

DOMSTOLENS DOM
17. september 1985 *

I de forenede sager 25 og 26/84

1) **Ford-Werke AG**, Köln, (Forbundsrepublikken Tyskland),

sagsøger i sag 25/84,

2) **Ford of Europe Inc.**, Wilmington, Delaware (USA),

sagsøger i sag 26/84,

begge ved J. Lever, Q. C., og C. S. Vajda, Gray's Inn, London, bistået af solicitor Ph. Collins, London, og af advokat P. Sambuc, Köln, og med valgt adresse i Luxembourg hos advokat J.-C. Wolter, Luxembourg,

mod

Kommissionen for De europæiske Fællesskaber, ved juridisk konsulent J. Temple Lang, og med valgt adresse i Luxembourg hos M. Beschel, Jean Monnet-bygningen, Kirchberg,

sagsøgt,

støttet af

Kontoret for de europæiske forbrugerorganisationer, Bruxelles, ved S. A. Crossick, solicitor ved Supreme Court of England and Wales, og med valgt adresse i Luxembourg hos advokat E. Arendt,

angående delvis annullation af Kommissionens beslutning 83/560/EØF af 16. november 1983 om en procedure i henhold til EØF-traktatens artikel 85 (IV/30.696 — Salgssystem for Ford-Werke AG) (EFT L 327, s. 31),

har

* Processprog: Engelsk.

DOMSTOLEN

sammensat af præsidenten Mackenzie Stuart, afdelingsformændene G. Bosco, O. Due og C. Kakouris, dommerne P. Pescatore, T. Koopmans, U. Everling, K. Bahlmann og R. Joliet,

generaladvokat: Sir Gordon Slynn
justitssekretær: ekspeditionssekretær H. A. Rühl

efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse den 8. maj 1985,

afsagt følgende

DOM

(Sagsfremstillingen udelades)

Præmisser

- 1 Ved stævninger indgivet til Domstolens justitskontor den 25. januar 1984 har Ford-Werke Aktiengesellschaft, Köln, og Ford of Europe Incorporated, Wilmington, Delaware (USA), i henhold til EØF-traktatens artikel 173, stk. 2, anlagt hver sin sag med påstand om annullation af Kommissionens beslutning 83/560 af 16. november 1983 om en procedure i henhold til EØF-traktatens artikel 85 (IV/30.696 — Salgssystem for Ford-Werke AG, EFT L 327, s. 31).
- 2 Ved kendelse af 29. februar 1984 har Domstolen under hensyn til forbindelsen mellem de to sager bestemt, at de skal forenes under retsforhandlingerne og afgøres ved én og samme dom.
- 3 Sagsøgerne er datterselskaber af Ford Motor Company, et selskab med hjemsted i USA. Sagsøgeren Ford of Europe Incorporated (herefter benævnt Ford of Europe) er et selskab, som er registreret i USA, og som har afdelinger i Det forenede

Kongerige, Belgien og Forbundsrepublikken Tyskland, mens sagsøgeren Ford-Werke Aktiengesellschaft (herefter benævnt Ford AG) er et selskab oprettet i henhold til tysk ret, der har afdelinger i Forbundsrepublikken Tyskland og — som produktionsselskab — i Belgien.

