

URTEIL DES GERICHTSHOFES

17. September 1985 \*

In den verbundenen Rechtssachen 25 und 26/84

1) **Ford-Werke AG**, Köln,

Klägerin in der Rechtssache 25/84,

2) **Ford of Europe Inc.**, Wilmington, Delaware (Vereinigte Staaten von Amerika),

Klägerin in der Rechtssache 26/84,

Prozeßbevollmächtigte beider Klägerinnen: J. Lever, Q. C., und C. S. Vajda, beide Gray's Inn, London, unterstützt durch Solicitor Ph. Collins, London, und Rechtsanwalt P. Sambuc, Köln, Zustellungsbevollmächtigter: Rechtsanwalt J.-C. Wolter, Luxemburg,

gegen

**Kommission der Europäischen Gemeinschaften**, vertreten durch ihren Rechtsberater J. Temple Lang, Zustellungsbevollmächtigter: M. Beschel, Jean-Monnet-Gebäude, Luxemburg-Kirchberg,

Beklagte,

und

**Bureau européen des unions de consommateurs**, Brüssel, vertreten durch S. A. Crossick, Solicitor beim Supreme Court of England and Wales, Zustellungsbevollmächtigter: Rechtsanwalt E. Arendt, Luxemburg,

Streithelfer,

wegen teilweiser Aufhebung der Entscheidung 83/560/EWG der Kommission vom 16. November 1983 betreffend ein Verfahren nach Artikel 85 EWG-Vertrag (IV/30 696 — Vertriebssystem der Ford-Werke AG) (ABl. L 327, S. 31),

erläßt

\* Verfahrenssprache: Englisch.

## DER GERICHTSHOF

unter Mitwirkung des Präsidenten Mackenzie Stuart, der Kammerpräsidenten G. Bosco, O. Due und C. Kakouris, der Richter P. Pescatore, T. Koopmans, U. Everling, K. Bahlmann und R. Joliet,

Generalanwalt: Sir Gordon Slynn

Kanzler: H. A. Rühl, Hauptverwaltungsrat

nach Anhörung der Schlußanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 8. Mai 1985,

folgendes

### URTEIL

(„Tatbestand“ nicht wiedergegeben)

### Entscheidungsgründe

- 1 Die Firmen Ford Werke Aktiengesellschaft, Köln, und Ford of Europe Incorporated, Wilmington, Delaware (Vereinigte Staaten von Amerika), haben mit Klageschriften, die am 25. Januar 1984 bei der Kanzlei des Gerichtshofes eingegangen sind, gemäß Artikel 173 Absatz 2 EWG-Vertrag zwei Klagen erhoben auf Aufhebung der Entscheidung 83/560/EWG der Kommission vom 16. November 1983 betreffend ein Verfahren nach Artikel 85 EWG-Vertrag (IV/30 696 — Vertriebssystem der Ford-Werke AG) (ABl. L 327, S. 31).
- 2 Durch Beschluß vom 29. Februar 1984 hat der Gerichtshof die beiden Rechtsachen, da sie miteinander in Zusammenhang stehen, für die Zwecke des Verfahrens und einer gemeinsamen Entscheidung verbunden.
- 3 Die Klägerinnen sind Tochtergesellschaften der Firma Ford Motor Company, die ihren Sitz in den Vereinigten Staaten von Amerika hat. Die Klägerin Ford of Europe Incorporated (im folgenden: Ford of Europe) ist eine in den Vereinigten

Staaten eingetragene Gesellschaft mit Geschäftssitzen im Vereinigten Königreich, in Belgien und in der Bundesrepublik Deutschland; die Klägerin Ford-Werke Aktiengesellschaft (im folgenden: Ford AG) ist eine Gesellschaft deutschen Rechts, die ihren Sitz in der Bundesrepublik Deutschland und als Herstellungsfirma auch in Belgien hat.

