

II

(Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

KOMMISSION

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 18. august 1982

om en procedure i henhold til EØF-traktatens artikel 85 (IV/30.696 —
salgssystem for Ford Werke AG — foreløbig forholdsregel)

(Den tyske tekst er den eneste autentiske)

(82/628/EØF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE
FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det
europæiske økonomiske Fællesskab, særlig artikel 85,

under henvisning til Rådets forordning nr. 17 af 6.
februar 1962⁽¹⁾, særlig artikel 3, stk. 1, og artikel 6, stk.
1,

under henvisning til den den 14. maj 1976 af Ford
Werke AG, Köln, Forbundsrepublikken Tyskland, i
henhold til artikel 4 i forordning nr. 17 anmeldte
»Hauptändler-Vertrag« (hovedforhandleraftale),

under henvisning til de hos Ford Werke AG den 13.
og 14. maj 1982 gennemførte undersøgelser,

under henvisning til Kommissionens afgørelse af 2.
juli 1982 om at indlede proceduren,

efter høring af virksomheden og interesserede tredje-
mænd den 23. juli 1982 i henhold til artikel 19, stk. 1
og 2, i forordning nr. 17,

efter at Det rådgivende udvalg for Kartel- og Monopol-
spørgsmål har haft lejlighed til at udtale sig den 23.
juli 1982, og

ud fra følgende betragtninger:

FAKTISKE OMSTÆNDIGHEDER

A. SALGSSYSTEMET FOR FORD WERKE AG I
FORBUNDSREPUBLIKKEN TYSKLAND

1. Ford Werke AG (Ford AG) anvender i
Forbundsrepublikken Tyskland et salgssystem,
som bygger på den den 14. maj 1976 til
Kommissionen anmeldte hovedforhandleraftale.
Det indeholder i det væsentlige følgende
begrænsninger:
 - udvælgelse af forhandlerne efter kvalitative
og kvantitative kriterier og tildeling af et
aftaleområde med forøget markedsansvar for
forhandleren (markedsansvarsområde)
(artikel 6 og 7 i hovedforhandleraftalen),
 - forbud mod salg af konkurrerende mærker
(artikel 5 i hovedforhandleraftalen),
 - forbud mod salg af Ford-køretøjer til videre-
forhandler, som ikke tilhører salgssystemet
(artikel 2 i hovedforhandleraftalen),
 - forbud mod bestemte salgsaktiviteter uden
for aftaleområdet (artikel 6 i hovedforhandle-
raftalen).
2. I den foreliggende procedure er først og frem-
mest bestemmelserne i hovedforhandleraftalen
vedrørende salgsprogrammet for Ford AG samt
vedrørende Ford-hovedforhandlerens salgsret af
betydning. De relevante bestemmelser lyder
som følger⁽²⁾:

⁽¹⁾ EFT nr. 13 af 21. 2. 1962, s. 204/62.

⁽²⁾ Oversættelse fra tysk.

Artikel 1, stk. 1

•Produkter er alle køretøjer og original-dele — som nedenfor defineret, samt de af selskabets leveringsprogram omfattede karosserier og andre overbygninger til køretøjer. De øvrige varer i leveringsprogrammet er omfattet af særlige aftaler og falder ikke ind under det i denne aftale anvendte begreb produkter.•

Artikel 1, stk. 2

•Køretøjer er de normale seriemodeller af alle i bilag 1 til denne hovedforhandleraftale opførte personmotorkøretøjer, lette erhvervs-køretøjer og chassis'er.•

Bilag 1 lyder:

•...I henhold til denne aftale er hovedforhandleren berettiget til at sælge følgende modeller:

Personmotorvogne

Fiesta
Escort
Taurus
Capri
Granada

Lette erhvervs-køretøjer

Transit (med benzinmotor...)

Artikel 2, stk. 1

•Selskabet forpligter sig til at sælge sine produkter til hovedforhandleren. Hovedforhandleren har pligt til at sælge disse produkter til endelige forbrugere eller videreforhandlere.

- a) Hovedforhandleren er berettiget til at sælge køretøjer til endelige forbrugere, uanset om de er hjemmehørende i hans markedsansvarsområde eller ej...
 - b) hovedforhandleren er berettiget til at sælge køretøjer til videresalg til sin underorganisation og til andre hovedforhandlere; endvidere til forhandlere med hjemsted i et andet EF-land, som af et koncernselskab er bemyndiget til at sælge sådanne køretøjer...
3. Bestemmelserne i den af Ford Motor Company Limited (Ford Britain) i Det forenede Kongerige anvendte »Main Dealer's Agreement« er med hensyn til definitionen af salgsprogrammet samt af salgsretten for »Main Dealer« i overensstemmelse med bestemmelserne i hovedforhandleraftalen. Køretøjerne beskrives også her ganske generelt efter model (»Fiesta«, »Escort«, »Cortina«, »Capri«, »Granada«); der foretages ikke nogen begrænsning af leveringspro-

grammet efter køretøjsspecifikationer. Salg til endelige forbrugere samt til forhandlere, der er hjemmehørende i et andet EF-land, og som af et andet Ford-selskab er bemyndiget til at sælge Ford-køretøjer, betragtes som tilladt uden begrænsninger.