- 4 Ford of Europe koordinerer fordelingen af de økonomiske aktiviteter mellem de europæiske datterselskaber af Ford Motor Company (herefter benævnt »Ford-koncernen«). Ford AG fremstiller Ford-køretøjer, som dels sælges af dette selskab på markedet i Forbundsrepublikken Tyskland, dels eksporteres, især til visse andre medlemsstater, hvor de sælges af andre virksomheder inden for koncernen. En betydelig del af Ford AG's produktion sælges direkte til Ford Motor Company Limited (herefter benævnt »Ford Britain«) — der ligesom Ford AG har sit eget salgsprogram og sin egen forhandlerorganisation — med henblik på videresalg i Det forenede Kongerige. Følgelig fremstiller Ford AG løbende såvel venstrestyrede som højrestyrede køretøjer.
- 5 I salget på det tyske marked anvender Ford AG et selektivt distributionssystem på basis af en hovedforhandleraftale, som selskabet har indgået med sine tyske forhandlere. Denne aftale blev anmeldt til Kommissionen den 14. maj 1976, og Ford AG ansøgte om negativattest for aftalen i henhold til artikel 2 i Rådets forordning nr. 17 af 6. februar 1962 (EFT 1959-1962, s. 81) eller, subsidiært, fritagelse i henhold til EØF-traktatens artikel 85, stk. 3.
- 6 Indtil den 1. maj 1982 leverede Ford AG et vist antal højrestyrede vogne — nogle med britiske, andre med tyske specifikationer — til sine autoriserede forhandlere i Forbundsrepublikken Tyskland, hvor vognene blev solgt. Fra foråret 1981 steg efterspørgslen på det tyske marked efter højrestyrede vogne kraftigt, fordi priserne, til dels på grund af valutakurssvingninger, lå væsentligt under priserne på det britiske marked; som følge heraf købte et stigende antal britiske kunder disse køretøjer hos tyske forhandlere. Ford AG, som var foruroliget over de følger, dette salg kunne få for Ford Britain og dette selskabs forhandlerorganisation, meddelte ved en rundskrivelse af 27. april 1982 de tyske forhandlere, at selskabet efter den 1. maj 1982 ikke længere ville acceptere deres ordrer på højrestyrede

køretøjer, og at alle sådanne køretøjer i fremtiden måtte købes enten hos Ford-forhandlere i Det forenede Kongerige eller hos et datterselskab af Ford Britain.

- 7 Rundskrivelsen fik kontoret for de europæiske forbrugerorganisationer, som er intervenient i de foreliggende sager, til den 12. maj 1982 at indgive en klage til Kommissionen med anmodning om, at denne traf foreløbige forholdsregler. Den 2. juli 1982 besluttede Kommissionen »at indlede en procedure i henhold til artikel 6, stk. 1, i forordning nr. 17« vedrørende anvendelsen af traktatens artikel 85, stk. 3, og tilsendte Ford AG en meddelelse af klagepunkter. I meddelelsen anførte Kommissionen, at den havde til hensigt at træffe beslutning om, at det af Ford AG anvendte selektive distributionssystem var i strid med artikel 85, stk. 1, og ikke kunne fritages i medfør af samme artikels stk. 3, men at den i mellemtiden påtænkte at træffe en foreløbig beslutning, der pålagde Ford AG at tilbagekalde rundskrivelsen af 27. april 1982 samt på ny at optage højrestyrede køretøjer i selskabets leveringsprogram.
- 8 Den 18. august 1982 vedtog Kommissionen en beslutning om foreløbige forholdsregler (EFT L 256, s. 20). Beslutningen pålagde Ford AG senest 10 dage fra meddelelsen af beslutningen at trække rundskrivelsen af 27. april 1982 tilbage og meddele de tyske forhandlere, at højrestyrede køretøjer stadig indgik i det aftalemæssige leveringsprogram for Ford AG. Beslutningen skulle være gyldig, indtil der blev truffet en endelig beslutning til afslutning af proceduren.
- 9 Domstolen annullerede denne beslutning ved dom af 28. februar 1984 (Ford, 228 og 229/82, Sml. s. 1129). Domstolen udtalte sig ikke om, hvorvidt Kommissionen i forbindelse med en beslutning om anvendelse af artikel 85, stk. 3, truffet i overensstemmelse med artiklerne 6 og 8 i forordning nr. 17, kunne anse leveringsnægtelsen for en omstændighed, der udelukkede fritagelse af forhandleraftalen, eller kunne gøre en sådan fritagelse betinget af en genoptagelse af leverancerne; den fandt imidlertid, at Kommissionen ikke var berettiget til ved en foreløbig beslutning at omdanne en sådan betingelse til et særskilt eksigibelt pålæg, der ikke giver den pågældende virksomhed nogen valgmulighed.

