



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (druga izba)

z dnia 14 czerwca 2012 r.*

Konkurencja — Artykuł 101 TFUE — Sektor motoryzacyjny — Rozporządzenie (WE) nr 1400/2002 — Wyłączenie grupowe — System dystrybucji selektywnej — Pojęcie określonych kryteriów w odniesieniu do systemu ilościowej dystrybucji selektywnej — Odmowa udzielenia statusu autoryzowanego dystrybutora nowych pojazdów — Brak dokładnie określonych, obiektywnych, proporcjonalnych i niedyskryminujących ilościowych kryteriów selekcyjnych

W sprawie C-158/11

mającej za przedmiot wnioszek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Cour de cassation (Francja) postanowieniem z dnia 29 marca 2011 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 1 kwietnia 2011 r., w postępowaniu:

Auto 24 SARL

przeciwko

Jaguar Land Rover France SAS,

TRYBUNAŁ (druga izba),

w składzie: J.N. Cunha Rodrigues (prezes izby), U. Löhmus, A. Rosas, A. Ó Caoimh (sprawozdawca) i A. Arabadjiev, sędziowie,

rzecznik generalny: J. Mazák,

sekretarz: R. Şereş, administrator,

uwzględniając procedurę pisemną i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 11 stycznia 2012 r.,

rozważywszy uwagi przedstawione:

- w imieniu Auto 24 SARL przez R. Bertina, avocat,
- w imieniu Jaguar Land Rover France SAS przez J. Vogela oraz L. Boudailliez, avocat,
- w imieniu rządu francuskiego przez G. de Bergues'a oraz J. Gstaltera, działających w charakterze pełnomocników,
- w imieniu Komisji Europejskiej przez B. Mongina, A. Biolana oraz F. Ronkesa Agerbeeka, działających w charakterze pełnomocników,

* Język postępowania: francuski.

podjąwszy, po wysłuchaniu rzecznika generalnego, decyzję o rozstrzygnięciu sprawy bez opinii,
wydaje następujący

Wyrok

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 1 ust. 1 lit. f) rozporządzenia Komisji (WE) nr 1400/2002 z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 traktatu do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze motoryzacyjnym (Dz.U. L 203, s. 30, zwanego dalej „rozporządzeniem”).
- 2 Wniosek ten został przedstawiony w ramach sporu powstałego między Auto 24 SARL (zwaną dalej „Auto 24”) a Jaguar Land Rover France SAS (zwaną dalej „JLR”) w przedmiocie odmowy nadania Auto 24 statusu autoryzowanego dystrybutora nowych pojazdów silnikowych marki LAND ROVER.

Ramy prawne

Prawo Unii

- 3 Wyżej wymienione rozporządzenie, wydane na podstawie art. 1 rozporządzenia Rady nr 19/65/EWG z dnia 2 marca 1965 r. w sprawie stosowania art. 85 ust. 3 traktatu do pewnych kategorii porozumień i praktyk uzgodnionych (Dz.U. 1965, 36, s. 533), ustanawia dla pewnych kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze motoryzacyjnym wyłączenie ze sformułowanego w art. 81 ust. 1 WE zakazu (zwane dalej „wyłączeniem”).
- 4 Motywy 1 oraz 4–8 tego rozporządzenia brzmią następująco:
 - „(1) Doświadczenie zdobyte w sektorze motoryzacyjnym dotyczące dystrybucji nowych pojazdów silnikowych [...] umożliwia określenie kategorii porozumień wertykalnych, które mogą być traktowane jako w pełni spełniające warunki ustanowione w art. 81 ust. 3.
 - [...]
 - (4) Zwolnienie [Wyłączenie] powinno być ograniczone do porozumień wertykalnych, dla których można przyjąć z wystarczającą pewnością, iż spełniają warunki art. 81 ust. 3.
 - (5) Porozumienia wertykalne, podlegające kategoriom określonym w niniejszym rozporządzeniu, mogą poprawić wydajność gospodarczą w łańcuchu produkcji lub dystrybucji poprzez umożliwienie lepszej koordynacji między uczestniczącymi przedsiębiorstwami; w szczególności mogą one prowadzić do ograniczenia kosztów transakcyjnych i dystrybucyjnych ponoszonych przez strony oraz do optymalizacji ich poziomów sprzedaży i inwestycji.
 - (6) Prawdopodobieństwo, że takie poprawiające wydajność skutki będą przeważać nad wszelkimi skutkami antykonkurencyjnymi, wynikającymi z ograniczeń zawartych w porozumieniach wertykalnych, zależy od siły rynkowej, jaką posiada dane przedsiębiorstwo, i tym samym od zakresu, do jakiego te przedsiębiorstwa są w stanie sprostać konkurencji ze strony innych dostawców towarów lub usług, które z punktu widzenia nabywcy postrzegane są jako zamienne lub substytucyjne [...].
 - (7) Progi, oparte na udziale rynkowym, powinny być wyznaczone w celu odzwierciedlenia siły rynkowej dostawcy. [...] Progi, poniżej których można przyjąć, iż korzyści zapewnione przez porozumienia wertykalne przeważają nad ich ograniczającymi skutkami, powinny zmieniać się