- 4 Ford of Europe koordiniert die Aufteilung der wirtschaftlichen Tätigkeiten zwischen den europäischen Tochtergesellschaften der Ford Motor Company (im folgenden: die Ford-Gruppe). Ford AG baut Ford-Fahrzeuge, die teilweise von ihr selbst auf dem Markt der Bundesrepublik Deutschland vertrieben und teilweise nach bestimmten Mitgliedstaaten exportiert werden, wo sie von anderen Unternehmen der Gruppe vertrieben werden. Ein bedeutender Teil der Produktion der Ford AG wird direkt an die Ford Motor Company Limited (im folgenden: Ford Britain) im Vereinigten Königreich verkauft, um von dieser letzteren, die wie die Ford AG ihr eigenes Verkaufsprogramm und ihr eigenes Vertriebsnetz errichtet hat, in diesem Land vertrieben zu werden. Die Ford AG produziert daher regelmäßig sowohl Fahrzeuge mit Linkslenkung als auch Fahrzeuge mit Rechtslenkung (RL-Fahrzeuge).
- 5 Zur Durchführung ihres Verkaufsprogramms auf dem deutschen Markt hat die Ford AG ein selektives Vertriebssystem auf der Grundlage eines mit ihren deutschen Händlern geschlossenen „Haupt Händler-Vertrags“ errichtet. Sie meldete diesen Vertrag am 14. Mai 1976 bei der Kommission an und beantragte die Erteilung eines Negativattests nach Artikel 2 der Verordnung Nr. 17 des Rates vom 6. Februar 1962 (ABl. 1962, S. 204) oder hilfsweise die Freistellung nach Artikel 85 Absatz 3 EWG-Vertrag.
- 6 Bis zum 1. Mai 1982 wurde eine bestimmte Anzahl von RL-Fahrzeugen — zum Teil mit UK-Spezifikation und zum Teil mit deutscher Spezifikation — von der Ford AG an ihre zugelassenen deutschen Vertragshändler geliefert und in der Bundesrepublik Deutschland verkauft. Vom Frühjahr 1981 an war die Nachfrage nach RL-Fahrzeugen auf diesem Markt stark gestiegen, da die Preise, teilweise aufgrund von Währungsschwankungen, weit unter den Preisen des britischen Marktes lagen und infolgedessen immer mehr britische Kunden diese Fahrzeuge bei deutschen Händlern kauften. Besorgt über die Auswirkungen dieser Verkäufe auf die Situation von Ford Britain und ihr Vertriebsnetz, teilte die Ford AG den deutschen Ford-Händlern mit Rundschreiben vom 27. April 1982 mit, daß sie ab 1. Mai 1982 keine Aufträge für RL-Fahrzeuge mehr von ihnen annehmen werde

und daß alle diese Fahrzeuge in Zukunft bei Ford-Händlern im Vereinigten Königreich oder bei einer Tochtergesellschaft der Ford Britain gekauft werden müßten.

- 7 Dieses Rundschreiben veranlaßte das Bureau européen des unions de consommateurs (Europäisches Büro der Verbrauchervereinigungen; im folgenden: BEUC), Streithelfer in den vorliegenden Rechtssachen, am 12. Mai 1982 eine Beschwerde an die Kommission zu richten und den Erlaß einstweiliger Anordnungen zu beantragen. Am 2. Juli 1982 beschloß die Kommission, „gegen die Ford AG ... das Verfahren gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung Nr. 17 einzuleiten“, der die Anwendung von Artikel 85 Absatz 3 EWG-Vertrag betrifft, und übersandte der Ford AG eine Mitteilung von Beschwerdepunkten. In dieser Mitteilung führte die Kommission aus, sie beabsichtige festzustellen, daß das von der Ford AG praktizierte Vertriebssystem gegen Artikel 85 Absatz 1 EWG-Vertrag verstoße und nicht nach Artikel 85 Absatz 3 EWG-Vertrag freigestellt werden könne; in der Zwischenzeit werde sie jedoch der Ford AG im Wege der einstweiligen Anordnung aufgeben, ihr Rundschreiben vom 27. April 1982 zurückzuziehen und die RL-Fahrzeuge wieder in ihr Verkaufsprogramm aufzunehmen.
- 8 Am 18. August 1982 erließ die Kommission eine Entscheidung, die einstweilige Anordnungen enthielt (ABl. L 256, S. 20). Mit dieser Entscheidung wurde der Ford AG aufgegeben, binnen 10 Tagen nach Bekanntgabe der Entscheidung ihr Rundschreiben vom 27. April 1982 zurückzuziehen und den deutschen Fordhändlern gegenüber zu erklären, daß die RL-Fahrzeuge nach wie vor Bestandteil des vertraglichen Lieferprogramms der Ford AG seien. Die Entscheidung galt bis zum Erlaß einer das Verfahren abschließenden Entscheidung.
- 9 Diese Entscheidung wurde vom Gerichtshof durch Urteil vom 28. Februar 1984 in den verbundenen Rechtssachen 228 und 229/82 (Ford, Slg. 1984, 1129) für nichtig erklärt. Der Gerichtshof hat sich nicht zu der Frage geäußert, ob die Kommission die Lieferverweigerung im Rahmen einer nach Artikel 6 und 8 der Verordnung Nr. 17 erlassenen Entscheidung über die Anwendung des Artikels 85 Absatz 3 als einen Umstand ansehen konnte, der die Freistellung des Haupthändler-Vertrags ausschließt, oder ob sie eine solche Freistellung von der Bedingung einer Wiederaufnahme der Lieferungen abhängig machen konnte. Er hat jedoch entschieden, daß die Kommission nicht berechtigt war, diese Bedingung im Wege einer einstweiligen Entscheidung in eine davon gesondert vollstreckbare Aufforderung umzuwandeln, die dem betroffenen Unternehmen keine Wahl läßt.

