

II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 16ης Νοεμβρίου 1983

περί διαδικασίας σύμφωνα με το άρθρο 85 της συνθήκης ΕΟΚ (IV/30.696 — Σύστημα διανομής προϊόντων της Ford Werke AG)

(Το κείμενο στη γερμανική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(83/560/ΕΟΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Εκτιμώντας:

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας,

τον κανονισμό αριθ. 17 του Συμβουλίου της 6ης Φεβρουαρίου 1962, πρώτο κανονισμό εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχωρήσεως της Ελλάδας, και ιδίως το άρθρο 3 παράγραφος 1 και το άρθρο 6 παράγραφος 1,

τις συμβάσεις γενικού αντιπροσώπου των οχημάτων Ford οι οποίες κοινοποιήθηκαν στις 30 Ιανουαρίου 1963, στις 29 Οκτωβρίου 1964, στις 14 Σεπτεμβρίου 1973 και στις 14 Μαΐου 1976 από τη Ford Werke AG, Κολωνία, Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού αριθ. 17,

την απόφαση της Επιτροπής της 2ας Ιουλίου 1982 περί κινήσεως διαδικασίας,

τις ακροάσεις των ενδιαφερομένων επιχειρήσεων και των ενδιαφερομένων τρίτων μερών, σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφοι 1 και 2 του κανονισμού αριθ. 17 και το άρθρο 5 του κανονισμού αριθ. 99/63/ΕΟΚ της Επιτροπής της 25ης Ιουλίου 1963 περί των ακροάσεων που προβλέπονται στο άρθρο 19 παράγραφοι 1 και 2 του κανονισμού αριθ. 17 του Συμβουλίου⁽²⁾,

τη γνώμη της Συμβουλευτικής Επιτροπής Συμπράξεων και Δεσποζουσών Θέσεων,

I. ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

Α. Οι επιχειρήσεις

- (1) Η Ford Motor Company (η οποία στο εξής καλείται Ford ΗΠΑ) είναι μια εταιρεία η οποία ιδρύθηκε στην Πολιτεία Delaware των ΗΠΑ και έχει την κυρίως έδρα στο Dearborn, Michigan, ΗΠΑ.
- (2) Η Ford Werke AG (η οποία στο εξής καλείται Ford Γερμανίας) είναι μια εταιρεία η οποία συστάθηκε σύμφωνα με τους νόμους της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας και έχει έδρα την Κολωνία. Η εν λόγω εταιρεία είναι θυγατρική της Ford Motor Company, στην οποία ανήκει σε ποσοστό 100 %.
- (3) Η Ford Motor Company Limited (η οποία στο εξής καλείται Ford Βρετανίας) είναι μια εταιρεία η οποία ιδρύθηκε στην Αγγλία και έχει έδρα το Brentwood. Η εταιρεία αυτή, όπως και η Ford Γερμανίας, είναι θυγατρική της Ford ΗΠΑ.
- (4) Παρεμφερείς θυγατρικές της Ford ΗΠΑ λειτουργούν σε όλα τα άλλα κράτη μέλη εκτός από το Λουξεμβούργο, όπου η Ford ΗΠΑ αντιπροσωπεύεται από τη βελγική θυγατρική της, τη Ford Motor Company (Βέλγιο) NV.
- (5) Η Ford of Europe Incorporated (η οποία στο εξής καλείται Ford Ευρώπης) είναι μια εταιρεία η οποία επίσης ιδρύθηκε στην πολιτεία Delaware των ΗΠΑ. Η εν λόγω εταιρεία είναι θυγατρική και ανήκει σε ποσοστό 100 % στη Ford ΗΠΑ και έχει γραφεία στο Ηνωμένο Βασίλειο, στη Γερμανία, και στο Βέλγιο. Η Ford Ευρώπης έχει

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. 13 της 21. 2. 1962, σ. 204/62.

⁽²⁾ ΕΕ αριθ. 127 της 20. 8. 1963, σ. 2268/63.

την ευθύνη του συντονισμού και του επιμερισμού ορισμένων οικονομικών λειτουργιών μεταξύ των εταιρειών που ελέγχονται άμεσα από τη Ford.

Όλες αυτές οι εταιρείες ονομάζονται «Όμιλος Ford».

B. Κατασκευή αυτοκινήτου Ford

1. Το προϊόν

- (6) Το σχετικό προϊόν είναι τα καινούρια αυτοκίνητα Ford (επιβατικά αυτοκίνητα) και τα ανταλλακτικά τους.

Τα αυτοκίνητα Ford κατανέμονται σε ορισμένα μοντέλα όπως το «Fiesta», το «Escort», το «Taunus»/«Cortina» (όπως ονομάζεται το «Taunus» στο Ηνωμένο Βασίλειο), το «Sierra», το «Granada» και το «Capri».

Κάθε μοντέλο κατασκευάζεται σε διαφορετικούς τύπους, π.χ. όσον αφορά τη μηχανή, το κιβώτιο ταχυτήτων και τη μετάδοση της κίνησης. Οι τύποι αυτοί έχουν, επίσης, ειδικές και διαφορετικές προδιαγραφές. Οι προδιαγραφές αυτές διακρίνονται σε προδιαγραφές που είναι υποχρεωτικές, βάσει των εθνικών νόμων και κανόνων οδικής κυκλοφορίας των κρατών μελών, και σε εκείνες που ανταποκρίνονται στη ζήτηση των καταναλωτών ή σε εκείνες που ο κατασκευαστής ή οι εμπορικοί αντιπρόσωποί του θεωρούν κατάλληλες για μια ορισμένη περιοχή πώλησης. Η αριστερή ή η δεξιά διεύθυνση στα αυτοκίνητα εμπίπτει στη δεύτερη κατηγορία προδιαγραφών και δεν αποτελεί υποχρεωτική προδιαγραφή για ένα αυτοκίνητο.