- 10 Den 16. november 1983 vedtog Kommissionen den endelige beslutning, som er dette søgsmåls genstand. Beslutningen, som er rettet til Ford AG, ophæver beslutningen af 18. august 1982 (artikel 3). Kommissionen erklærer i beslutningen, at Ford AG's hovedforhandleraftale begrænser konkurrencen og påvirker handelen mellem medlemsstater i den i traktatens artikel 85, stk. 1, anvendte betydning, og at der ikke kan gives den i artikel 85, stk. 3, hjemlede fritagelse til hovedforhandleraftalen, således som den har været anvendt af Ford AG siden den 1. maj 1982, det tidspunkt, da Ford AG's rundskrivelse af 27. april 1982 trådte i kraft (artikel 1). Kommissionen påbyder endelig Ford AG at bringe den konstaterede overtrædelse til ophør (artikel 2).
- 11 Kommissionen har i begrundelsen for beslutningen fremhævet, at beslutningen kun vedrører hovedforhandleraftalen, sådan som denne har været praktiseret af Ford AG siden den 1. maj 1982, og i medfør af hvilken Ford AG var ophørt med at levere højrestyrede køretøjer til de tyske forhandlere (beslutningens punkt 28). Kommissionen kan ved anvendelse af traktatens artikel 85 tage hensyn til afbrydelsen af leverancerne, også selv om denne ikke direkte kan føres tilbage til aftalen, idet Kommissionen ved undersøgelsen af en aftale skal tage hensyn til den økonomiske sammenhæng, hvori aftalen skal anvendes (beslutningens punkt 36).
- 12 Sagsøgerne og Kommissionen er enige om, at hovedproblemet i nærværende sager, om Kommissionen kunne nægte Ford AG's hovedforhandleraftale fritagelse i medfør af traktatens artikel 85, stk. 3, med den begrundelse, at virksomheden var ophørt med at levere højrestyrede køretøjer til de tyske forhandlere. Sagsøgerne mener, at afbrydelsen af leverancerne af højrestyrede køretøjer er en ensidig handling, som ikke er omfattet af forbudene i traktatens artikel 85; Kommissionen er af den opfattelse, at der ved gennemgangen af hovedforhandleraftalen med henblik på en eventuel fritagelse ikke kan ses bort fra den sammenhæng, som aftalen skal anvendes i, og som Ford AG's handlemåde er en del af.
- 13 Eftersom de forskellige anbringender, sagsøgerne har fremsat, vedrører dette hovedproblem, bør dette undersøges først.