- 10 Am 16. November 1983 erließ die Kommission die endgültige Entscheidung, die Gegenstand der vorliegenden Klagen ist. Durch diese Entscheidung, die an die Ford AG gerichtet ist, wird die Entscheidung vom 18. August 1982 aufgehoben (Artikel 3). Die Kommission stellt darin fest, daß der Haupthändler-Vertrag der Ford AG den Wettbewerb beschränke und den Handel zwischen Mitgliedstaaten im Sinne des Artikels 85 Absatz 1 EWG-Vertrag beeinträchtige; sie verweigere eine Freistellung nach Artikel 85 Absatz 3 EWG-Vertrag für den Haupthändler-Vertrag, wie ihn die Ford AG seit dem 1. Mai 1982, dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des Rundschreibens der Ford AG vom 27. April 1982, anwende (Artikel 1). Die Kommission gibt schließlich der Ford AG auf, die festgestellte Zuwiderhandlung abzustellen (Artikel 2).
- 11 In der Begründung der Entscheidung führt die Kommission aus, daß sich die Entscheidung nur auf den Haupthändler-Vertrag in seiner seit dem 1. Mai 1982 von der Ford AG praktizierten Form beziehe, bei der die Ford AG ihren deutschen Händlern keine RL-Fahrzeuge mehr liefere (Randnr. 28 der Entscheidung). Diese Lieferverweigerung könne bei der Anwendung des Artikels 85 EWG-Vertrag berücksichtigt werden, selbst wenn sie nicht unmittelbar auf der Vereinbarung beruhe; denn die Kommission sei verpflichtet, eine Vereinbarung in dem wirtschaftlichen Zusammenhang zu beurteilen, in dem sie angewandt werde (Randnr. 36 der Entscheidung).
- 12 Die Klägerinnen und die Kommission stimmen darin überein, daß das durch die vorliegenden Klagen aufgeworfene Hauptproblem darin bestehe, ob die Kommission eine Freistellung des Haupthändler-Vertrags der Ford AG im Sinne von Artikel 85 Absatz 3 EWG-Vertrag deshalb habe verweigern dürfen, weil dieses Unternehmen seinen deutschen Händlern keine RL-Fahrzeuge mehr geliefert habe. Nach Ansicht der Klägerinnen stellt die Einstellung der Lieferung von RL-Fahrzeugen eine einseitige Handlung dar, die nicht unter die in Artikel 85 EWG-Vertrag geregelten Verbote falle. Nach Meinung der Kommission darf bei der Prüfung des Haupthändler-Vertrags im Hinblick auf eine eventuelle Freistellung der Zusammenhang nicht außer acht gelassen werden, in dem dieser Vertrag seine Wirkung entfalte und in den das Verhalten der Ford AG gehöre.
- 13 Da es bei den verschiedenen von den Klägerinnen geltend gemachten Klagegründen um dieses Hauptproblem geht, ist es vorab zu untersuchen.