2. Η κατασκευή του προϊόντος

- (7) Η Ford Γερμανίας, η οποία έχει εργοστάσια στην Κολωνία, στο Saarlouis (Γερμανία) και στο Genk (Βέλγιο), παράγει όλη τη σειρά των αυτοκινήτων αριστερής διεύθυνσης που πωλούνται στην Ευρώπη, καθώς και ορισμένα μοντέλα αυτοκινήτων Ford δεξιάς διεύθυνσης, όπως τις σειρές «Granada» και «Capri». Όσον αφορά τα άλλα μοντέλα των αυτοκινήτων Ford, η Ford Γερμανίας παράγει αυτοκίνητα δεξιάς διεύθυνσης για ορισμένους τύπους του «Sierra», του «Escort» και του «Fiesta». Επίσης, μέχρι τα μέσα 1982, παρήγαγε αυτοκίνητα δεξιάς διεύθυνσης και για ορισμένους τύπους του «Cortina». Δεν υπάρχουν σημαντικές διαφορές στο κόστος της παραγωγής μεταξύ αυτοκινήτων αριστερής διεύθυνσης και αυτοκινήτων δεξιάς διεύθυνσης.
- (8) Η Ford Αγγλίας, συνήθως, κατασκευάζει ορισμένους τύπους του «Fiesta», του «Escort» και του «Sierra» στα εργοστάσιά της στο Dagenham και στο Helewood και μέχρι τα μέσα του 1982 κατασκεύαζε ορισμένους τύπους του «Cortina». Η Ford Αγγλίας παράγει σχεδόν αποκλειστικά αυτοκίνητα δεξιάς διεύθυνσης.

Η Ford Αγγλίας αγοράζει από τη Ford Γερμανίας αυτοκίνητα δεξιάς διεύθυνσης, τα οποία κατασκευάζονται από την τελευταία. Οι αγορές αυτές

αποτελούν ένα σημαντικό ποσοστό της συνολικής παραγωγής και των εξαγωγών της Ford Γερμανίας.

Γ. Η κοινοποιηθείσα σύμβαση διανομής προϊόντων

- (9) Η Ford Γερμανίας, η οποία δεν είναι μόνο κατασκευάστρια αυτοκινήτων αλλά επίσης και εταιρεία πωλήσεων της Ford, κοινοποίησε στην Επιτροπή, στις 14 Μαΐου 1976, μια τυποποιημένη συμφωνία μεταξύ αυτής και επιλεγέντων εμπορικών αντιπροσώπων (εμπορικοί αντιπρόσωποι της Ford), τη λεγόμενη σύμβαση γενικού αντιπροσώπου (Haupthändlervertrag).
- (10) Το άρθρο 1 αυτής της συμφωνίας αναφέρεται στα επιβατικά αυτοκίνητα σειράς Ford Γερμανίας τα οποία, στη συνέχεια, ορίζονται σύμφωνα με το αντίστοιχο μοντέλο (Fiesta, Escort, Taunus, Capri, Granada).
- (11) Κατά το άρθρο 2 της σύμβασης, η Ford Γερμανίας αναλαμβάνει την υποχρέωση να πωλεί τα προϊόντα της (αυτοκίνητα και ανταλλακτικά αυτοκινήτων) σε έναν εμπορικό αντιπρόσωπο ο οποίος αναλαμβάνει την υποχρέωση να πωλεί αυτά τα προϊόντα Ford στους τελικούς καταναλωτές ή σε εμπόρους λιανικής πώλησης. Ο όρος «όχημα» («Fahrzeuge»), όπως χρησιμοποιείται στη συμφωνία, δεν συνεπάγεται κανέναν περιορισμό ούτε όσον αφορά συγκεκριμένες προδιαγραφές ούτε όσον αφορά τη θέση οδήγησης (δεξιάς διεύθυνσης ή αριστερής διεύθυνσης). Η συμφωνία ορίζει ως «οχήματα» «... τα μοντέλα σειράς όλων των επιβατικών αυτοκινήτων ...».
- (12) Ο εμπορικός αντιπρόσωπος είναι ελεύθερος να πωλεί αυτοκίνητα σε τελικούς καταναλωτές εντός της Κοινότητας, άσχετα αν είναι μόνιμοι κάτοικοι ή όχι, καθώς και σε άλλους εμπόρους λιανικής πώλησης που έχουν εγκριθεί να πωλούν αυτοκίνητα Ford από μια εταιρεία Ford εντός της Κοινότητας (άρθρο 2).
- (13) Η παράγραφος 1 του άρθρου 5 ορίζει ότι ο εμπορικός αντιπρόσωπος της Ford δεν μπορεί, χωρίς την προηγούμενη έγγραφη συγκατάθεση της Ford Γερμανίας, να συνάπτει ή να διατηρεί συμφωνία ή άλλη ρύθμιση η οποία αφορά την πώληση καινούριων αυτοκινήτων τα οποία δεν κατασκευάστηκαν ή πωλήθηκαν από τη Ford Γερμανίας ή από άλλη εταιρεία του ομίλου Ford. Τα ανωτέρω ισχύουν και για τις άμεσες ή έμμεσες εμπορικές συναλλαγές που γίνονται είτε διαμέσου των κτιριακών εγκαταστάσεων του εμπορικού αντιπροσώπου είτε διαμέσου άλλων σημείων πωλήσεων.