w zależności od cech różnych rodzajów porozumień wertykalnych. Można zatem przyjąć, iż ogólnie porozumienia wertykalne dają takie korzyści, w przypadku gdy dostawca, którego to dotyczy, posiada udział rynkowy do 30% rynku dystrybucji nowych pojazdów silnikowych lub części zapasow[ych] albo do 40%, w przypadku gdy do sprzedaży nowych pojazdów silnikowych stosuje się ilościową dystrybucję selektywną. [...]

(8) Powyżej tych progów udziału rynkowego nie można zakładać, iż porozumienia wertykalne objęte zakresem art. 81 ust. 1 będą przeważnie powodować obiektywne korzyści o takim charakterze i rozmiarze, aby mogły one skompensować szkody, jakie stwarzają dla konkurencji. Jednakże korzyści takich można oczekiwać w przypadku jakościowej dystrybucji selektywnej, niezależnie od udziału rynkowego dostawcy”.

5 Zgodnie z brzmieniem art. 1 ust. 1 lit. f)–h) rozporządzenia dla celów jego stosowania:

„f) »system dystrybucji selektywnej« oznacza system dystrybucji, w którym dostawca podejmuje się sprzedawać, bezpośrednio lub pośrednio, towary lub usługi objęte umową wyłącznie dystrybutorom lub osobom zajmującym się naprawami, wybranym na podstawie określonych kryteriów, oraz w którym ci dystrybutorzy lub [te] osoby zajmujące się naprawami podejmują się nie sprzedawać tych towarów lub usług nieautoryzowanym dystrybutorom lub niezależnym osobom zajmującym się naprawami, z zastrzeżeniem możliwości sprzedaży niezależnym osobom zajmującym się naprawami części zapasowych lub zobowiązania się do udostępniania niezależnym podmiotom wszelkiej informacji technicznej, sprzętu diagnostycznego, narzędzi i szkoleń, wymaganych do naprawy i dokonywania przeglądów pojazdów silnikowych lub dla wdrażania środków ochrony środowiska naturalnego;

g) »system ilościowej dystrybucji [selektywnej]« oznacza system dystrybucji selektywnej, w którym dostawca stosuje kryteria selekcji dystrybutorów lub osób zajmujących się naprawami, które bezpośrednio ograniczają ich liczbę;

h) »system jakościowej dystrybucji [selektywnej]« oznacza system dystrybucji selektywnej, w którym dostawca stosuje kryteria selekcji dystrybutorów lub osób zajmujących się naprawami, które mają charakter wyłącznie jakościowy, które są wymagane ze względu na charakter towarów lub usług objętych umową, które są określone jednolicie dla wszystkich dystrybutorów lub osób zajmujących się naprawami, ubiegających się o włączenie ich do systemu dystrybucji, które nie są stosowane w sposób dyskryminujący i które nie ograniczają bezpośrednio liczby dystrybutorów lub osób zajmujących się naprawami”.

6 Artykuł 3 ust. 1 rozporządzenia stanowi:

„Z zastrzeżeniem ust. 2, 3, 4, 5, 6 i 7, zwolnienia [wyłączenie] stosuje się, pod warunkiem że udział rynkowy dostawcy w rynku właściwym, na którym sprzedaje on nowe pojazdy silnikowe, części zapasowe do pojazdów silnikowych lub usługi naprawcze i przeglądowe, nie przekracza 30%.