a) Den ensidige karakter af virksomhedens handling

- 14 Sagsøgerne har gjort gældende, at Kommissionen har anerkendt, at det i automobilektoren, hvor der er tale om salg af teknisk avancerede produkter, er nødvendigt at benytte selektive distributionssystemer. Ford AG har indført et sådant system i form af den hovedforhandlertaftale, som selskabet har indgået med sine forhandlere. Denne aftale virker ikke mere konkurrencebegrænsende end et hvilket som helst andet distributionssystem inden for automobilektoren; Kommissionen havde da også været villig til at fritage aftalen fra traktatens artikel 85, stk. 1, på grundlag af artiklens stk. 3, hvis det ikke netop var, fordi den ønskede at forhindre Ford AG i at afbryde salget af højrestyrede køretøjer i Forbundsrepublikken Tyskland. Den anfægtede beslutning tager i virkeligheden ikke sigte på ophævelse af visse bestemmelser i hovedforhandlertaftalen, der antages at være konkurrencebegrænsende, men har til formål at genindføre salget af højrestyrede Ford-køretøjer på det tyske marked.
- 15 Sagsøgerne har videre anført, at rundskrivelsen af 27. april 1982 og den heri indeholdte meddelelse om, at man ville ophøre med at sælge højrestyrede køretøjer til de tyske forhandlere, har ensidig karakter. En ensidig handling kan imidlertid ikke være omfattet af de aftaler, der er forbudt i henhold til traktatens artikel 85. Dels kan en virksomhed, der fremstiller automobiler, ikke være tvunget til at lade en bestemt type køretøj indgå i sit produktions- eller salgsprogram, eftersom det er den, der som udbyder bærer risikoen, dels har afbrydelsen af leverancerne af højrestyrede køretøjer i det foreliggende tilfælde ingen forbindelse med hovedforhandlertaftalen. Kommissionen har i hvert fald ikke på nogen måde godtgjort, at der er en sådan forbindelse. Det må derfor konkluderes, at tilbagetrækningen af de højrestyrede køretøjer fra markedet ikke har nogen relevans for bedømmelsen af hovedforhandlertaftalen i forhold til traktaten.
- 16 Kommissionen har først anført, at en beslutning om, hvorvidt der på grundlag af artikel 85, stk. 3, skal gives fritagelse til en aftale, som er omfattet af forbudet i artikel 85, stk. 1, skal træffes under hensyntagen til hele den økonomiske og retlige sammenhæng, som aftalen er blevet anvendt i. Den adfærd, der udvises af en virksomhed, som er knyttet til sine forhandlere gennem et selektivt distributionssystem, er en del af denne sammenhæng. I den konkrete sag var beslutningen om ikke at fritage hovedforhandlertaftalen så meget mere velbegrundet, som Ford

AG's adfærd bevirkede, at aftalens konkurrencebegrænsende virkninger forværedes betydeligt, og at den mærkeinterne konkurrence formindskedes med det ene formål at bringe parallelimporten til Storbritannien til ophør og således opdele markederne.

- 17 Hvad dernæst angår forbindelsen mellem hovedforhandleraftalen og nægtelsen af at levere højrestyrede køretøjer til de tyske forhandlere, har Kommissionen henvist til begrundelsen i den anfægtede beslutning (beslutningens punkt 42), hvorefter Ford AG's hovedforhandleraftale og det aftaleforhold, denne skabte, var den egentlige genstand for Ford AG's rundskrivelse af 27. april 1982 og for selskabets afbrydelse af leverancerne af højrestyrede køretøjer. Rundskrivelsen var nemlig udelukkende henvendt til tyske forhandlere, der var med i den tyske hovedforhandleraftale; Ford AG havde tidligere udelukkende solgt højrestyrede køretøjer til og gennem disse forhandlere, og forhandlernes ret til at få Ford-motorkøretøjer i henhold til aftalens artikel 2 omfattede højrestyrede køretøjer. Rundskrivelsen har således ændret forholdet mellem Ford AG og forhandlerne.
- 18 Kontoret for de europæiske forbrugerorganisationer har henvist til hovedforhandleraftalens artikel 2, stk. 1, hvorefter Ford AG forpligter sig til at levere »sine produkter« til hovedforhandlerne. Aftalens artikel 1 definerer produkterne som alle køretøjer og reservedele, der fremstilles af Ford AG; hvad angår køretøjerne, anfører bestemmelsen, at der er tale om »normale seriemodeller af alle i bilag 1 til denne hovedforhandleraftale opførte personmotorkøretøjer, lette erhvervskøretøjer og chassis'er«. I bilaget opregnes en række modeller (Fiesta, Escort osv.), og det tilføjes, at Ford AG, når der indføres en ny model, tilbyder den til forhandlerne ved en skriftlig ændring af aftalens bilag 1.
- 19 Kontoret for de europæiske forbrugerorganisationer har desuden anført, at hovedforhandleraftalen efter afbrydelsen af leverancerne af højrestyrede køretøjer til de tyske forhandlere for Ford AG blev et redskab til at forhindre parallelimport af højrestyrede køretøjer til det britiske marked, således at det høje britiske prisniveau kunne opretholdes, hvilket bevirkede, at forbrugerne blev berøvet de fordele, som det fælles marked skulle give dem.
- 20 I den anledning bemærkes, at aftaler, som udgør et selektivt distributionssystem, og som — ligesom i det foreliggende tilfælde — har til formål at opretholde et