Η παράγραφος 2 του άρθρου 5 απαγορεύει στον εμπορικό αντιπρόσωπο να διαθέτει σε σημαντική ποσότητα, χωρίς την προηγούμενη έγγραφη συγκατάθεση της Ford Γερμανίας, υψηλής ποιότητας προϊόντα που δεν ανήκουν στη σφαίρα του εμπορίου αυτοκινήτων ή να συμμετέχει σε οποιαδήποτε δραστηριότητα του εμπορίου αυτοκινήτων διαμέσου άλλων προσώπων ή εταιρειών.

(14) Βάσει της παραγράφου 2 του άρθρου 6, ορίζεται για τους εμπορικούς αντιπροσώπους της Ford μια περιοχή ευθύνης της αγοράς (Marktverantwortungsbiet). Η Ford Γερμανίας αναλαμβάνει την υποχρέωση έναντι του εμπορικού της αντιπροσώπου να μην επιτρέπει, κατά κανόνα, σε κανέναν εμπορικό αντιπρόσωπο της Ford να εγκαθιστά ή να ενοικιάζει, έμμεσα ή άμεσα, κέντρα διάθεσης ή παροχής υπηρεσιών για καινούρια αυτοκίνητα Ford ή κέντρα διάθεσης ή επισκευής μεταχειρισμένων αυτοκινήτων στην εν λόγω περιοχή (παράγραφος 2). Ο εμπορικός αντιπρόσωπος μόνο εντός της προαναφερόμενης περιοχής μπορεί να διατηρεί μια κάθετη οργάνωση της επιχείρησής του και σε τόπους που έχουν εγκριθεί από τη Ford Γερμανίας (παράγραφος 3). Με την παράγραφο 8 ο αντιπρόσωπος υποχρεούται να επιτυγχάνει ορισμένο στόχο πωλήσεων.

(15) Η σύμβαση γενικού αντιπροσώπου περιέχει και άλλες ρήτρες οι οποίες φαίνεται ότι είτε περιορίζουν τους διανομείς Ford στην επιχειρηματική τους συμπεριφορά είτε ενισχύουν τα αποτελέσματα των άρθρων που περιγράφονται παραπάνω (σημεία 11 έως 14). Τελικά, η πρακτική εφαρμογή ορισμένων διατάξεων της σύμβασης γενικού αντιπροσώπου από τη Ford Γερμανίας φαίνεται να είναι περιοριστική.

Οι άλλες, όμως, αυτές ρήτρες και πρακτικές οπιοδήποτε δεν αποτελούν αντικείμενο της παρούσας απόφασης. Η Επιτροπή διατηρεί το δικαίωμα να ασχοληθεί μ' αυτές σε ξεχωριστές διαδικασίες.

Δ. Η πρακτική εφαρμογή της σύμβασης γενικού αντιπροσώπου που πρέπει να ληφθεί υπόψη

(16) Μέχρι τις 31 Μαρτίου 1982, η σύμβαση γενικού αντιπροσώπου είχε υπογραφεί από 733 εμπορικούς αντιπροσώπους. Πριν από την 1η Μαΐου 1982, η Ford Γερμανίας έθετε στη διάθεση των εμπορικών αντιπροσώπων όλα τα μοντέλα της σειράς σε όλους τους διαφορετικούς τύπους και προδιαγραφές, βάσει του άρθρου 1 της σύμβασης.

Όσον αφορά τα αυτοκίνητα δεξιάς διεύθυνσης που κατασκευάζονται σύμφωνα με τους γερμανικούς κανόνες οδικής κυκλοφορίας (πχ. το Straßenverkehrs-zulassungsordnung), αυτά τα αυτοκίνητα πωλούνταν από τη Ford Γερμανίας σε γερμανούς εμπορικούς αντιπρόσωπους, βάσει της κοινοποιηθείσας σύμβασης γενικού αντιπροσώπου, στη συνήθη τιμή των αυτοκινήτων αριστερής διεύθυνσης συν ένα συμπληρωματικό τέλος . . . DM⁽¹⁾ για την κάλυψη διοικητικών δαπανών. Τα αυτοκίνητα συνέβαλαν στην επίτευξη των στόχων πωλήσεων των αντιπροσώπων (βλ. παραπάνω σημείο 14).

(17) Όσον αφορά τα αυτοκίνητα αριστερής ή δεξιάς διεύθυνσης τα οποία έχουν άλλες προδιαγραφές από αυτές που ορίζουν οι γερμανικοί κανόνες