Jednakże w przypadku porozumień tworzących systemy ilościowej dystrybucji selektywnej dla sprzedaży nowych pojazdów silnikowych próg udziału rynkowego dla stosowania zwolnienia [wyłączenia] wynosi 40%.

Te progi nie mają zastosowania do porozumień ustanawiających systemy jakościowej dystrybucji selektywnej”.

7 Zgodnie z art. 5 ust. 2 lit. b) w przypadku sprzedaży nowych pojazdów silnikowych zwolnienie nie ma zastosowania do „wszelkich bezpośrednich lub pośrednich zobowiązań nałożonych na dystrybutora samochodów osobowych lub lekkich pojazdów przeznaczonych do celów handlowych [dostawczych],

w ramach systemu dystrybucji selektywnej, które ograniczają jego uprawnienie do tworzenia dodatkowych punktów sprzedaży lub punktów dostaw w innych miejscach wewnątrz wspólnego rynku, na którym dystrybucja selektywna jest stosowana”.

- 8 Zgodnie z art. 6 rozporządzenia możliwość korzystania z odstępstwa może zostać cofnięta, jeśli w danym przypadku Komisja dojdzie do wniosku, że porozumienia wertykalne, do których stosuje się niniejsze rozporządzenie, wywołują skutki niezgodne z warunkami ustanowionymi w art. 81 ust. 3 WE.
- 9 Z art. 12 tego rozporządzenia wynika, że weszło ono w życie w dniu 1 października 2002 r., z wyjątkiem jego art. 5 ust. 2 lit. b), który może być stosowany, począwszy od dnia 1 października 2005 r.

Prawo krajowe

- 10 Zgodnie z art. 1382 francuskiego kodeksu cywilnego, „kto z winy swej wyrządził drugiemu szkodę, zobowiązany jest do jej naprawienia”.

Postępowanie przed sądem krajowym i pytanie prejudycjalne

- 11 JLR jest francuskim importerem nowych pojazdów silnikowych i produktów marki LAND ROVER.
- 12 Auto 24 była od 1994 r. wyłącznym dealerem JLR w Périgueux (Francja). Jej umowa dealerska została wypowiedziana w dniu 27 września 2002 r. z zachowaniem określonego w tej umowie dwuletniego okresu wypowiedzenia, kończącego się w dniu 30 września 2004 r. Po rozwiązaniu tej umowy Auto 24 zawarła z JLR umowę w przedmiocie prowadzenia autoryzowanego serwisu. Wniosek spółki Auto 24 o przyznanie jej statusu autoryzowanego dystrybutora został natomiast przez JLR odrzucony.
- 13 Wyrokiem, który stał się prawomocny w dniu 28 października 2005 r., tribunal de commerce de Versailles (sąd gospodarczy w Wersalu) uznał, że JLR dopuściła się przy badaniu tego wniosku dyskryminacji, i, co za tym idzie, zasądził od niej zapłatę na rzecz Auto 24 kwoty 100 000 EUR tytułem odszkodowania i odsetek od utraconych zysków, jakie Auto 24 mogłaby osiągnąć, gdyby przyznano jej status autoryzowanego dystrybutora.
- 14 W dniu 19 stycznia 2006 r. JLR ponownie odmówiła Auto 24 statusu autoryzowanego dystrybutora w Périgueux, uzasadniając to tym, że ustalone przez nią numerus clausus nie przewidywało obecności dealera nowych samochodów w tym mieście.
- 15 W październiku 2006 r. spółka Pericaud Automobiles, autoryzowany dystrybutor JLR, otworzyła w Trélissac (Francja), na obrzeżach Périgueux, kolejne centrum sprzedaży.
- 16 W tych okolicznościach Auto 24 pozwała JLR do tribunal de commerce de Bordeaux (sądu gospodarczego w Bordeaux), żądając odszkodowania za szkodę wyrządzoną jej wskutek odmowy przyznania statusu dystrybutora w regionie Périgueux.
- 17 Wyrokiem z dnia 8 lutego 2008 r. tribunal de commerce de Bordeaux oddalił skargę Auto 24.
- 18 Wyrokiem z dnia 2 grudnia 2009 r. cour d'appel de Paris (sąd apelacyjny w Paryżu) potwierdził to wcześniejsze rozstrzygnięcie, podnosząc w szczególności, że JLR odmówiła Auto 24 statusu dystrybutora w szczególności ze względu na ustaloną w dniu 8 kwietnia 2005 r. listę numerus clausus przewidującą 72 umowy dla autoryzowanych dystrybutorów w 109 lokalizacjach, opisanych w wykazie umów i lokalizacji, wśród których nie figuruje Périgueux.