B. FORD AG'S SALG AF HØJRESTYREDE KØRETØJER FØR DEN 1. MAJ 1982

4. Ford AG har hidtil hovedsagelig solgt højrestyrede køretøjer i to hovedkategorier:
 1. via tyske Ford-forhandlere inden for Fords hovedforhandleraftale,
 2. som led i den såkaldte »Visit Europe Plan« dvs. ved direkte salg til enkelte forbrugere.
5. For de af Ford AG solgte højrestyrede køretøjer er der tale om normale seriefremstillede køretøjer. De stammede fra produktionen i selskabets fabrikker i Köln-Niehl, Saarlouis og Genk. De blev leveret i overensstemmelse med den gældende lovgivning på stedet for deres påtænkte første indregistrering i to udstyrsvarianter: ved handel i forbindelse med »Visit Europe« forsynet med hastighedsmålere i miles samt med udvendige spejle og lygter indrettet på venstretrafik (»UK-specifikation«). De køretøjer, der var bestemt til levering til tyske forhandlere, blev derimod i almindelighed udstyret i overensstemmelse med bestemmelserne i den tyske »Strassenverkehrsordnung« (f.eks. med kilometertæller i stedet for tæller i miles, »tysk specifikation«).

Forhandlerens indkøbspris for højrestyrede køretøjer svarede til prisen for de tilsvarende venstre styrede modeller, dog med tillæg af et »ekspeditionsgebyr« på DM — (!).

6. Salget af højrestyrede køretøjer efter »tysk specifikation« skete inden for rammerne af Fords hovedforhandleraftale. Ford AG betragtede disse køretøjer som en del af sit salgsprogram.

Køretøjerne blev af de tyske Ford-forhandlere bestilt hos ordreafdelingen »indland«. De blev også taget i betragtning ved beregningen af mængderabatter. På grund af udstyr i henhold til bestemmelserne i den tyske »Strassenverkehrsordnung« var der imidlertid blevet indført en særlig bestillingsprocedure.

(!) I den offentliggjorte udgave af denne beslutning udelades visse tal herefter i medfør af bestemmelserne i artikel 21 i forordning nr. 17 om bevarelse af foretningshemmeligheder.

7. Leverancen af højrestyrede køretøjer til tyske forhandlere udviklede sig således:

1980	1981	1982 (1.1.-18.6.1982)	Ordrebeholdning pr. 18.6.1982
...

I forbindelse med »Visit Europe Plan« leveredes:

1980	1981	1982 (1.1.-15.6.1982)	Ordrebeholdning pr. 18.6.1982
...

8. Efterspørgselen efter højrestyrede køretøjer på kontinentet er steget stærkt fra foråret 1981. I marts 1981 blev der kun leveret ... køretøjer, men i marts 1982 var det allerede ... køretøjer. Endnu stærkere end leverancerne voksede antallet af bestillinger hos Ford AG. Dette fremgår tydeligt af en sammenstilling af de førnævnte tal for 1982 for leverancer og resterende ordrebeholdning.

9. Den overvejende del af de højrestyrede køretøjer, Ford AG solgte på kontinentet, var bestemt til anvendelse i Det forenede Kongerige, nemlig næsten 100 % af køretøjerne i »Visit Europe Plan« og efterhånden ca. 80 % af de til tyske forhandlere leverede køretøjer. En væsentlig del af de køretøjer, der blev leveret til tyske forhandlere blev i første omgang indregistreret i Tyskland og først senere udført til Det forenede Kongerige som brugtvogne.

10. Ligeledes antallet af de tyske Ford-forhandlere, der deltog i handelen med højrestyrede køretøjer, udviklede sig parallelt med stigningen i salgstillene:

1980	2. kvartal 1981	1. kvartal 1982
...

Yderligere ca. 60 forhandlere deltog i »Visit Europe«-handelen. Deraf følger, at der i første kvartal 1982 allerede deltog over ... forhandlere i salget af højrestyrede køretøjer, dvs. ca. ... % af de tyske Ford-hovedforhandlere, omend i det enkelte tilfælde i meget forskelligt omfang.

C. FORD-SELSKABERNES INDSTILLING AF SALGET AF HØJRESTYREDE KØRETØJER PÅ KONTINENTET

11. Efter pres fra Ford Britain blev det i marts 1982 inden for Ford-koncernen besluttet at indstille de kontinental-europæiske Ford-selskabers salg af højrestyrede køretøjer. Denne principbeslutning gennemførtes i to etaper:

— med virkning fra 1. april 1982 i salgssområdet for de såkaldte »National Sales Companies« Ford Denmark og Ford Netherlands. Ford Belgium havde allerede i juni 1981 taget højrestyrede køretøjer af salgsprogrammet.

— Med virkning fra 1. maj 1982 indstillede Ford AG salget.

Ford AG tegner sig for over 95 % af de af denne principbeslutning berørte leverancer.