οδικής κυκλοφορίας, οι εμπορικοί αντιπρόσωποι, σύμφωνα με όσα αναφέρει η Ford Γερμανίας, ενεργούσαν ως «μεσάζοντες» για τις παραγγελίες από πελάτες που δεν είχαν μόνιμη διαμονή στη Γερμανία. Αυτού του είδους τα οχήματα, σύμφωνα με τη Ford Γερμανίας, παραδίνονταν στους γερμανούς αντιπροσώπους της Ford όχι βάσει της σύμβασης γενικού αντιπροσώπου, αλλά βάσει ενός «Visit Europe Plan» το οποίο δεν κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή. Τα αυτοκίνητα αυτά πωλήθηκαν νόμιμα σε μεμονωμένους αγοραστής, με τον εμπορικό αντιπρόσωπο να ενεργεί ως πράκτορας του αγοραστή. Παρ' όλα αυτά, τα περιθώρια κέρδους των εμπορικών αντιπροσώπων στην περίπτωση αυτή ήταν παρόμοια με εκείνα που ισχύουν κατά την πώληση αυτοκινήτων, βάσει της σύμβασης γενικού αντιπροσώπου. Οι υποχρεώσεις των εμπορικών αντιπροσώπων της Ford όσον αφορά την εγγύηση, την παροχή υπηρεσιών μετά την πώληση κλπ., όπως συμφωνήθηκαν βάσει της σύμβασης γενικού αντιπροσώπου, παρέμειναν επίσης οι ίδιες, πλην όμως οι πωλήσεις αυτές δεν συνέβαλαν στην επίτευξη των στόχων πωλήσεων των αντιπροσώπων.

(18) Το 1981, η Ford Γερμανίας παρήγαγε περίπου . . . αυτοκίνητα δεξιάς διεύθυνσης επί συνόλου περίπου . . . αυτοκινήτων που παρήγαγε κατά την ίδια περίοδο. Επιπλέον, παρήγαγε περίπου . . . αυτοκίνητα δεξιάς διεύθυνσης τα οποία και πώλησε απευθείας στη Ford Βρετανίας, με σκοπό την πώλησή τους στο Ηνωμένο Βασίλειο. Από αυτά τα αυτοκίνητα δεξιάς διεύθυνσης, περίπου . . . είχαν προδιαγραφές συνήθους πώλησης στο Ηνωμένο Βασίλειο, ενώ περίπου . . . είχαν προδιαγραφές συνήθους πώλησης στη Γερμανία.

Μεταξύ του Ιανουαρίου και του Ιουνίου του έτους 1982, περίπου . . . αυτοκίνητα δεξιάς διεύθυνσης παραδόθηκαν σε γερμανούς εμπορικούς αντιπροσώπους, βάσει της σύμβασης γενικού αντιπροσώπου, με προδιαγραφές σύμφωνα με τους γερμανικούς κανόνες οδικής κυκλοφορίας, σε τιμές στην ουσία ίδιες με εκείνες των αυτοκινήτων αριστερής διεύθυνσης.

(19) Μεταξύ των αγοραστών αυτοκινήτων δεξιάς διεύθυνσης στη Γερμανία, περιλαμβάνονταν, μεταξύ άλλων, βρετανοί κάτοικοι που ζούσαν στη Γερμανία, οι οποίοι επιθυμούσαν να εισαγάγουν τα οχήματά τους στο Ηνωμένο Βασίλειο όταν αργότερα θα επέστρεφαν στη χώρα τους, καθώς και αγοραστής που δεν ήταν κάτοικοι της Γερμανίας.

(20) Το 1981, 92 εμπορικοί αντιπρόσωποι της Ford πωλούσαν αυτοκίνητα δεξιάς διεύθυνσης, βάσει της σύμβασης γενικού αντιπροσώπου. Το μεγαλύτερο μέρος, ωστόσο, των συναλλαγών πραγματοποιούσαν μόνον οι 20 από αυτούς τους αντιπρόσωπους.

(21) Στις 27 Απριλίου 1982, η Ford Γερμανίας έστειλε μια εγκύκλιο στους εμπορικούς αντιπροσώπους που πωλούσαν ή διέθεταν αυτοκίνητα δεξιάς διεύθυνσης με γερμανικές ή άλλες προδιαγραφές.

(¹) Στο κείμενο της παρούσας αποφάσεως που δημοσιεύθηκε, ορισμένοι αριθμοί παρελήφθησαν σύμφωνα με τις διατάξεις περί μη αποκαλύψεως επαγγελματικών απορρήτων του άρθρου 21 του κανονισμού αριθ. 17.

Η εγκύκλιος αναφέρει, μεταξύ άλλων, τα εξής: «Επειδή η δουλειά μας είναι η διάθεση αυτοκινήτων στη γερμανική αγορά, η οποία μας ζητά μόνον αυτοκίνητα αριστερής διεύθυνσης, οι τύποι αυτοκινήτων δεξιάς διεύθυνσης δεν αποτελούν μέρος του κανονικού μας προγράμματος πωλήσεων». Στη συνέχεια, η εγκύκλιος αναφέρει ότι ο σκοπός των εμπορικών αντιπροσώπων είναι ο καλύτερος τρόπος εκμετάλλευσης της γερμανικής αγοράς. Επομένως, η Ford Γερμανίας θα αποδεχθεί μόνον εκείνες τις παραγγελίες αυτοκινήτων δεξιάς διεύθυνσης που ο εμπορικός αντιπρόσωπος της Ford έλαβε πριν από την 1η Μαΐου 1982. Η απόφαση αυτή ισχύει και για τις παραγγελίες που έγιναν βάσει του Visit Europe Plan ... Το Visit Europe Plan με τις ειδικές προδιαγραφές που προβλέπει για τους τουρίστες, τους διπλωμάτες και αυτούς που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς κυρίως λόγους, κυρίως από άλλες ηπείρους, θα εξακολουθεί να ισχύει για τα αυτοκίνητα αριστερής διεύθυνσης. Όσον αφορά την προμήθεια αυτοκινήτων δεξιάς διεύθυνσης, αυτή μπορεί να γίνεται από τη Ford Personal Import and Export Ltd (PIE), στο Λονδίνο. Στις περιπτώσεις που οι πελάτες ζητούν αυτοκίνητα δεξιάς διεύθυνσης, ο εμπορικός αντιπρόσωπος παρακαλείται να τους παραπέμπει στην PIE η σε οποιονδήποτε εξουσιοδοτημένο εμπορικό αντιπρόσωπο της Ford στο Ηνωμένο Βασίλειο.