- 19 Auto 24 wniosła zatem skargę kasacyjną do sądu odsyłającego. Twierdzi w niej w szczególności, że cour d'appel de Paris nie uwzględnił art. 1 ust. 1 lit. g) rozporządzenia oraz art. 1382 francuskiego kodeksu cywilnego, uznając, iż żaden krajowy czy wspólnotowy przepis ustawowy lub wykonawczy nie nakłada na podmiot udzielający koncesji obowiązku uzasadnienia gospodarczych czy innych względów będących powodem opracowania listy numerus clausus, oraz przyjmując, iż JLR sporządziła tę listę numerus clausus, która nie przewidywała możliwości lokalizacji dealera w Périgueux, bez uprzedniego zbadania obiektywności kryteriów selekcyjnych, ich użyteczności ekonomicznej, polepszenia jakości usług świadczonych klientom i warunków ich stosowania. Zdaniem Auto 24 w ramach systemu ilościowej dystrybucji selektywnej wybierający dystrybutorów dostawca winien stosować takie ilościowe kryteria selekcyjne, które są dokładnie określone, obiektywne, proporcjonalne do zamierzonego celu i stosowane w niedyskryminujący sposób.
- 20 W tych okolicznościach Cour de cassation, mając wątpliwości w przedmiocie wykładni rozporządzenia, a w szczególności – wymogów dotyczących kryteriów selekcyjnych w dziedzinie ilościowej dystrybucji selektywnej, postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Co należy rozumieć pod pojęciem »określone kryteria« zawartym w art. 1 [ust.] 1 [lit.] f) rozporządzenia [...], jeśli chodzi o ilościową dystrybucję selektywną?».

W przedmiocie pytania prejudycjalnego

- 21 Zadając to pytanie, sąd odsyłający zastanawia się w istocie, czy wykładni zawartego w art. 1 ust. 1 lit. f) rozporządzenia wyrażenia „określone kryteria” należy dokonywać w ten sposób, że zgodnie z nimi do objęcia wyłączeniem określonego w rozporządzeniu systemu ilościowej dystrybucji selektywnej konieczne jest, aby opierał się on na kryteriach, które są obiektywnie uzasadnione oraz stosowane w jednolity i nieróżnicowany sposób wobec wszystkich wnioskujących o autoryzację.
- 22 Na wstępie należy przypomnieć, że z orzecznictwa Trybunału (zob. w szczególności wyroki: z dnia 18 grudnia 1986 r. w sprawie 10/86 VAG France, Rec. s. 4071, pkt 12; z dnia 30 kwietnia 1998 r. w sprawie C-230/96 Cabour, Rec. s. I-2055, pkt 47, 48, 51; a także z dnia 2 kwietnia 2009 r. w sprawie C-260/07 Pedro IV Servicios, Zb.Orz. s. I-2437, pkt 68) wynika, iż niespełnienie jednego z warunków koniecznych do przyznania wyłączenia nie może samo w sobie skutkować uwzględnieniem podniesionych na podstawie art. 101 TFUE roszczeń odszkodowawczych czy też zobowiązaniem dostawcy do wyboru danego podmiotu wnioskującego o status dystrybutora w ramach danego systemu dystrybucji.
- 23 W niniejszym przypadku Auto 24 podnosi w istocie, że wszystkie kryteria ilościowe w rozumieniu art. 1 ust. 1 lit. g) rozporządzenia, czyli kryteria, które w celu dokonania selekcji dystrybutorów lub osób zajmujących się naprawami bezpośrednio ograniczają ich liczbę, muszą być obiektywnie uzasadnione pod względem gospodarczym – co musi zostać dowiedzione przez dostawcę – oraz że należy je stosować w jednolity i niedyskryminujący sposób w całej strefie działania dostawcy i wobec wszystkich jego potencjalnych dystrybutorów.
- 24 W tym względzie należy przypomnieć, że z motywów 1 oraz 4–6 rozporządzenia wynika, iż objęte wyłączeniem mogą zostać te tylko porozumienia wertykalne, które, jak wynika z doświadczenia zdobytego w sektorze motoryzacyjnym, mogą być ze względu na spowodowaną przez nie poprawę wydajności traktowane jako w pełni spełniające warunki ustanowione w art. 101 ust. 3 TFUE.
- 25 Z motywu 7 rozporządzenia wynika zaś, że progi, poniżej których można przyjąć, iż korzyści przysparzane przez porozumienia wertykalne przeważają nad ich ograniczającymi skutkami, powinny zmieniać się w zależności od cech różnych rodzajów porozumień wertykalnych.