12. Til orientering for de ca. tyske Ford-forhandlere, som tidligere havde solgt højrestyrede køretøjer, udsendte Ford AG den 27. april 1982 en rundskrivelse med følgende indhold (*):

»Vedrørende: højrestyrede Ford-køretøjer

Vi har i den forgangne tid udført ordrer fra Dem og et begrænset antal andre Ford-hovedforhandlere på højrestyrede køretøjer i et alt i alt ikke nævneværdigt omfang. Da vi varetager salget af køretøjer for det tyske marked, hvor der udelukkende forlanges venstrestyrede køretøjer, indgår højrestyrede versioner ikke i vort normale salgsprogram. Vi har kun lejlighedsvis imødekommet særlige kunders ønsker om køb, f.eks. interessenter i forbindelse med »Visit Europe«-handelen, fra diplomatkredse eller fra de i Forbundsrepublikken stationerede NATO-tropper.

Vor indenlandske salgsorganisation er indrettet på at åbne det tyske marked optimalt for vore produkter. Denne opgave giver os ikke længere mulighed for at fortsætte handelen med højrestyrede køretøjer for en speciel kundekreds med særlige ønsker.

Vi meddeler Dem derfor, at vi kun kan modtage ordre på højrestyrede køretøjer, såfremt disse er indgået hos Dem før den 1. maj 1982. Denne beslutning vedrører også ordrer i »Visit Europe«-planen. Ordre, som er indgået hos Dem før den 1. maj 1982, og er indgået hos os inden den 7. maj 1982, bliver stadig afviklet efter den hidtidige metode.

(*) Oversættelse fra tysk.

»Visit Europe«-planen, som med det tilsvarende personlige udstyr blev etableret for turister, diplomater og forretningsrejsende fortrinsvis fra andre kontinenter, opretholdes fortsat for venstrestyrede køretøjer. Højrestyrede køretøjer tilbydes af »Ford Personal Import and Export Limited«, 8 Balderton Street, London W1Y 2BN. Skulle interesserede i højrestyrede køretøjer opsøge Dem, beder vi Dem henvise disse til det førnævnte firma eller til en hvilken som helst anden autoriseret Ford-forhandler i Storbritannien. Med henblik på at informere eventuelle kunder herom, vil der om kort tid tilgå Dem et prospekt på engelsk i et passende antal, som De bedes lægge frem i Deres udstillingslokal. I mellemtiden bedes De venligst anvende vedlagte instruktion til eventuelle købere af højrestyrede køretøjer.

Med venlig hilsen

H. Dederichs.

D. SALG AF HØJRESTYREDE KØRETØJER PÅ KONTINENTET EFTER DEN 1. MAJ 1982

13. Hvert salg af højrestyrede køretøjer på kontinentet afvikles nu via »Personal Import Export Limited« (PIE), et datterselskab af Ford Britain. For handelen med britisk militærpersonale i Forbundsrepublikken vil PIE benytte sig af NAAFI samt andre firmaer som salgsformidlere. Tyske Ford-forhandlere er udelukket fra denne handel. De skal henvise eventuelle kunder til PIE eller til Ford-forhandlere i Storbritannien.
14. PIE leverer kun til følgende kategorier af kunder på det europæiske kontinent:
- britisk militærpersonale
 - andre britiske statsborgere, der vedvarende opholder sig uden for Det forenede Kongerige
 - diplomater og ansatte i internationale organisationer
 - turister og forretningsfolk fra tredjelande.
15. PIE sælger højrestyrede køretøjer på kontinentet til de gældende tyske listepriser plus et tillæg på ...%. Efter oplysning fra Ford AG skal køretøjerne, også selv om de er fremstillet i Tyskland eller i Belgien, i første omgang transporteres til Storbritannien og derfra igen tilbageleveres. Tillægget på ...% er bl.a. beregnet til at dække de ekstra transportomkostninger.

E. PRISFORSKELLENE MELLEM DET FORENEDE KONGERIGE OG TYSKLAND

16. Prisforskellene beregnet efter forhandlersalgsprisen før skat mellem Storbritannien og Tyskland andrager i øjeblikket i gennemsnit ca. ...%. Her er der taget hensyn til prissænkningen i Storbritannien pr. 1. april 1982 samt modværdien af udstyrsforskelle i grundmodellerne i begge lande. Nedenfor er prisforskellene for nogle modeller angivet som eksempler:

Escort

L 1,3 l, 5 døre	+ ... DM	+ ..%
XR 3, 3 døre	+ ... DM	+ ..%

Taurus/Cortina

L 2,0 l, 4 døre	+ ... DM	+ ..%
GHIA 2,8 l, 4 døre	+ ... DM	+ ..%

Granada

S 2,0 l, 4 døre	+ ... DM	+ ..%
GHIA 2,8 l, automatisk, 4 døre	+ ... DM	+ ..%

Capri

S 2,0 l OHC	+ ... DM	+ ..%
Injection 2,8 l	— ... DM	— ..%

Ovenstående tal beror på oplysninger fra Ford AG. Den vekselkurs, der er anvendt ved prissammenligningen, andrager 1 £ = DM.