Η Ford Γερμανίας έθεσε αυτήν την ανακοίνωση σε ισχύ και αρνήθηκε να δεχθεί οποιαδήποτε παραγγελία αυτοκινήτων δεξιάς διεύθυνσης από τους γερμανούς εμπορικούς αντιπρόσωπους.

Ε. Λόγοι στους οποίους οφείλεται η αλλαγή της πρακτικής όσον αφορά τις παραδόσεις των αυτοκινήτων

- (22) Από μελέτες που έγιναν από εταιρείες του ομίλου Ford και από συγκρίσεις των προτεινομένων τιμών λιανικής πώλησης για τα καινούρια αυτοκίνητα στα κράτη μέλη, προκύπτει ότι, κατά τη σύγκριση των τιμών άνευ φόρου στις οποίες πωλούσαν οι αντιπρόσωποι, εμφανίσθηκαν, στα έτη 1981-1982, ανάλογα με το μοντέλο, διαφορές της τάξης του ... % έως ... % μεταξύ των τιμών Γερμανίας και των τιμών Ηνωμένου Βασιλείου (η βρετανική τιμή αντιστοιχεί στο 100 %, γιατί οι διαφορές στις τιμές λόγω των διαφορετικών προδιαγραφών ελήφθησαν υπόψη).
- (23) Προηγουμένως, στις 27 Απριλίου 1981, η Ford Ευρώπης είχε συστήσει στη Ford Γερμανίας να αποφεύγει να προμηθεύει στους γερμανούς εμπορικούς αντιπρόσωπους αυτοκίνητα δεξιάς διεύθυνσης. Το νομικό τμήμα της Ford Γερμανίας εξέφρασε την ανησυχία του για τη σύσταση αυτή με το επιχείρημα ότι τα αυτοκίνητα δεξιάς διεύθυνσης καλύπτονταν από τον όρο «όχημα» της σύμβασης γενικού αντιπροσώπου και ότι οι γερμανοί εμπορικοί αντιπρόσωποι είχαν κάθε δικαίωμα να πωλούν τέτοιου είδους αυτοκίνητα.

Στην επιστολή της 3ης Δεκεμβρίου 1981 της Ford Βρετανίας προς τη Ford Ευρώπης, αναφέρονται τα

εξής όσον αφορά τις πωλήσεις αυτοκινήτων δεξιάς διεύθυνσης από τη Ford Γερμανίας στους γερμανούς εμπορικούς αντιπρόσωπους:

«... Όσο περισσότερο συμβαίνει αυτό, τόσο περισσότερα θα είναι τα σχόλια του Τύπου και μεγαλύτερη η δημόσια κατακραυγή κάθε φορά που ορίζουμε νέες τιμές. Το γεγονός αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει ακόμη και στον περιορισμό της δυνατότητας αλλαγής των τιμών. Η κατάσταση στη Βρετανία έχει γίνει σοβαρή και ανησυχητική από όλες τις απόψεις. Γι' αυτό το λόγο, η Ford Βρετανίας προτείνει να σταματήσει η πώληση γερμανικής κατασκευής αυτοκινήτων δεξιάς διεύθυνσης, είτε γερμανικών είτε βρετανικών προδιαγραφών, σε εμπορικούς αντιπρόσωπους της ηπειρωτικής Ευρώπης ...»

- (24) Ένα υπόμνημα του οικονομικού διευθυντή της Ford Γερμανίας, με ημερομηνία 11 Δεκεμβρίου 1981, αναφέρει, μεταξύ άλλων, τα εξής όσον αφορά τις πωλήσεις αυτοκινήτων δεξιάς διεύθυνσης στους γερμανούς εμπορικούς αντιπρόσωπους και την εν συνεχεία «εξαγωγή» των αυτοκινήτων αυτών στο Ηνωμένο Βασίλειο:

«Η Ford Werke AG εξάγει ένα σημαντικό μέρος της παραγωγής της στο Ηνωμένο Βασίλειο ...

Τα οικονομικά αποτελέσματα της Ford Werke AG θα επηρεασθούν αποφασιστικά από τις εν λόγω εξαγωγές ... Υπάρχει δυνατότητα πραγματοποίησης κερδών διότι το επίπεδο των τιμών αυτοκινήτων στην Αγγλία επηρεάζεται από την αγγλική διάρθρωση του κόστους, ενώ εμείς παράγουμε με κόστος Γερμανίας.

Ως επιχείρηση, η Ford Werke AG έχει κάθε συμφέρον να διατηρήσει ανέπαφη τη διάρθρωση των τιμών των αυτοκινήτων στην Αγγλία και να κάνει οτιδήποτε είναι νομικά δυνατό για να περιορίσει αυτές τις επανεισαγωγές.»

Από το έγγραφο Z/BP-1 του ίδιου του ομίλου Ford προκύπτει σαφώς ότι υπήρχαν σημαντικές διαφορές μεταξύ της τιμής Γερμανίας και της τιμής Ηνωμένου Βασιλείου των αυτοκινήτων Ford και ότι η Ford Γερμανίας διέκοψε την προμήθεια αυτοκινήτων δεξιάς διεύθυνσης στους γερμανούς αντιπρόσωπους με σκοπό να προστατεύσει τη Ford Βρετανίας (βλ. υπόμνημα της 5ης Απριλίου 1982 με υπογραφή D. Goeudevert).