## a) Die Einseitigkeit des Verhaltens des Unternehmens

- 14 Dazu tragen die Klägerinnen vor, in der Automobilbranche, in der es um den Verkauf von technisch hoch entwickelten Erzeugnissen gehe, sei die Notwendigkeit, selektive Vertriebssysteme anzuwenden, von der Kommission anerkannt worden. Ein solches System sei von der Ford AG in Form des Haupthändler-Vertrags geschaffen worden, den sie mit ihren Händlern schließe. Dieser Vertrag beschränke den Wettbewerb nicht mehr als jedes andere Vertriebssystem in der Automobilbranche; auch sei die Kommission bereit gewesen, diesen Vertrag nach Artikel 85 Absatz 3 EWG-Vertrag von der Anwendung des Artikels 85 Absatz 1 freizustellen, wenn sie nicht hätte verhindern wollen, daß die Ford AG die Lieferung von RL-Fahrzeugen in Deutschland einstelle. Die angefochtene Entscheidung bezwecke in Wirklichkeit nicht die Aufhebung bestimmter, als wettbewerbsbeschränkend angesehener Bestimmungen des Haupthändler-Vertrags, sondern sie habe das Ziel, den Verkauf von Ford-RL-Fahrzeugen auf dem deutschen Markt wieder in Gang zu setzen.
- 15 Bei dem Rundschreiben vom 27. April 1982 und der darin angekündigten Einstellung des Verkaufs von RL-Fahrzeugen an die deutschen Händler handele es sich um einseitige Handlungen; eine einseitige Handlung könne jedoch nicht zu den durch Artikel 85 EWG-Vertrag verbotenen Kartellen gehören. Zum einen könne ein Automobilhersteller nicht dazu gezwungen werden, einen bestimmten Fahrzeugtyp in sein Herstellungs- oder Vertriebsprogramm aufzunehmen, da er derjenige sei, der das Unternehmerrisiko trage. Zum anderen stehe die Einstellung der Lieferung von RL-Fahrzeugen im vorliegenden Fall in keinem Zusammenhang mit dem Haupthändler-Vertrag; jedenfalls habe die Kommission keineswegs dargetan, daß ein solcher Zusammenhang bestehe. Daraus sei der Schluß zu ziehen, daß die Entscheidung, die RL-Fahrzeuge vom Markt zurückzuziehen, für die Beurteilung des Haupthändler-Vertrags im Hinblick auf den EWG-Vertrag keine Bedeutung habe.
- 16 Die Kommission weist zunächst darauf hin, daß die Entscheidung, ob für eine Vereinbarung, die unter das Verbot des Artikels 85 Absatz 1 falle, gemäß Artikel 85 Absatz 3 eine Freistellung gewährt werden könne, unter Berücksichtigung des gesamten wirtschaftlichen und rechtlichen Zusammenhangs zu treffen sei, in dem diese Vereinbarung ihre Wirkung entfaltet habe. Das Verhalten des Unternehmens, das an seine Wiederverkäufer im Rahmen eines selektiven Vertriebssystems gebunden sei, gehöre in diesen Zusammenhang. Im vorliegenden Fall sei die Entscheidung, für den Haupthändler-Vertrag keine Freistellung zu gewähren, um so mehr gerechtfertigt gewesen, als das Verhalten der Ford AG zur Folge gehabt

habe, daß die wettbewerbsbeschränkenden Wirkungen dieser Verträge erheblich verstärkt worden seien und der Wettbewerb innerhalb der Marke Ford eingeschränkt worden sei, allein mit dem Ziel, die Paralleleinfuhr in das Vereinigte Königreich zu beenden und auf diese Weise die Märkte aufzuteilen.

- 17 Was die Beziehung zwischen dem Haupthändler-Vertrag und der Weigerung, RL-Fahrzeuge an die deutschen Händler zu liefern, angeht, so nimmt die Kommission auf die Begründung der angefochtenen Entscheidung (Randnr. 42) Bezug, wonach der Haupthändler-Vertrag der Ford AG und die durch ihn geschaffenen Beziehungen Rahmen und Umfeld des Rundschreibens der Ford AG vom 27. April 1982 sowie der Beendigung ihrer Lieferungen von RL-Fahrzeugen gewesen seien. Dieses Rundschreiben sei nämlich ausschließlich an deutsche Händler gerichtet gewesen, die Vertragspartner des deutschen Händlervertrags gewesen seien, während die Ford AG vorher RL-Fahrzeuge nur an diese Händler verkauft habe und der Anspruch des Händlers auf Belieferung mit Ford-Fahrzeugen nach Artikel 2 des Vertrages RL-Fahrzeuge mit umfaßt habe. Das Rundschreiben habe daher die Beziehungen zwischen der Ford AG und ihren Händlern verändert.
- 18 Das BEUC weist auf Artikel 2 Absatz 1 des Haupthändler-Vertrags hin, nach dem die Ford AG „ihre Erzeugnisse“ an ihre Händler zu liefern habe. Nach Artikel 1 des Vertrags umfasse die Produktpalette alle von der Ford AG hergestellten Fahrzeuge und Ersatzteile; was die Fahrzeuge angehe, handele es sich nach dieser Vorschrift um die „normalen Serienausführungen aller in Anlage 1 zu diesem Haupthändler-Vertrag aufgeführten Personenkraftwagen, leichten Nutzfahrzeuge und Fahrgestelle“, wobei in dieser Anlage eine Reihe von Modellen genannt würden (Fiesta, Escort usw.) und hinzugefügt werde, daß die Ford AG bei der Einführung eines neuen Modells dieses den Händlern anbieten und die Anlage 1 zum Vertrag schriftlich ändern werde.
- 19 Das BEUC trägt außerdem vor, nach der Einstellung der Lieferung von RL-Fahrzeugen an die deutschen Händler sei der Haupthändler-Vertrag für die Ford AG das Instrument geworden, mit dem sie Paralleleinfuhren von RL-Fahrzeugen auf dem britischen Markt verhindert, auf diese Weise das hohe britische Preisniveau aufrechterhalten und dadurch den Verbrauchern die Vorteile vorenthalten habe, die ihnen der Gemeinsame Markt verschaffen solle.
- 20 Zu diesem Punkt ist festzustellen, daß Vereinbarungen, die ein selektives Vertriebssystem darstellen und die wie im vorliegenden Fall die Erhaltung eines Fach-