F. GRUNDENE TIL FORD AG's INDSTILLING AF SALGET AF HØJRESTYREDE KØRETØJER — EGET UDSAGN

17. Virksomhederne i Ford-koncernen har ved høringen den 23. juli 1982 ikke ladet nogen tvivl tilbage om, at formålet med indstillingen af salget af højrestyrede køretøjer på kontinentet er, at man ønsker at opretholde prisniveauet for nye Ford-køretøjer i Det forenede Kongerige. Såfremt der uindskrænket var mulighed for parallelimport, ville det medføre store indtægtsstab — særlig hos Ford Britain. Men også i Ford AG ville der opstå indtægtstab. Disse tab skyldes, at afregningspriserne over for Ford Britain er højere end leveringspriserne til tyske forhandlere. Af Ford AG's samlede produktion af højrestyrede køretøjer i 1981 på køretøjer blev køretøjer leveret direkte til Ford Britain til salg i Det forenede Kongerige.

Ford AG har over for Kommissionen erklæret, at økonomiske omstændigheder i tilfælde af udstedelse af foreløbige forholdsregler kunne tvinge selskabet til at fastsætte priserne for højrestyrede køretøjer i Tyskland således, at der ikke længere var nogen tilskyndelse til parallel-eksport til Det forenede Kongerige.

Dette betyder, at højrestyrede køretøjer ville blive leveret væsentligt dyrere til tyske forhandlere end venstrestyrede køretøjer af samme art.

18. Som en yderligere grund til indstillingen af salget af højrestyrede køretøjer anfører Ford AG, at forhandlerne, i og med at salget af højrestyrede køretøjer bortfalder, ville blive tilskyndet til at forstærke deres salgsanstrengelser inden for deres markedsansvarsområde. De ville ikke længere blive »afledt« fra deres egentlige salgsopgave. Ford AG har dog hidtil ikke været i stand til i forbindelse med salg af højrestyrede køretøjer at dokumentere en eventuel forsømmelse af salget i markedsansvarsområdet.

G. DE BERØRTE PARTERS, OFFENTLIGHEDENS OG KONKURRENTERNES REAKTION PÅ FORD AG'S FORHOLDSREGEL

19. Indstillingen af salget af højrestyrede køretøjer har medført protester fra flere særligt hårdt ramte tyske Ford-forhandlere samt fra »Deutsche Ford-Händler Vereinigung e. V.«
20. Hos Kommissionen er der indgået klager fra britiske statsborgere, som ikke længere har kunnet købe højrestyrede køretøjer på kontinentet.
21. »Bureau Européen des Unions des Consommateurs (BEUC)« har den 12. maj 1982 anmodet om, at Kommissionen indleder en procedure i henhold til artikel 3 i forordning nr. 17 over for fire automobilfabrikanter, herunder også Ford AG.
22. I et stort antal erklæringer — særlig i den britiske presse — er Ford AG's forholdsregel blevet vurderet som værende en hindring af den mellemstatslige samhandel samt som en udfordring af Fællesskabets og dets institutioners konkurrenceregler. Hindringerne af handelen med højrestyrede køretøjer har allerede været genstand for talrige parlamentariske forespørgsler ledsaget af en opfordring til igen hurtigt at genoprette et fælles automobilmarked.
23. Ford AG's adfærd samt Kommissionens reaktion herpå følges i automobilindustrien samt i automobilhandelen i Fællesskabet med største opmærksomhed. Der er risiko for, at andre fabrikanter følger eksemplet fra Ford-koncernen, som er førende på markedet i Det forenede Kongerige (markedsandel i 1981 ... %, salg i 1981 ca. køretøjer) og som også i Irland har en stærk markedsstilling, og med kort varsel ophører med den ud fra deres synspunkt

uønskede parallelhandel med højrestyrede køretøjer.

RETLIG VURDERING

A. FORUDSÆTNINGER FOR AT FORESKRIVE EN FORELØBIG FORHOLDSREGEL

I. Anvendelighed af artikel 6, stk. 1, sammen med artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 17

24. Anmeldes der hos Kommissionen en aftale med henblik på at opnå en fritagelse fra forbudet i artikel 85, stk. 1, skal Kommissionen som led i proceduren i henhold til artikel 6, stk. 1, undersøge, om der foreligger en overtrædelse, og om denne overtrædelse kan fritages i henhold til artikel 85, stk. 3. Er der ikke mulighed for at fritage en konstateret og praktiseret overtrædelse, kan Kommissionen stadig som led i proceduren i henhold til artikel 6 og ved anvendelse af artikel 3, stk. 1, pålægge virksomheden at bringe overtrædelsen til ophør (beslutning om ophør).