ΣΤ. Αντιδράσεις των τρίτων μερών

- (25) Ορισμένοι εμπορικοί αντιπρόσωποι της Ford στη Γερμανία διαμαρτυρήθηκαν στη Ford Γερμανίας για την απόφασή της να διακόψει τις παραδόσεις αυτοκινήτων δεξιάς διεύθυνσης στους γερμανούς εμπορικούς αντιπρόσωπους, έχοντας κυρίως ως επιχείρημα ότι οι πωλήσεις στη Γερμανία των αυτοκινήτων δεξιάς διεύθυνσης θα ελέγχονται από την PIE και ότι, ακόμη και σ' αυτή την περίπτωση, οι πωλήσεις θα γίνονται σε ειδικούς πελάτες (διπλωμάτες, βρετανικό στρατιωτικό προσω-

πικό και άλλους βρετανούς υπηκόους κατοίκους εξωτερικού) και όχι σε «κανονικούς» πολίτες της Κοινότητας. Αυτό σημαίνει ότι μια επιχείρηση που δεν είναι εμπορικός αντιπρόσωπος της Ford (PIE) δύναται να πωλεί προϊόντα Ford στη Γερμανία, συμπεριλαμβανομένης και της περιοχής για την οποία είναι υπεύθυνος ο εμπορικός αντιπρόσωπος, και παρά τη διαμαρτυρία του τελευταίου ότι κάτι τέτοιο θα συνιστούσε παράβαση της σύμβασης γενικού αντιπροσώπου.

Ορισμένοι εμπορικοί αντιπρόσωποι της Ford από το Ηνωμένο Βασίλειο ισχυρίστηκαν, ενώπιον της Επιτροπής, ότι η διάθεση αυτοκινήτων δεξιάς διεύθυνσης στους γερμανούς εμπορικούς αντιπροσώπους υπονομεύει, σε σημαντικό βαθμό, τις πωλήσεις τους. Το ισχύον σύστημα διανομής της Ford θα δημιουργήσει για τους εμπορικούς αντιπροσώπους του Ηνωμένου Βασιλείου μια στέρεη βάση για να επενδύουν και να λειτουργούν επικερδώς. Επειδή υπάρχουν τεράστιες διαφορές μεταξύ των τιμών των αυτοκινήτων Ford στη Γερμανία και στο Ηνωμένο Βασίλειο, η πώληση αυτοκινήτων δεξιάς διεύθυνσης στο Ηνωμένο Βασίλειο από γερμανούς (ή άλλους από την ηπειρωτική Ευρώπη) εμπορικούς αντιπροσώπους θα έχει ως αποτέλεσμα την πρόκληση ζημιών στους εμπορικούς αντιπροσώπους του Ηνωμένου Βασιλείου. Μακροπρόθεσμα, η ανωτέρω πώληση θα έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση των τιμών των αυτοκινήτων δεξιάς διεύθυνσης στο Ηνωμένο Βασίλειο. Εξάλλου, μια εμπορική αντιπροσωπεία χρειάζεται σημαντικές επενδύσεις. Η ικανοποιητική απόδοση του κεφαλαίου θα μειωθεί, αν δεν εξαλειφθεί τελείως, στην περίπτωση που αυτοκίνητα δεξιάς διεύθυνσης, τα οποία κατασκευάζονται στην ηπειρωτική Ευρώπη, αγοράζονται από πελάτες, στο Ηνωμένο Βασίλειο, σε τιμές που στην ουσία είναι τιμές που ισχύουν στην ηπειρωτική Ευρώπη.

Σημειώνεται ότι κανείς από τους ενδιαφερόμενους αντιπροσώπους δεν επιχείρησε ούτε έδειξε ενδιαφέρον να εισαγάγει αυτοκίνητα Ford, παράλληλα, παρ' όλο που το σύστημα διάθεσης το επέτρεπε, και παρ' όλο που σε ορισμένα μοντέλα θα κέρδιζε περισσότερο απ' ό,τι αν τα αγόραζε από τη Ford Βρετανίας.

- (26) Το Ευρωπαϊκό Γραφείο Ενώσεων Καταναλωτών (ΕΓΕΚ), το οποίο είναι μια ένωση οργανώσεων καταναλωτών από κάθε κράτος μέλος, έκανε, μεταξύ άλλων, τα εξής σχόλια:

«Πράγματι, οι καταναλωτές θα αγοράζουν κυρίως —αν όχι αποκλειστικά— αυτοκίνητα από το εξωτερικό εάν οι διαφορές στην τιμή καθιστούν τις συναλλαγές αυτές συμφέρουσες. Οι επανειλημμένες προσπάθειες από ορισμένους κατασκευαστές αυτοκινήτων να διαμοιράσουν την κοινή αγορά και να επιβάλουν περιορισμούς στις παράλληλες εισαγωγές, κάθε φορά που οι διαφορές στην τιμή δημιουργούν κίνητρο στους καταναλωτές για να αγοράσουν από το εξωτερικό,

υπονομεύουν σοβαρά τις βασικές αρχές της συνθήκης.»