handels bezwecken, der in der Lage ist, spezifische Leistungen für hochtechnisierte Erzeugnisse zu erbringen, in der Regel geschlossen werden, um den Vertrieb dieser Erzeugnisse für eine bestimmte Anzahl von Jahren zu regeln. Da die technische Entwicklung für einen derartigen Zeitraum nicht immer vorhersehbar ist, müssen diese Vereinbarungen bestimmte Gesichtspunkte notwendigerweise späteren Entscheidungen des Herstellers überlassen. Derartige spätere Entscheidungen sind gerade, worauf das BEUC zu Recht hingewiesen hat, in Anlage 1 des Haupthändler-Vertrags der Ford AG in bezug auf die im Rahmen dieses Vertrags zu liefernden Fahrzeugmodelle vorgesehen.

- 21 Eine derartige Entscheidung des Herstellers stellt keine einseitige Handlung des Unternehmens dar, die sich, wie die Klägerinnen meinen, dem Verbot des Artikels 85 Absatz 1 EWG-Vertrag entzieht. Sie fügt sich vielmehr in die vertraglichen Beziehungen ein, die das Unternehmen mit seinen Wiederverkäufern unterhält. Die Zulassung zum Händlernetz der Ford AG impliziert nämlich, daß die Vertragspartner der Politik von Ford hinsichtlich der auf dem deutschen Markt zu liefernden Modelle zustimmen.
- 22 Das Argument, das die Klägerinnen daraus herleiten, daß die Herausnahme der RL-Fahrzeuge aus dem Warenprogramm der Ford AG eine einseitige Handlung sei, kann daher nicht durchgreifen.
- 23 Die Klägerinnen machen in diesem Zusammenhang außerdem geltend, wenn man annehme, daß die Herausnahme der RL-Fahrzeuge aus dem Warenprogramm der Ford AG in einer Beziehung zu irgendeiner Vereinbarung stünde, könne diese Vereinbarung nicht der Haupthändler-Vertrag sein. Die den Anforderungen der britischen Rechtsvorschriften entsprechenden RL-Fahrzeuge seien nämlich niemals im Rahmen dieses Vertrags vertrieben worden, da die Lieferung dieser Fahrzeuge Teil eines besonderen Arrangements sei, das nur für den Verkauf von RL-Fahrzeugen gelte und unter der Bezeichnung „Visit Europe Plan“ bekannt sei.
- 24 Aus den Akten geht hervor, daß die als „Visit Europe Plan“ bezeichnete Regelung der Kommission nicht mitgeteilt worden ist und daß alle RL-Fahrzeuge in Deutschland durch Händler verkauft wurden, die durch den Haupthändler-Vertrag gebunden waren. Es galten die Bedingungen und Modalitäten, die beim Verkauf von Ford-Fahrzeugen üblich waren, insbesondere in bezug auf die Gewinnspanne des Händlers, die Garantie, den Kundendienst usw.; das einzige besondere Merkmal der Verkäufe im Rahmen dieser Regelung bestand darin, daß sie bei der



Erreichung der zwischen der Ford AG und den Vertragshändlern vereinbarten Verkaufsziele nicht angerechnet wurden. Das Rundschreiben vom 27. April 1982 war ausschließlich an die deutschen Händler gerichtet, die Partner des Haupthändler-Vertrags waren.

- 25 Diese tatsächlichen Umstände, die in der angefochtenen Entscheidung aufgeführt werden (Randnrn. 17 und 42), genügen, um zu beweisen, daß die Einstellung der Lieferung von RL-Fahrzeugen in keinem anderen vertraglichen Rahmen als dem des Haupthändler-Vertrags erfolgt ist.
- 26 Aus all dem folgt, daß die Kommission berechtigt war, bei ihrer Prüfung des Haupthändler-Vertrags im Hinblick auf eine eventuelle Freistellung gemäß Artikel 85 Absatz 3 EWG-Vertrag die Einstellung der Lieferung von RL-Fahrzeugen durch die Ford AG an ihre deutschen Händler zu berücksichtigen.

#### **b) Die übrigen Rügen der Klägerinnen**

- 27 Die übrigen Rügen der Klägerinnen werden begründet
- mit der Unrichtigkeit der der angefochtenen Entscheidung zugrunde liegenden Argumentation,
  - mit einem Ermessensmißbrauch,
  - mit einem Verstoß gegen den Grundsatz der Rechtssicherheit
  - und mit Begründungsmängeln.
- 28 Was die der Entscheidung zugrunde liegende Argumentation angeht, so werfen die Klägerinnen der Kommission vor, sie habe eine falsche Methode angewandt. Die Kommission hätte vor der Prüfung, ob die Voraussetzungen des Artikels 85 Absatz 3 vorlägen, zunächst jede einzelne Vorschrift der Vereinbarung bezeichnen müssen, die unter Artikel 85 Absatz 1 falle. Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofes hätten die Unternehmen nämlich einen Anspruch darauf, daß die Kommission ihre Anträge auf Erteilung eines Negativattests oder auf Gewährung einer Freistellung der Vereinbarung angemessen prüfe.