II. Kompetence til at træffe en foreløbig forholdsregel, når der sandsynligvis foreligger en overtrædelse

25. Kompetencen til at træffe en beslutning om at bringe en overtrædelse til ophør skal, som EF-Domstolen har fremført i sin kendelse af 17. januar 1980 — Sag 792/79 R — »Camera Care«, Sml. 1980, s. 119 ff. — i præmis nr. 17, »udøves så virkningsfuldt og så hensigtsmæssigt som muligt i den konkrete situation«. Dette betyder, at Kommissionen, før den træffer beslutning om ophør, »kan træffe en hvilken som helst indledende foranstaltning, som måtte forekomme (Kommissionen) nødvendig på et givet tidspunkt«. Således går foreskrivelsen af foreløbige forholdsregler forud for konstateringen og dermed også for ophøret af en overtrædelse i henhold til artikel 85 eller 86. Heraf følger, at det i denne fase af proceduren endnu ikke med sikkerhed behøver at blive konstateret, at der foreligger en overtrædelse, men det er tilstrækkeligt, når en sådan med stor sandsynlighed foreligger.
26. Den foreløbige forholdsregel må begrænses til de foranstaltninger, som er nødvendige for at sikre, at den endelige beslutning også får den tilsigtede virkning. Disse, som Domstolen i.c. i præmis nr. 18 kalder »sikrende foranstaltninger«, kan således både omfatte en positiv handling og en undladelse, i det omfang disse findes uomgængelige og begrænses til det, som er nødvendigt i den givne situation.

27. Kommissionen følger endvidere de i Domstolens ovenanførte kendelse fastlagte principper for foreløbige forholdsregler, hvorefter disse altid kun bør træffes i tilfælde, hvor der godtgøres at foreligge uopsættelighed, og — når der ikke optræder en sagsøger — kun for at hindre en situation, som af almene hensyn ikke kan tolereres (præmis nr. 19).

B. ANVENDELSE AF DISSE PRINCIPPER PÅ FORD'S SALGSSYSTEM

I. Sandsynligheden for, at der foreligger en overtrædelse af artikel 85, stk. 1

1. Den med det anmeldte salgssystem forbundne konkurrencebegrænsning

28. Det af Ford AG med henblik på at opnå fritagelse i henhold til artikel 85, stk. 3, anmeldte salgssystem vedrørende salget i Tyskland er baseret på indgåelsen af »hovedforhandleraftalen« med udvalgte viderefornhandlere (forhandlere).

Udvælgelsen af forhandlere sker efter følgende retningslinjer: Erhvervsvirksomhed af en vis økonomisk betydning, beskæftigelse af fagligt uddannet personale, service i henhold til de af Ford opstillede retningslinjer, en garantiforpligtelse, fastlæggelse og tildeling af et aftaleområde med større markedsansvar (»markedsansvarsområde«) for forhandleren og udelukkelse af yderligere forhandleres adgang til dette område.

29. Hertil kommer, at hovedforhandleraftalen bl.a. forbyder forhandlerne
- at forhandle konkurrerende mærker,
 - at sælge Ford-køretøjer til viderefornhandlere, som ikke tilhører salgssystemet, og
 - at udøve visse salgskaktiviteter uden for markedsansvarsområdet.
30. Sådanne aftalemæssige bestemmelser er konkurrencebegrænsninger i henhold til artikel 85, stk. 1, hvilket Kommissionen har gjort rede for i sin beslutning af 13. december 1974 (BMW) (EFT nr. L 29 af 3. 2. 1975, s. 1 ff.) i punkterne 13 til 18.

2. Muligheden for en fritagelse i henhold til artikel 85, stk. 3

31. Til trods for at Ford's salgssystem sandsynligvis er uforeneligt med artikel 85, stk. 1, kunne der måske også her, som det var tilfældet med BMW-salgssystemet (punkt 23 til 31 i BMW-beslutningen), blive tale om en fritagelse fra forbudet i artikel 85, stk. 1.

En af forudsætningerne herfor ville bl.a. være, at Ford-forhandlerne, selv om de i første række skal koncentrere sig om kundekredsen inden for deres markedsansvarsområde, ikke må hindres i også at betjene kunder uden for dette område. Således må hverken endelige forbrugere eller andre Ford-forhandlere fra en anden medlemsstat i Fællesskabet hindres i at købe Ford-køretøjer fra en forhandler, der tilhører Ford AG's salgssystem. Salgssystemet må ikke forhindre, at en autoriseret forhandler går i konkurrence med andre autoriserende forhandlere inden for Fællesskabet.

32. Ved en sådan beslutning om en fritagelse skal samtlige objektive retlige og faktiske omstændigheder, hvorunder salgssystemet anvendes, tages i betragtning.

a) Praktisk anvendelse af Ford-salgssystemet indtil den 30. april 1982

33. Ordlyden af hovedforhandleraftalen og dennes praktiske anvendelse indtil den 30. april 1982 skulle være i overensstemmelse med den ovenfor forklarede forudsætning, og de med salgssystemet sandsynligvis forbundne konkurrencebegrænsninger skulle således kunne fritages.