specialiseret erhverv, der kan yde den særlige service, der er nødvendig i forbindelse med højteknologiske produkter, normalt indgås med henblik på at regulere distributionen af disse produkter i et vist antal år. Da det ikke altid er muligt at forudse, hvordan den tekniske udvikling vil være i så lang en periode, må disse aftaler nødvendigvis overlade det til producenten senere at træffe afgørelse vedrørende visse spørgsmål. Som kontoret for de europæiske forbrugerorganisationer med rette har påpeget, kan der i henhold til bilag 1 i Ford AG's hovedforhandleraftale da også træffes sådanne senere afgørelser, for så vidt angår de modeller, der leveres i henhold til aftalen.

- 21 En sådan afgørelse truffet af producenten er ikke en ensidig handling fra virksomhedens side, der — som hævdet af sagsøgerne — falder uden for forbudet i traktatens artikel 85, stk. 1. Afgørelsen er derimod en del af kontraktsforholdet mellem virksomheden og dens forhandlere. For at få adgang til Ford AG's forhandlerorganisation må kontrahenterne nemlig acceptere Ford's politik med hensyn til, hvilke modeller der skal leveres på det tyske marked.
- 22 Sagsøgernes argument om, at tilbagetrækningen af de højrestyrede køretøjer fra leveringsprogrammet er en ensidig handling fra Ford AG's side, må derfor afvises.
- 23 Sagsøgerne har endvidere gjort gældende, at selv under forudsætning af, at tilbagetrækningen af de højrestyrede køretøjer fra Ford AG's leveringsprogram står i forbindelse med en aftale, kan det ikke være hovedforhandleraftalen. Højrestyrede køretøjer med de specifikationer, der kræves i henhold til britisk lovgivning, er nemlig aldrig blevet leveret i henhold til denne aftale, idet leverancerne af disse køretøjer var et led i en særlig ordning, der kun gjaldt for salget af højrestyrede køretøjer, og som var kendt under navnet »Visit Europe Plan«.
- 24 Det fremgår af sagens akter, at den såkaldte »Visit Europe Plan« ikke er blevet anmeldt til Kommissionen, og at alle højrestyrede køretøjer i Forbundsrepublikken Tyskland er blevet solgt af forhandlere, der er bundet af hovedforhandleraftalen. Der gjaldt de samme betingelser og nærmere bestemmelser, som var sædvanlige ved salg af Ford-vogne, specielt med hensyn til forhandlerens avance, garantien,

eftersalgsservice osv., idet det eneste, der var særlig karakteristisk ved denne ordning var, at salgene ikke blev medregnet ved opgørelsen af de salgstal, der var aftalt med Ford AG. Rundskrivelsen af 27. april 1982 var kun rettet til de tyske forhandlere, der var med i hovedforhandleraftalen.

- 25 Disse faktiske omstændigheder, som er taget i betragtning i den anfægtede beslutning (punkt 17 og punkt 42), er tilstrækkelige til at vise, at afbrydelsen af leverancerne af højrestyrede køretøjer ikke er sket i en anden kontraktlig sammenhæng end hovedforhandleraftalen.
- 26 Heraf følger, at Kommissionen ved sin gennemgang af hovedforhandleraftalen med henblik på en eventuel fritagelse i medfør af traktatens artikel 85, stk. 3, var berettiget til at tage Ford AG's afbrydelse af leverancerne af højrestyrede køretøjer til de tyske forhandlere i betragtning.

b) Sagsøgernes øvrige anbringender

- 27 Sagsøgernes øvrige anbringender er henholdsvis:

- et forkert ræsonnement i den anfægtede beslutning,
- magtfordrejning,
- krænkelse af retssikkerhedsprincippet
- og utilstrækkelig begrundelse.