- 29 Außerdem habe sich die Kommission bei der Ablehnung der Freistellung auf die ersten beiden Voraussetzungen des Artikels 85 Absatz 3 gestützt, die sich auf Vereinbarungen bezögen, die unter angemessener Beteiligung der Verbraucher an dem entstehenden Gewinn zur Verbesserung der Warenverteilung oder zur Förderung des technischen oder wirtschaftlichen Fortschritts beitragen. Bei der Prüfung dieser Voraussetzungen hätte die Kommission zunächst feststellen müssen, welche vorteilhaften und welche nachteiligen Auswirkungen die in Frage stehende Vereinbarung haben könnte, um diese dann gegeneinander abzuwägen. Keine Erwägung der angefochtenen Entscheidung lasse jedoch erkennen, daß eine solche Beurteilung tatsächlich stattgefunden habe.
- 30 Die Kommission ist, was die Anwendung des Artikels 85 Absatz 1 betrifft, der Auffassung, es genüge, wenn sie feststelle, daß die wesentlichen wettbewerbsbeschränkenden Bestimmungen der Vereinbarung unter diese Vorschrift fielen. Die Vereinbarung sei in ihrer Gesamtheit zu beurteilen, da die in Frage stehenden Vereinbarungen, insbesondere diejenigen, die ein selektives Vertriebssystem begründeten, oft mehrere wettbewerbsbeschränkende Bestimmungen enthielten und ihre Anwendung unter mehreren Gesichtspunkten wettbewerbsbeschränkend sein könne. Unter diesen Umständen sei es schwierig, die Wirkungen einer bestimmten Vorschrift isoliert zu betrachten und mit Sicherheit festzustellen, ob diese Vorschrift für sich genommen den Wettbewerb beschränken oder verfälschen könne.
- 31 Die Kommission räumt ein, daß ihre Weigerung, eine Freistellung gemäß Artikel 85 Absatz 3 zu gewähren, auf die ersten beiden Voraussetzungen dieser Bestimmung gestützt sei. Sie macht jedoch geltend, daß die Weigerung der Ford AG, in Deutschland RL-Fahrzeuge zu liefern, tatsächlich verhindert habe, daß diese beiden Voraussetzungen erfüllt seien. Diese Weigerung habe schwerwiegendere Auswirkungen gehabt als ein bloßes Ausfuhrverbot, denn sie habe auch den Wettbewerb bei diesen Fahrzeugen in Deutschland beschränkt und gleichzeitig die Verbraucher im Vereinigten Königreich daran gehindert, RL-Fahrzeuge zu den deutschen Preisen zu kaufen.
- 32 Es ist festzustellen, daß das Vorbringen der Klägerinnen zur Anwendung des Artikels 85 Absatz 1 in der Entscheidung keine Grundlage findet. In dieser wird dargestellt, welche Bestimmungen des Haupthändler-Vertrags am besten geeignet sind, den Wettbewerb zu beschränken; in diesem Zusammenhang werden insbesondere Artikel 6 Absatz 2, Artikel 2 und 5 sowie Artikel 6 Absatz 3 dieses Vertrags ge-

nannt (Randnrn. 30 und 31). In der Entscheidung wird weiter festgestellt, daß die Ford AG durch das Zusammenwirken dieser Bestimmungen in der Lage gewesen sei, zu verhindern, daß deutsche Ford-Händler den Absatz außerhalb Deutschlands aktiv förderten oder Ford-Fahrzeuge an Wiederverkäufer in anderen Mitgliedstaaten lieferten, die nicht einem Ford-Vertriebssystem angehörten (Randnr. 33). Abschließend heißt es in der Entscheidung: „Wegen dieser Bestimmungen, die den wesentlichen Teil des Ford-Haupthändler-Vertrags ausmachen, ist Artikel 85 Absatz 1 EWG-Vertrag auf diesen Vertrag anwendbar“ (Randnr. 34). Diese Argumentation, aus der sich ergibt, daß die Kommission den streitigen Vertrag in seiner Gesamtheit berücksichtigt hat, beruht nicht auf einer falschen Methode.