Efter ordlyden af hovedforhandleraftalen forpligter Ford AG sig til at levere *alle køretøjer* til forhandlerne, for så vidt disse forefindes i normal serieudførelse. Køretøjerne beskrives også helt generelt efter udførelser (»Fiesta«, »Taurus«, »Granada«). Der foretages ikke en begrænsning af leveringsprogrammet efter køretøjspecifikationer eller f.eks. efter indregistreringsbestemmelser i det eventuelle bestemmelsesland for køretøjet. En sådan begrænsning ville heller ikke være accepteret af Kommissionen, hvis den var blevet anmeldt.

34. Den af Ford AG indtil den 30. april 1982 udøvede praksis har fulgt denne brede definition af begrebet »køretøjer«, for så vidt som højrestyrede køretøjer⁽¹⁾ blev solgt til forhandlerne inden for rammerne af hovedforhandleraftalen. Enhver autoriseret Ford-forhandler kunne uden nævneværdige vanskeligheder købe de af Ford AG fremstillede og solgte højrestyrede køretøjer. Disse køb blev også medtaget i beregningen af mængderabatter.

b) Praksis fra den 1. maj 1982

35. Denne praktiske anvendelse af salgssystemet har Ford AG ved rundskrivelse af 27. april 1982

⁽¹⁾ Med kilometertæller, udvendigt spejl i venstre side, højrestillede projektører.

(pkt. 12 ovenfor) opgivet med virkning fra den 1. maj 1982 med det formål at opretholde det høje detailhandelsprisniveau for Ford-køretøjer i Det forenede Kongerige og i Irland. Den autoriserede Ford-forhandler i Tyskland kan kun købe køretøjer fra Ford AG, som er specielt tilpasset det tyske marked eller sammenlignelige markeder (venstrestyring, kilometertæller, udvendigt spejl i venstre side).

Ford AG's ensidige indsnævring af begrebet »køretøjer« i hovedforhandleraftalen har den praktiske konsekvens, at det ikke længere er muligt for Ford-forhandleren at deltage i konkurrencen i de områder af fællesmarkedet, hvor der sælges køretøjer med andre specifikationer end de tyske. Dette gælder i det foreliggende tilfælde navnlig for Det forenede Kongerige og Irland. Det medfører en markedsafgrænsning inden for Fællesskabet.

36. Derudover medfører denne nye praksis, at Ford-forhandlerne heller ikke i deres »markedsansvarsområde« længere kan drive virksomhed i fuldt omfang og derved udøve konkurrence:

Før den 1. maj 1982 kunne de nemlig modtage bestillinger fra kunder, som var bosiddende i deres markedsansvarsområde, også selv om disse ønskede at købe højrestyrede køretøjer. Højrestyrede køretøjer kan også indregistreres i Tyskland, de er ikke i strid med tyske lovbestemmelser. Dette er nu ikke længere muligt, fordi disse kunder nu altid skal henvende sig til Ford's datterselskab PIE i London. I så henseende rammes også konkurrencen inden for markedsansvarsområdet. Dermed har Ford AG skabt en situation, hvori de af Ford AG fremstillede køretøjer sælges inden for dets tilsluttede forhandleres markedsansvarsområde af tredjemænd, der ikke tilhører salgssystemet, til fastlagte priser. Dette er i modstrid med det anmeldte salgssystem.

37. Den praktiske anvendelse af salgssystemet har til formål og til følge, at et væsentligt konkurrenceelement for Ford-produkter fjernes i detailledet, og at autoriserede videreforhandlere og kunder ikke kan drage fordel af prisforskelle i detailledet. Forbrugerne mister derved også fordelene ved konkurrencen på automobilmarkedet i Tyskland.

Dermed bortfalder imidlertid ovennævnte forudsætning for en fritagelse af systemet. Ford-

salgssystemet på grundlag af hovedforhandleraftalerne er således en konkurrencebegrænsning, der ikke kan fritages, og som, eftersom den fortsat praktiseres, skal bringes til ophør i henhold til artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 17.

3. Ford's argumenter

38. Deroverfor anfører Ford AG,

- at højrestyrede køretøjer er »andre varer« i forhold til venstrestyrede,
- at der må sondres klart mellem produktionsprogrammet, salgsprogrammet og salgssystemet,
- at salgsforpligtelsen kun omfatter de køretøjer, som der typisk er behov for i forhandlerens markedsansvarsområde,

hvilket dog ikke kan føre til nogen anden bedømmelse.

39. Det kan ikke anerkendes, at højrestyrede køretøjer afviger så væsentligt fra venstrestyrede køretøjer, at de ikke længere kan betragtes som »normale serieudførelser« i henhold til artikel 1, stk. 2, i hovedforhandleraftalen. De produktionstekniske forskelle er små. De højrestyrede køretøjer fremstilles og sælges inden for Fællesskabet af Ford AG selv i stort antal, de blev også indtil den 30. april 1982 leveret til tyske forhandlere inden for den anmeldte salgsforpligtelse.