- 26 Zgodnie z motywami 7 i 8 rozporządzenia porozumienia wertykalne, ogólnie rzecz biorąc, przysparzają takich korzyści, jeśli dostawca, którego to dotyczy, posiada udział rynkowy nieprzekraczający 40%, w przypadku gdy „ilościową dystrybucję selektywną” stosuje się do sprzedaży nowych pojazdów silnikowych, natomiast w przypadku „jakościowej dystrybucji selektywnej” takich korzyści można oczekiwać niezależnie od udziału rynkowego dostawcy.
- 27 Zgodnie z brzmieniem art. 3 ust. 1 akapit drugi rozporządzenia w przypadku porozumień tworzących systemy ilościowej dystrybucji selektywnej dla sprzedaży nowych pojazdów silnikowych próg udziału rynkowego dla stosowania wyłączenia wynosi 40%, podczas gdy zgodnie z trzecim akapitem tego samego ust. 1 próg udziału rynkowego nie ma zastosowania dla celów zastosowania tego wyłączenia do porozumień ustanawiających systemy jakościowej dystrybucji selektywnej.
- 28 W takim właśnie kontekście należy rozumieć pojęcia systemu dystrybucji selektywnej, systemu ilościowej dystrybucji selektywnej oraz systemu jakościowej dystrybucji selektywnej, określone, odpowiednio, w art. 1 ust. 1 lit. f)–h) rozporządzenia.
- 29 Z przepisów tych wynika, że w przypadku zarówno systemów ilościowej dystrybucji selektywnej, jak i systemów jakościowej dystrybucji selektywnej w rozumieniu rozporządzenia dystrybutorów należy wybierać na podstawie „określonych kryteriów” w rozumieniu art. 1 ust. 1 lit. f) rozporządzenia.
- 30 Wykładni pojęcia „określone kryteria” należy w tym kontekście dokonywać jako odnoszącego się do kryteriów, których dokładną treść można sprawdzić.
- 31 W tym względzie należy wyjaśnić, że przy sprawdzaniu ich dokładnej treści nie ma potrzeby, aby kryteria selekcyjne wykorzystywane w ramach systemu dystrybucji selektywnej były publikowane, a to ze względu na – jak wskazał rząd francuski – zagrożenie ujawnieniem tajemnicy handlowej, czy też wręcz ułatwienie ewentualnych zachowań o znamionach zмовy.
- 32 Ponadto z określonej w art. 1 ust. 1 lit. g) rozporządzenia definicji pojęcia „system ilościowej dystrybucji selektywnej” nie wynika, że wykładni tego pojęcia należy dokonywać w taki sposób, iż zawiera ono wymóg, zgodnie z którym kryteria stosowane przez dostawcę przy wyborze dystrybutorów muszą być nie tylko „określone”, lecz ponadto obiektywnie uzasadnione i stosowane w jednolity i niedyskryminujący sposób wobec wszystkich wnioskujących o autoryzację.
- 33 Jedynie bowiem w kontekście systemów jakościowej dystrybucji selektywnej rozporządzenie w drodze zawartej w swym art. 1 lit. h) definicji wymaga, aby wykorzystywane przez dostawcę kryteria selekcyjne były „określone jednolicie dla wszystkich dystrybutorów lub osób zajmujących się naprawami, ubiegających się o włączenie ich do systemu dystrybucji” oraz aby nie były „stosowane w sposób dyskryminujący”.
- 34 Jak zaś wynika z brzmienia definicji zawartych w art. 1 ust. 1 lit. f) i g) rozporządzenia, w sytuacji gdy system dystrybucji dla sprzedaży nowych pojazdów silnikowych zakazuje odsprzedaży dystrybutorom nieautoryzowanym i opiera się na określonych kryteriach, które bezpośrednio ograniczają liczbę dystrybutorów, system taki może zostać uznany za system „ilościowej dystrybucji selektywnej” w rozumieniu rozporządzenia. Bez znaczenia jest w tym względzie okoliczność, że systemy dystrybucji nowych pojazdów silnikowych w praktyce zawierają bardzo często kryteria zarówno jakościowe, jak i ilościowe, jak w istocie przyznały podczas rozprawy JLR i Komisja Europejska.
- 35 W tych okolicznościach, jak twierdzą w istocie JLR, rząd francuski i Komisja, skoro w kontekście rozporządzenia selekcyjne kryteria ilościowe muszą obowiązkowo być obiektywne i niedyskryminacyjne, dochodzi tu do pomylenia ustanowionych w rozporządzeniu kryteriów zastosowania wyłączenia wobec systemów jakościowej dystrybucji selektywnej oraz tych służących zastosowaniu wyłączenia wobec systemów ilościowej dystrybucji selektywnej.