- 33 Was die Weigerung der Kommission angeht, eine Freistellung gemäß Artikel 85 Absatz 3 zu gewähren, so ist hervorzuheben, daß die Kommission zu der Annahme berechtigt war, daß sie bei der Prüfung des Haupthändler-Vertrags im Hinblick auf eine eventuelle Freistellung alle Umstände zu berücksichtigen hatte, unter denen der Vertrag angewandt wurde, und daß sie daher davon ausgehen konnte, daß die Weigerung, die deutschen Vertragshändler mit den für die Ausfuhr geeigneten RL-Fahrzeugen zu beliefern, für sich allein ein Schlüsselement bei der künstlichen Aufteilung des Gemeinsamen Marktes darstellte (Randnr. 41). Weiter wird in der Entscheidung ausgeführt, daß die Kommission bei Abwägung der infolge des Vertrags eintretenden Verbesserung des Vertriebs von Fahrzeugen und der Nachteile, die sich beim Wettbewerb aufgrund der Unmöglichkeit, RL-Fahrzeuge in Deutschland zu den deutschen Preisen zu kaufen, und der erheblichen Verringerung des Wettbewerbsdrucks im Vereinigten Königreich ergeben hätten (Randnr. 43), zu der Schlußfolgerung gelangt sei, daß die ersten beiden Voraussetzungen des Artikels 85 Absatz 3 nicht erfüllt gewesen seien.
- 34 Die Rüge, die in der Entscheidung verfolgte Argumentation sei methodisch verfehlt, ist daher zurückzuweisen.
- 35 Die Rüge des Ermessensmißbrauchs wird auf zwei Umstände gestützt: Erstens habe die Kommission die Freistellung für den Haupthändler-Vertrag mit einer rechtlich nicht relevanten Scheinbegründung abgelehnt; zweitens habe die Kommission bei der Abfassung der streitigen Entscheidung eine Ungewißheit, insbesondere in bezug auf die Vorwürfe, die sie noch gegenüber anderen noch nicht bezeichneten Bestimmungen des Vertrags erheben könnte, entstehen lassen.

- 36 Der erste Teil dieser Rüge ist bereits in den vorstehenden Überlegungen geprüft worden; der zweite Teil bezieht sich in Wirklichkeit auf einen eventuellen Verstoß gegen den Grundsatz der Rechtssicherheit, der im Rahmen der Prüfung einer weiteren Rüge behandelt wird.
- 37 Die Rüge des Ermessensmißbrauchs braucht daher nicht gesondert geprüft zu werden.
- 38 Mit der Rüge des Verstoßes gegen den Grundsatz der Rechtssicherheit machen die Klägerinnen geltend, die streitige Entscheidung habe sie in einer vollständigen Ungewißheit über ihre rechtliche Lage gelassen. Zum einen heiße es in der Entscheidung, es bleibe „Ford Deutschland unbenommen, einen Vertriebsvertrag abzuschließen, der nicht unter Artikel 85 Absatz 1 EWG-Vertrag fällt“ (Randnr. 45), ohne daß angegeben werde, welche Bestimmungen des Vertrags unter diese Vorschrift fielen. Zum andern werde der Ford AG durch die Entscheidung aufgegeben, „die festgestellte Zuwiderhandlung“ abzustellen (Artikel 2), ohne daß klar gesagt werde, welches Verhalten dem Unternehmen aufgegeben werde.
- 39 Diesem Vorbringen gegenüber macht die Kommission zunächst geltend, sie habe nicht wissen können, ob die Ford AG auf die Entscheidung hin beschließen würde, die Situation wiederherzustellen, die vor Mai 1982 bestanden habe, oder den Haupthändler-Vertrag zu ändern, ohne ihre Weigerung, RL-Fahrzeuge nach Deutschland zu liefern, zu berühren. Es sei Sache der Ford AG, ihr eigenes Vertriebsnetz zu organisieren, sofern sie jedoch die Erfordernisse des gemeinschaftlichen Wettbewerbsrechts beachte.
- 40 Die Rüge der Klägerinnen gehe anscheinend von der Überlegung aus, daß Artikel 2 der Entscheidung die Ford AG verpflichte, den Verbrauchern die Möglichkeit zu geben, das gesamte Modellsortiment des Herstellers zu beziehen („full line availability“); dies sei jedoch nicht der Fall. Die Entscheidung sei darauf gestützt, daß eine starke Nachfrage nach RL-Fahrzeugen von Personen bestehe, die diese Fahrzeuge über die deutschen Händler zu kaufen wünschten, und daß Preisdifferenzen zwischen 10 % und 30 % diese Nachfrage erklärten.
- 41 In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, daß in den Gründen der streitigen Entscheidung, die sich auf die Anwendbarkeit des Artikels 85 Absatz 1 beziehen, unter anderem bestimmte Vorschriften des Haupthändler-Vertrags genannt

werden, insbesondere diejenigen, die die Ausschließlichkeit der Vertretung von Ford durch die deutschen Händler betreffen. Die Entscheidung geht außerdem von der Überlegung aus, daß die wettbewerbsbeschränkende Bedeutung dieser Vorschriften von dem Augenblick an erheblich zugenommen habe, von dem an die Ford AG die Lieferung von RL-Fahrzeugen an ihre deutschen Händler eingestellt habe, um die Stellung von Ford Britain und ihrer britischen Händler im Rahmen der Ford-Gruppe zu schützen. In der Entscheidung wird ausgeführt, daß eine Freistellung unter diesen Umständen nicht gewährt werden könne, da „Vertriebssysteme innerhalb der Gemeinschaft ... nicht dazu führen dürfen, einen erheblichen Teil der Gemeinschaft bewußt von der übrigen Gemeinschaft zu isolieren“ (Randnr. 44).