Det ville være uforeneligt med karakteren af et salgssystem, som kunne fritages, og som ikke må udelukke konkurrencen fra autoriserede forhandlere uden for de enkelte »aftaleområder«, såfremt producenten var i stand til at bestemme, hvilke køretøjer der må sælges af forhandlerne inden for hvilket område i fællesmarkedet. Tværtimod må der inden for et salgssystem principielt være mulighed for kunderne til via en hvilken som helst autoriseret forehandler at købe alle af fabrikanten seriefremstillede biltyper, som udbydes inden for Fællesskabet. Dette gælder så meget mere her, som Ford AG selv fremstiller højrestyrede køretøjer og sælger dem i Storbritannien.

II. Påvirkning af handelen mellem medlemsstater

40. Den mærkbare påvirkning, som det praktiserede salgssystem har på handelen, skulle her — af de samme grunde, som der gjordes rede for i BMW-beslutningen under punkt 19 — fremgå

af, at forhandlere, som måtte være indstillet på at eksportere Ford-produkter, men som ikke har adgang til systemet, hindres i at levere til kunder i disse lande. Derudover påvirker salgsforpligtelsen i den siden den 1. maj 1982 praktiserede form særligt handelen, fordi den forhindrer konkurrence på tværs af grænserne med højrestyrede køretøjer, idet tyske forhandlere ikke kan sælge til autoriserede Ford-videreforhandlere og kunder, navnlig i Det forenede Kongerige og Irland.

III. Den offentlige interesse

41. De af salgsforpligtelsen omfattede forhandlers frihed til at udøve konkurrence med fabrikanten vare i detailledet inden for Fællesskabet hører i samme grad til konkurrencereglernes grundlæggende forudsætninger som forbrugernes mulighed for at købe de af fabrikanten i Fællesskabet solgte varer af enhver autoriseret forhandler, uanset hvilken medlemsstat han er hjemmehørende i. Praktiseringen af Ford-salgssystemet forhindrer forhandlere såvel som forbrugere i at benytte denne frihed.

42. Anvendelsen af salgssystemet fra den 1. maj 1982 har fremkaldt modvilje og harme både hos forhandlere i Tyskland og hos forbrugere i Det forenede Kongerige og republikken Irland, der i så henseende ser sig berøvet fordelene ved et fælles marked. Det er derfor nødvendigt, at der træffes en foreløbig forholdsregel for at tage hensyn til et stort antal forbrugeres og et stort antal forhandlers interesser. Indgangen af ordrer på højrestyrede køretøjer hos Ford AG, som til sidst udgjorde ... køretøjer pr. måned, dokumenterer, i hvor stort et omfang forbrugere egentlig rammes. I denne forbindelse skal det tages i betragtning, at mere end 30 % af de i Det forenede Kongerige solgte personbiler er Ford-køretøjer. Også i Irland er Ford-koncernen førende på markedet (markedsandel 22 %).

Det må endvidere befrygtes, at også andre fabrikanter følger den markedsførendes eksempel. Derudover mister forbrugere i Det forenede Kongerige og i Irland alle de fordele, som stammer fra den gennem parallelimport skabte konkurrencesituation på det pågældende marked. Klagerne fra tyske Ford-forhandlere og deres sammenslutning dokumenterer den økonomiske virkning for videreforhandlerne (se punkt 19 og 20).

43. Ford AG har med den siden den 1. maj 1982 praktiserede salgsforpligtelse skabt en situation, som af almene hensyn inden for Fællesskabet ikke kan tolereres. Den bringer Fællesskabets konkurrenceregler i fare på uantagelig vis og

kan heller ikke midlertidigt godtages, f.eks. indtil der vedtages en beslutning om den ansøgte fritagelse eller der vedtages en beslutning om ophør.

IV. Sagens uopsættelige karakter

44. Det er også uopsætteligt, at Kommissionen skrider ind. Ford AG udfører kun ordrer på højrestyrede køretøjer, som er indgået før den 1. maj 1982. Med henblik på leveringstiderne skal der derfor regnes med, at leverancerne af højrestyrede køretøjer til tyske forhandlere standses. I den foreliggende markedssituation kan allerede en kortvarig afbrydelse af leverancerne af højrestyrede køretøjer medføre langvarige påvirkninger af fremtidig parallelimport.

Endvidere er indkøbet af et automobil ofte tidsafhængigt og kan ofte ikke udskydes til et senere tidspunkt. Man kan ikke med rimelighed forlange af forbrugerne, at de venter med at købe et højrestyret Ford-køretøj, indtil Kommissionen vedtager en endelig beslutning.

For effektivt at afskaffe de negative virkninger af den nye salgsspraksis for Fællesskabets konkurrenceregler og de direkte berørte bør det pålægges Ford AG inden for kort tid at genoptage den faktiske udøvelse af salgssystemet fra før den 1. maj 1982.

V. Afvejelse af interesserne

45. Ford AG har på egen hånd ændret sin salgsspraksis, har altså selv taget afstand fra et salgssystem, som sandsynligvis kunne fritages. Det kan derfor med rimelighed forlanges, at den før den 1. maj 1982 eksisterende situation genoprettes. Ford AG fremstiller selv de pågældende højrestyrede køretøjer, og det sikres gennem salget af dem på grundlag af de tyske listepriser for venstrestyrede køretøjer, plus et tillæg på DM 360,- tilstrækkelige indtægter. Man må affinde sig med en eventuel nedgang i indtjeningen hos søsterforetagendet Ford Britain. Det ville ikke være et resultat af Kommissionens beslutning, men derimod i egentligste forstand resultatet af de genoprettede konkurrencemuligheder i detailledet.