Z. Η διαδικασία

- (27) Η Επιτροπή, με την απόφασή της 82/628/ΕΟΚ της 18ης Αυγούστου 1982 περί προσωρινών μέτρων⁽¹⁾, ζήτησε, μεταξύ άλλων, από τη Ford Γερμανίας να αποσύρει την εγκύκλιό της της 27ης Απριλίου 1982 προς τους γερμανούς εμπορικούς αντιπροσώπους και να μη λαμβάνει μέτρα τα οποία έχουν ισοδύναμο αποτέλεσμα με την εγκύκλιο. Η προαναφερόμενη απόφαση περί προσωρινών μέτρων εφαρμόζεται μέχρι την έκδοση απόφασης με την οποία θα περατώνεται η διαδικασία, δηλαδή μέχρι την έκδοση της παρούσας απόφασης.

Στις 3 Σεπτεμβρίου 1982, η Ford Γερμανίας προσέφυγε στο Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων με σκοπό την ακύρωση της απόφασης της Επιτροπής και την αναστολή της εκτέλεσής της. Στις 29 Σεπτεμβρίου 1982, ο πρόεδρος του Δικαστηρίου αποφάσισε βάσει προσωρινής απόφασης:

- την αναστολή της απόφασης της Επιτροπής στο βαθμό που αυτή απαιτεί από τη Ford Γερμανίας να προμηθεύει στους γερμανούς εμπορικούς αντιπροσώπους της αυτοκίνητα δεξιάς διεύθυνσης τα οποία έχουν βρετανικές προδιαγραφές,
- τη διατήρηση της απόφασης σε ισχύ, στο βαθμό που αυτή απαιτεί από τη Ford Γερμανίας να προμηθεύει στους γερμανούς αντιπροσώπους της αυτοκίνητα δεξιάς διεύθυνσης τα οποία είναι κατασκευασμένα με γερμανικές προδιαγραφές, με τον όρο, όμως, ότι η εν λόγω προμήθεια περιορίζεται σε έναν ορισμένο αριθμό αυτοκινήτων.

Στις 24 Αυγούστου 1982, η Επιτροπή έστειλε ανακοίνωση αιτιάσεων στη Ford Γερμανίας, στην οποία η τελευταία απάντησε στις 5 Νοεμβρίου 1982. Η Ford Γερμανίας δεν ζήτησε να ακουσθούν οι απόψεις της προφορικά.

II. ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

A. Εφαρμογή του άρθρου 85 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΟΚ

- (28) Η παρούσα απόφαση αφορά μόνο τη σύμβαση γενικού αντιπροσώπου όπως εφαρμόζεται από τη Ford Γερμανίας από την 1η Μαΐου 1982, και κατά την εφαρμογή της οποίας η Ford Γερμανίας έπαυσε να προμηθεύει αυτοκίνητα δεξιάς διεύθυνσης στους γερμανούς αντιπροσώπους της.
- (29) Το σύστημα διάθεσης της Ford στη Γερμανία βασίζεται στη σύμβαση γενικού αντιπροσώπου που συνάπτεται μεταξύ επιχειρήσεων (της Ford Γερμανίας και των εξουσιοδοτημένων της αντιπροσώπων).

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. L 256 της 2. 9. 1982, σ. 20.

- (30) Σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 6 της σύμβασης γενικού αντιπροσώπου, η Ford Γερμανίας παραχωρεί στον εμπορικό αντιπρόσωπο μια περιοχή στην οποία αυτός έχει την ευθύνη των πωλήσεων (Marktverantwortungsgebiet) και αναλαμβάνει τη δέσμευση να μη συνάπτει καταρχήν συμφωνίες για τη διάθεση των προϊόντων και την παροχή υπηρεσιών με άλλες επιχειρήσεις οι οποίες λειτουργούν εντός της παραχωρηθείσας περιοχής.

Με τον τρόπο αυτό περιορίζεται η ελευθερία της Ford Γερμανίας να συνάπτει συμφωνίες με άλλους αντιπροσώπους για την πώληση αυτοκινήτων Ford και επομένως περιορίζεται ο ανταγωνισμός.

- (31) Το άρθρο 2 της σύμβασης γενικού αντιπροσώπου δεν επιτρέπει στους αντιπροσώπους της Ford να πωλούν αυτοκίνητα σε ανεξάρτητους μεταπωλητές. Οι επιχειρήσεις μεταπώλησης του είδους αυτού είναι αδύνατο να αγοράζουν και να μεταπωλούν τα προϊόντα που καλύπτονται από τη σύμβαση γενικού αντιπροσώπου. Το άρθρο 5 ορίζει ότι ο εμπορικός αντιπρόσωπος της Ford δεν δύναται, χωρίς τη συγκατάθεση της Ford Γερμανίας, να πωλεί καινούρια αυτοκίνητα τα οποία δεν έχουν κατασκευασθεί από τη Ford Γερμανίας ή από άλλη εταιρεία του ομίλου Ford· το άρθρο 5 υποβάλλει στον εμπορικό αντιπρόσωπο την υποχρέωση να μη συμβάλλεται με τρίτους για τη διάθεση των προϊόντων και την παροχή υπηρεσιών σε τρίτους όσον αφορά προϊόντα ανταγωνισμού των προϊόντων της Ford. Η παράγραφος 3 του άρθρου 6, τέλος, υποχρεώνει τον εμπορικό αντιπρόσωπο της Ford να μη μετέχει σε καμία ειδική δραστηριότητα πώλησης εκτός της περιοχής για την οποία έχει την ευθύνη των πωλήσεων.