- 42 Der Gerichtshof ist der Auffassung, daß die Zuwiderhandlung, die die Ford AG nach Artikel 2 der Entscheidung unverzüglich abzustellen hat, hinreichend klar bezeichnet ist. In Artikel 1 der Entscheidung wird nämlich festgestellt, daß „der Haupthändler-Vertrag“ unter die Verbote des Artikels 85 Absatz 1 EWG-Vertrag fällt und daß eine Freistellung gemäß Artikel 85 Absatz 3 für diesen Vertrag, „wie ihn die Ford-Werke Aktiengesellschaft seit dem 1. Mai 1982 anwendet“, verweigert wird.
- 43 Die Rüge des Verstoßes gegen den Grundsatz der Rechtssicherheit ist demnach nicht begründet.
- 44 Es bleibt noch die letzte Rüge zu prüfen, die auf Begründungsmängel gestützt wird. Hierzu tragen die Klägerinnen vor, die Kommission habe nicht angegeben, in welcher Weise das Rundschreiben vom 27. April 1982 die wettbewerbsbeschränkenden Wirkungen des Haupthändler-Vertrags habe verschärfen können. Wenn man annehme, daß die Kommission berechtigt gewesen sei, die Aufhebung der Lieferbarkeit von RL-Fahrzeugen auf dem deutschen Markt als eine Einschränkung eines sich aus dem Vertrag ergebenden Vorteils anzusehen, hätte sie auf jeden Fall prüfen müssen, inwieweit der Wegfall dieses Vorteils dazu hätte führen können, daß für den Vertrag keine Freistellung gemäß Artikel 85 Absatz 3 habe gewährt werden können.
- 45 Die Kommission räumt ein, daß sie die Lieferbarkeit von RL-Fahrzeugen auf dem deutschen Markt als einen der sich aus dem Vertrag ergebenden Vorteile angesehen habe. In der streitigen Entscheidung werde jedoch aufgezeigt, daß das Verhalten der Ford AG nicht nur zum Wegfall dieses Vorteils, sondern auch zu einer

erheblichen Einschränkung anderer Vorteile geführt habe, die sich aus dem Vertrag hätten ergeben können (Randnrn. 36 und 43). Das Verhältnis zwischen den Vorteilen und den Nachteilen sei nämlich dadurch erheblich beeinflusst worden, daß die Ford AG die Durchführung von Parallelimporten verhindert habe, was einen entscheidenden Grund dafür darstelle, daß für den Vertrag keine Freistellung gemäß Artikel 85 Absatz 3 gewährt werden könne.

- 46 Insoweit ist darauf hinzuweisen, daß die Kommission, wie sie zu Recht geltend macht, nicht verpflichtet ist, alle Vorteile und Nachteile, die sich aus einem selektiven Vertriebssystem ergeben können, im einzelnen zu prüfen, wenn sie gute Gründe für die Annahme hat, daß ein Hersteller ein solches System dazu benutzt hat, Paralleleinfuhren zu verhindern und auf diese Weise eine künstliche Aufteilung des Gemeinsamen Marktes herbeizuführen. In der angefochtenen Entscheidung wird im übrigen geprüft, welche Vorteile und Nachteile sich aus dem Haupt Händler-Vertrag ergeben können (Randnrn. 38 und 43).
- 47 Somit ist festzustellen, daß die Klagen in vollem Umfang abzuweisen sind.

### Kosten

- 48 Nach Artikel 69 § 2 der Verfahrensordnung ist die unterliegende Partei zur Tragung der Kosten zu verurteilen. Da die Klägerinnen unterlegen sind, sind ihnen die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen. Der Streithelfer hat seine eigenen Kosten zu tragen.

Aus diesen Gründen

hat

### DER RICHTSHOF

für Recht erkannt und entschieden:

- 1) Die Klagen werden abgewiesen.

**2) Die Klägerinnen tragen die Kosten des Verfahrens; der Streithelfer trägt seine eigenen Kosten.**

Mackenzie Stuart	Bosco	Due	Kakouris	
Pescatore	Koopmans	Everling	Bahlmann	Joliet

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 17. September 1985.

Der Kanzler

P. Heim

Der Präsident

A. J. Mackenzie Stuart