- 36 Ze struktury rozporządzenia nie wynika zaś, że wolą prawodawcy było ustanowienie takich samych warunków dla obu tych systemów dystrybucji selektywnej. Przeciwnie, ze względu na to, że – jak wynika w szczególności z pkt 26 i 27 niniejszego wyroku – rozporządzenie przewiduje odmienne warunki wyłączenia w zależności od tego, czy dana dystrybucja selektywna jest uznana za „ilościową” czy też „jakościową”, regulacje zawarte w art. 1 ust. 1 lit. h) rozporządzenia nie mogą być również stosowane wobec pkt g) tego samego przepisu bez jednoczesnego pomieszczenia tych dwóch rodzajów dystrybucji selektywnej.
- 37 Ponadto, wbrew temu, co dała do zrozumienia Auto 24, bez znaczenia jest tu okoliczność, że zgodnie z art. 5 ust. 2 rozporządzenia dostawca nie może uniemożliwić otwarcia przez jednego ze swych autoryzowanych dystrybutorów kolejnego centrum sprzedaży.
- 38 Również bez znaczenia dla niniejszej sprawy jest powołane przez Auto 24 orzecznictwo wynikające z wyroku z dnia 25 października 1977 r. w sprawie 26/76 Metro SB-Großmärkte przeciwko Komisji, Rec. s. 1875. W tym względzie wystarczy stwierdzić, że w kontekście rozporządzenia, jak wynika w szczególności z pkt 32–34 niniejszego wyroku, „system ilościowej dystrybucji selektywnej” różni się z definicji od jakościowej selekcji dystrybutorów, o której mowa w pkt 20 ww. wyroku w sprawie Metro SB-Großmärkte przeciwko Komisji.
- 39 Po uwzględnieniu powyższego na zadane pytanie należy udzielić odpowiedzi, że przez zawarte w art. 1 ust. 1 lit. f) rozporządzenia wyrażenie „określone kryteria” należy, w odniesieniu do systemu ilościowej dystrybucji selektywnej w rozumieniu tego rozporządzenia, rozumieć kryteria, których dokładną treść można sprawdzić. Do objęcia takiego systemu przewidzianym w rozporządzeniu wyłączeniem nie jest konieczne, aby opierał się on na kryteriach, które są obiektywnie uzasadnione oraz stosowane w jednolity i niezróżnicowany sposób wobec wszystkich wnioskujących o autoryzację.

W przedmiocie kosztów

- 40 Dla stron postępowania przed sądem krajowym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed tym sądem, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż poniesione przez strony postępowania przed sądem krajowym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (druga izba) orzeka, co następuje:

Przez zawarte w art. 1 ust. 1 lit. f) rozporządzenia Komisji (WE) nr 1400/2002 z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 traktatu do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze motoryzacyjnym wyrażenie „określone kryteria” należy, w odniesieniu do systemu ilościowej dystrybucji selektywnej w rozumieniu tego rozporządzenia, rozumieć kryteria, których dokładną treść można sprawdzić. Do objęcia takiego systemu przewidzianym w rozporządzeniu wyłączeniem nie jest konieczne, aby opierał się on na kryteriach, które są obiektywnie uzasadnione oraz stosowane w jednolity i niezróżnicowany sposób wobec wszystkich wnioskujących o autoryzację.

Podpisy