- 28 Med hensyn til ræsonnementet i beslutningen har sagsøgerne gjort gældende, at Kommissionen har anvendt en forkert metode. Før den undersøgte, om betingelserne i artikel 85, stk. 3, var opfyldt, burde den have udpeget alle de bestemmelser i aftalen, der faldt ind under denne artikels stk. 1. Ifølge Domstolens praksis har virksomhederne nemlig krav på, at Kommissionen foretager en fyldestgørende undersøgelse af deres begæringer om negativattest eller fritagelse.

- 29 Sagsøgerne har tilføjet, at Kommissionen, da den nægtede fritagelse, støttede sig på de to første betingelser i artikel 85, stk. 3, om aftaler, som bidrager til at forbedre fordelingen af varerne eller til at fremme den tekniske eller økonomiske udvikling, og som sikrer forbrugerne en rimelig andel af fordelen herved. Kommissionen burde, da den overvejede disse betingelser, først have fastslået, hvilke gunstige og hvilke ugunstige virkninger, den omhandlede aftale kunne have, og derefter have afvejet dem mod hinanden. Der er imidlertid ingen af betragtningerne i den anfægtede beslutning, der viser, at en sådan vurdering faktisk har fundet sted.
- 30 Hvad angår anvendelsen af artikel 85, stk. 1, mener Kommissionen, at det er tilstrækkeligt, at den godtgør, at de væsentligste konkurrencebegrænsende bestemmelser i aftalen falder ind under denne bestemmelse. Efter Kommissionens opfattelse må aftalen bedømmes som helhed, eftersom de omhandlede aftaler, navnlig de, der indfører et selektivt distributionssystem, ofte indeholder flere bestemmelser, der begrænser konkurrencen, og eftersom anvendelsen af disse bestemmelser kan være konkurrencebegrænsende i mere end én henseende. Under sådanne omstændigheder er det vanskeligt at udskille virkningerne af en given bestemmelse isoleret og med sikkerhed afgøre, om denne bestemmelse i sig selv kan begrænse eller fordreje konkurrencen.
- 31 Kommissionen har anerkendt, at dens nægtelse af at give fritagelse i henhold til artikel 85, stk. 3, bygger på de to første betingelser i denne bestemmelse. Den har herved anført, at Ford AG's nægtelse af at levere højrestyrede køretøjer i Forbundsrepublikken Tyskland da også har forhindret, at disse to betingelser kunne opfyldes. Nægtelsen har haft langt alvorligere virkninger end dem, der følger af et rent eksportforbud, idet den også har begrænset konkurrencen i Forbundsrepublikken Tyskland med hensyn til disse køretøjer, samtidig med at den har forhindret forbrugerne i Det forenede Kongerige i at købe højrestyrede køretøjer til tyske priser.
- 32 Det må fastslås, at der ikke er noget grundlag i beslutningen for sagsøgernes argumenter med hensyn til artikel 85, stk. 1. Beslutningen forklarer, hvilke bestemmelser i hovedforhandleraftalen der er mest konkurrencebegrænsende, og den nævner i denne forbindelse aftalens artikel 6, stk. 2, artiklerne 2 og 5 og artikel 6,

stk. 3 (beslutningens punkt 30-31). Beslutningen fastslår dernæst, at Ford AG i medfør af disse bestemmelser har kunnet forhindre de tyske Ford-forhandlere i at udøve aktivt salgsarbejde uden for Forbundsrepublikken Tyskland og i at levere Ford-køretøjer til detailhandlere i andre medlemsstater, der ikke tilhører noget Ford-salgssystem (punkt 33). Beslutningen konkluderer, at »som følge af disse bestemmelser, der udgør den vigtigste del af Ford-hovedforhandleraftalen«, finder traktatens artikel 85, stk. 1, anvendelse på aftalen (punkt 34). Dette ræsonnement, hvoraf det fremgår, at Kommissionen har taget hele den omtvistede aftale i betragtning, bygger ikke på en fejlagtig metode.