46. Det kan ikke forventes, at salget af højrestyrede køretøjer fra Ford Britain eller de britiske detailhandlere betydelig grad omlægges til de tyske detailhandlere. De tyske Ford-forhandlere skal fortsat koncentrere sig om salg inden for deres markedsansvarsområde. Salget uden for dette område — hvor betydningsfuldt og væsentligt det end måtte være — kan derfor kun have sekundær betydning for forhandlere. Skulle derfor salget af højrestyrede køretøjer til videre-

forhandlere og kunder uden for markedsansvarsområdet antage et sådant omfang, at forhandlerne fik anledning til ikke at opfylde deres primære pligt, nemlig salget i deres område, kunne Ford træffe modforholdsregler i henhold til artikel 6 i hovedforhandleraftalen.

VI. Forholdsmæssighed

47. De foranstaltninger, der skal træffes, kan kun være at foreløbig og sikrende karakter og skal begrænses til, hvad der er nødvendigt i den givne situation.

Fords salgssystem er ganske vist ikke blevet fritaget af Kommissionen, men det er imidlertid meget sandsynligt, at der i den indtil den 1. maj 1982 praktiserede form kunne være givet fritagelse. Var der sket en fritagelse, kunne Ford AG i henhold til artikel 8, stk. 3, litra d), i forordning nr. 17 have fået forbud mod bestemte handlinger med tilbagevirkende kraft for at modvirke misbrug af fritagelsen. Derved genoprettedes kun den situation, dom forelå før den 1. maj 1982.

Den foreliggende situation kan sammenlignes med den situation, som artikel 8, stk. 3, litra d), kan finde anvendelse på. Dette betyder, at det kan bestemmes, at salgssystemet genoprettes i den form, hvori det blev praktiseret af Ford indtil den 30. april 1982. Den foreløbige forholdsregel kan også kun have gyldighed, indtil der vedtages en beslutning i forbindelse med proceduren vedrørende anmeldelsen af hovedforhandleraftalen.

48. På den anden side skal forholdsreglen også indeholde en bestemmelse, der skal forhindre, at forholdsreglen omgås. Ud over den konkrete bestemmelse i forholdsreglen om at trække rundskrivelsen tilbage skal det også bestemmes, at der ikke må træffe foranstaltninger med tilsvarende virkning. Der er holdepunkter for, at Ford AG overvejer sådanne foranstaltninger (se punkt 17).

C. FASTSÆTTELSE AF TVANGSBØDER I TILFÆLDE AF FORSINKELSE

49. Beslutningen vedrørende foreløbige forholdsregler efterfølges af en beslutning om ophør i henhold til artikel 3, stk. 1. Ganske vist konstateres der ikke med beslutningen om den foreløbige forholdsregel nogen overtrædelse, men der formodes med stor sandsynlighed at foreligge en sådan overtrædelse. Ud fra de grunde, Domstolen har anført i sin kendelse i sagen »Camera Care« til gunst for Kommissionens

beføjelse til at vedtage foreløbige forholdsregler, nemlig at Kommissionens endelige beslutning ikke må miste sin virkning eller endog blive illusorisk, må det imidlertid antages, at Kommissionen har beføjelse til at gennemføre foreløbige forholdsregler med den fornødne vægt. Derfor må det ved tvangsbøder sikres, at en virksomhed opfylder de pligter, der er blevet den pålagt i henhold til en foreløbig forholdsregel. Ved fastsættelsen af en sådan tvangsbøde skal Kommissionen overholde de i artikel 16 i forordning nr. 17 fastsatte principper —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING :

Artikel 1

Det pålægges Ford-Werke Aktiengesellschaft senest ti dage fra meddelelsen af denne beslutning

- at trække sin rundskrivelse af 27. april 1982 til de tyske Ford-forhandlere tilbage, og
- over for de tyske Ford-forhandlere at erklære, at højrestyrede køretøjer stadig indgår i det aftalemæssige leveringsprogram for Ford-Werke Aktiengesellschaft.

Ford-Werke Aktiengesellschaft skal i fremtiden undlade at træffe foranstaltninger, som har samme virkning som rundskrivelsen.

Artikel 2

For hver dags forsinkelse fastsættes der i henhold til bestemmelserne i artikel 1 en tvangsbøde på 1 000 ECU mod Ford-Werke Aktiengesellschaft.

Artikel 3

Denne beslutning er gyldig, indtil der træffes en beslutning, som afslutter proceduren.

Artikel 4

Denne beslutning er rettet til Ford-Werke Aktiengesellschaft, Ottoplatz 2, D-5000 Köln 21, Forbundsrepublikken Tyskland.

Udfærdiget i Bruxelles, den 18. august 1982.

På Kommissionens vegne

Frans ANDRIESEN

Medlem af Kommissionen