puhul mõista nii, et tegemist on kriteeriumidega, mille täpset sisu saab kontrollida. Nimetatud määruses sätestatud erandi kohaldamiseks ei ole vaja, et selline süsteem põhineks objektiivselt põhjendatud kriteeriumidel, mida kohaldatakse kõikide volitatud turustajana tegutseda soovijate suhtes ühetaoliselt ja eristamata.

Kohtukulud

- 40 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus poolelioleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse siseriiklik kohus. Euroopa Kohtule märkuste esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (teine koda) otsustab:

Komisjoni 31. juuli 2002. aasta määruse (EÜ) nr 1400/2002 asutamislepingu artikli 81 lõike 3 kohaldamise kohta teatavat liiki vertikaalsete kokkulepete ja kooskõlastatud tegevuse suhtes mootorsõidukisektoris artikli 1 lõike 1 punktis f sisalduvat mõistet „kindlaksmääratud kriteeriumid” tuleb selle määruse tähenduses kvantitatiivse valikulise turustussüsteemi puhul mõista nii, et tegemist on kriteeriumidega, mille täpset sisu saab kontrollida. Nimetatud määruses sätestatud erandi kohaldamiseks ei ole vaja, et selline süsteem põhineks objektiivselt põhjendatud kriteeriumidel, mida kohaldatakse kõikide volitatud turustajana tegutseda soovijate suhtes ühetaoliselt ja eristamata.

Allkirjad