- 33 Hvad angår Kommissionens nægtelse af at give fritagelse i medfør af artikel 85, stk. 3, må det understreges, at Kommissionen med føje gik ud fra, at den ved gennemgangen af hovedforhandleraftalen med henblik på en eventuel fritagelse skulle tage hensyn til alle omstændighederne omkring anvendelsen af denne aftale. Den var derfor berettiget til at antage, at den blotte nægtelse af at forsyne de tyske forhandlere med højrestyrede køretøjer, der egnede sig til eksport, var et meget vigtigt element i en kunstig opdeling af fællesmarkedet (punkt 41). Beslutningen tilføjer, at Kommissionen ved afvejningen af den forbedrede distribution af biler som følge af aftalen mod ulemperne, der på det konkurrencemæssige plan består i, at det er umuligt at købe højrestyrede køretøjer i Forbundsrepublikken Tyskland til tyske priser, og at det konkurrencemæssige pres i Det forenede Kongerige er aftaget betydeligt (punkt 43), er nået til det resultat, at de to første betingelser i artikel 85, stk. 3, ikke var opfyldt.
- 34 Anbringendet om, at der er fulgt en forkert metode ved ræsonnementet, kan derfor ikke tages til følge.
- 35 Anbringendet om magtfordrejning støtter sig på to forhold. For det første har Kommissionen nægtet at fritage hovedforhandleraftalen, med en retligt set irrelevant begrundelse; for det andet har Kommissionens affattelse af den anfægtede beslutning givet anledning til usikkerhed, navnlig med hensyn til hvilke yderligere indsigelser den måtte have mod andre, endnu ikke angivne, bestemmelser i aftalen.

- 36 Den første del af dette anbringende er der allerede taget stilling til i det foregående; den anden del vedrører i virkeligheden spørgsmålet om, hvorvidt der eventuelt er sket en krænkelse af retssikkerhedsprincippet, og dette vil blive behandlet i forbindelse med prøvelsen af et andet anbringende.
- 37 Der er derfor ikke grund til at tage særskilt stilling til anbringendet om magtfordrejning.
- 38 Med anbringendet om krænkelse af retssikkerhedsprincippet har sagsøgerne gjort gældende, at den anfægtede beslutning har ladet dem i fuldstændig uvished om deres retsstilling. Dels fastslår beslutningen, at såfremt Ford AG måtte ønske det, »står det selskabet frit for at anvende en forhandleraftale, som ikke er omfattet af artikel 85, stk. 1« (punkt 45), uden at den angiver, hvilke bestemmelser i aftalen der falder ind under denne bestemmelse. Dels pålægger beslutningen Ford AG at bringe »den konstaterede overtrædelse« til ophør (artikel 2), uden at det klart siges, hvilken adfærd virksomheden herved skal udvise.
- 39 Som svar på denne argumentation har Kommissionen først gjort gældende, at den ikke kunne vide, om Ford AG efter beslutningen ville bestemme sig til at genindføre forholdene, som de var før maj 1982, eller ændre hovedforhandleraftalen uden at røre ved nægtelsen af at levere højrestyrede køretøjer i Forbundsrepublikken Tyskland. Det tilkommer Ford AG at bestemme, hvordan selskabets forhandlerorganisation skal drives, forudsat at kravene i fællesskabsrettens konkurrenceregler overholdes.
- 40 Kommissionen er dernæst af den opfattelse, at sagsøgernes anbringende synes at bygge på den antagelse, at beslutningens artikel 2 pålægger Ford AG en forpligtelse til at give forbrugerne mulighed for at erhverve alle selskabets modeller (»full line availability«), hvilket imidlertid ikke er tilfældet. Beslutningen er baseret på, at der er en betydelig efterspørgsel efter højrestyrede køretøjer fra personer, som ønsker at købe dem gennem de tyske forhandlere, og at prisforskelle på 10 til 30% er forklaringen på denne efterspørgsel.
- 41 I den anledning bemærkes, at de af den anfægtede beslutnings betragtninger, som vedrører anvendelsen af artikel 85, stk. 1, henviser til visse bestemmelser i hovedforhandleraftalen, navnlig til bestemmelserne om de tyske forhandleres enerepræ-

sentation for Ford. Beslutningen bygger desuden på den antagelse, at disse bestemelsers begrænsende virkning blev betydeligt større fra det øjeblik, da Ford AG ophørte med at levere højrestyrede køretøjer til de tyske forhandlere for at beskytte Ford Britain's og de britiske forhandleres stilling inden for Ford-koncernen. Ifølge beslutningen kan der ikke gives fritagelse under disse omstændigheder, fordi »salgssystemerne i Fællesskabet ikke [må medføre], at en betydelig del af Fællesskabet bevidst afskærmes fra resten« (punkt 44).

- 42 Domstolen finder, at det tilstrækkeligt klart er angivet, hvilken overtrædelse Ford AG straks skal bringe til ophør i medfør af beslutningens artikel 2. Beslutningens artikel 1 fastslår nemlig, at »hovedforhandleraftalen« er omfattet af forbudene i traktatens artikel 85, stk. 1, og at der ikke i medfør af stk. 3 kan gives fritagelse til hovedforhandleraftalen, »således som den har været anvendt... siden den 1. maj 1982«.
- 43 Anbringendet om krænkelse af retssikkerhedsprincippet kan derfor ikke tages til følge.
- 44 Det sidste anbringende, som der skal tages stilling til, er utilstrækkelig begrundelse. Sagsøgerne har her gjort gældende, at Kommissionen ikke har angivet, hvordan rundskrivelsen af 27. april 1982 har kunnet forværre de konkurrencebegrænsende virkninger af hovedforhandleraftalen. Selv om Kommissionen eventuelt var berettiget til at betragte tilbagetrækningen af højrestyrede køretøjer fra det tyske marked som en begrænsning af en fordel ved aftalen, burde den under alle omstændigheder have undersøgt, i hvilket omfang denne mistede fordel gjorde, at aftalen ikke kunne fritages i medfør af artikel 85, stk. 3.
- 45 Kommissionen har erkendt, at den har betragtet den omstændighed, at højrestyrede køretøjer kunne erhverves på det tyske marked, som én af fordelene ved aftalen. Den omtvistede beslutning viser imidlertid, at Ford AG's handlemåde ikke

blot har ført til, at denne fordel er gået tabt, men også til en væsentlig begrænsning af andre fordele, aftalen kunne have (punkt 36 og punkt 43). Forholdet mellem fordele og ulemper er nemlig i høj grad blevet påvirket af, at Ford AG har forhindret parallelimport, hvilket var en afgørende grund til ikke at fritage aftalen i medfør af artikel 85, stk. 3.

46 I den anledning bemærkes — som Kommissionen med rette har gjort gældende — at Kommissionen ikke er forpligtet til at foretage en detaljeret gennemgang af alle de fordele og ulemper, der kan følge af et selektivt distributionssystem, når den har god grund til at mene, at en producent har anvendt et sådant system med det formål at forhindre parallelimport og således opnå en kunstig opdeling af fællesmarkedet. Det er desuden i den anfægtede beslutning overvejet, hvilke fordele og ulemper der kan følge af hovedforandleraftalen (punkt 38 og punkt 43).

47 Sagsøgte bør derfor frifindes i det hele.

Sagens omkostninger

48 I henhold til procesreglementets artikel 69, stk. 2, dømmes den tabende part til at betale sagens omkostninger. Sagsøgerne har tabt sagen og bør betale sagens omkostninger. Intervenienten bør bære sine egne omkostninger.

På grundlag af disse præmisser

udtaler og bestemmer

DOMSTOLEN

1) Sagsøgte frifindes.

2) Sagsøgerne betaler sagens omkostninger; intervenienten bærer sine egne omkostninger.

Mackenzie Stuart	Bosco	Due	Kakouris	
Pescatore	Koopmans	Everling	Bahlmann	Joliet

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 17. september 1985.

P. Heim
Justitssekretær

A. J. Mackenzie Stuart
Præsident

13
7/85