- (32) Οι ρήτρες αυτές περιορίζουν τον ανταγωνισμό με τη μείωση του αριθμού των εμπορικών αντιπροσώπων που είναι διαθέσιμοι για τους άλλους κατασκευαστές αυτοκινήτου. Ο περιορισμός των εμπορικών αντιπροσώπων στις περιοχές που τους έχουν παραχωρηθεί και στα προϊόντα της Ford περιορίζει, εξάλλου, την ένταση του ανταγωνισμού εντός αλλά και εκτός της παραχωρηθείσας περιοχής, τόσο μέσα στο δίκτυο διάθεσης της Ford Γερμανίας όσο και στο επίπεδο του ανταγωνισμού μεταξύ επιχειρήσεων.

Οι εγκεκριμένοι αντιπρόσωποι της Ford δεν δύναται να συνάπτουν ελεύθερες συμφωνίες με άλλους μεταπωλητές εντός και εκτός της παραχωρηθείσας σε αυτούς περιοχής, διαμέσου των οποίων θα επιθυμούσαν να διαθέτουν προϊόντα ή να παρέχουν υπηρεσίες σε αυτοκίνητα Ford.

Οι υποχρεώσεις αυτές που επιβάλλονται στον εμπορικό αντιπρόσωπο της Ford του αφήνουν μόνο περιορισμένα περιθώρια για τον καθορισμό της εμπορικής του πολιτικής.

- (33) Η σύμβαση γενικού αντιπροσώπου έχει σημαντικές επιπτώσεις στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών για τους ίδιους λόγους που αναφέρονται στην παράγραφο 19 της απόφασης 75/73/ΕΟΚ της Επι-

τροπής της 13ης Δεκεμβρίου 1974 (Απόφαση BMW) (1), και συγκεκριμένα για το λόγο ότι οι μεταπωλητές, που σε άλλη περίπτωση θα είχαν τη δυνατότητα να εξάγουν προϊόντα Ford αλλά αποκλείονταν από το σύστημα διάθεσης, εμποδίζονταν να προμηθεύουν σε πελάτες σε άλλα κράτη μέλη. Οι εγκεκριμένοι αντιπρόσωποι της Ford Γερμανίας δεν επιτρέπεται να αναπτύσσουν δραστηριότητες πώλησης εκτός της Γερμανίας ούτε να παραδίδουν αυτοκίνητα Ford σε λιανικούς μεταπωλητές σε άλλα κράτη μέλη, που δεν ανήκουν σε ένα από τα συστήματα διάθεσης Ford. Η άρνηση διάθεσης εμποδίζει όλες τις παραδόσεις αυτοκινήτων δεξιάς διεύθυνσης από αντιπροσώπους της Ford στη Γερμανία, είτε προς άλλους εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους της Ford είτε στους τελικούς καταναλωτές, ιδίως στο Ηνωμένο Βασίλειο.

- (34) Λόγω των διατάξεων αυτών, που αποτελούν το πιο σημαντικό μέρος της σύμβασης γενικού αντιπροσώπου της Ford, το άρθρο 85 παράγραφος 1 εφαρμόζεται στη σύμβαση αυτή. Κατά συνέπεια, στην παρούσα απόφαση, δεν είναι απαραίτητη η ενασχόληση με τις άλλες ρήτρες και πρακτικές που αναφέρονται στο σημείο 15.

B. Μη εφαρμογή του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΟΚ

- (35) Η Επιτροπή, κατά την εφαρμογή του άρθρου 85 παράγραφος 3, έχει κάποια διακριτική ευχέρεια (βλ. απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στην υπόθεση 26/76 — Metro κατά της Επιτροπής, Συλλογή Νομολογίας 1977, σ. 1916). Κάθε φορά που η Επιτροπή πρέπει να αποφασίσει αν συντρέχουν οι τέσσερις όροι εφαρμογής του άρθρου 85 παράγραφος 3 (βελτίωση της παραγωγής ή της διανομής των προϊόντων ή προώθηση της οικονομικής προόδου· εξασφάλιση για τους καταναλωτές δίκαιου τμήματος από το όφελος που προκύπτει· αναγκαίος χαρακτήρας των περιορισμών, μη εξάλειψη του ανταγωνισμού), πρέπει επίσης να εξετάζει κατά πόσο τα πλεονεκτήματα (βλ. απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στις υποθέσεις 56/64 και 58/64 — Consten και Grunding κατά Επιτροπής, Συλλογή Νομολογίας 1966, σ. 502, στο κείμενο στην αγγλική γλώσσα, σ. 348) που προκύπτουν από την εφαρμογή της συμφωνίας διανομής αντισταθμίζουν τα μειονεκτήματα που οφείλονται στον περιορισμό του ανταγωνισμού στην πρακτική του εφαρμογή. Μεταξύ των στοιχείων που πρέπει να ληφθούν υπόψη, θα πρέπει να θεωρηθεί, όπως και η απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων το υπενθυμίζει στην υπόθεση AEG, (στην παράγραφο 37 της απόφασης 107/82 της 25ης Οκτωβρίου 1983), το γεγονός ότι η εφαρμογή ενός συστήματος επιλεκτικής διανομής αποβλέπει στη διατήρηση ενός επιπέδου υψηλών τιμών ή στον αποκλεισμό ορισμένων μεθόδων εμπορίας.

(1) ΕΕ αριθ. L 29 της 3. 2. 1975, σ. 1.

(36) Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κατά την εφαρμογή του άρθρου 85 παράγραφος 3, οι συμφωνίες πρέπει να εξετάζονται ως προς όλες τις περιστάσεις. Η Επιτροπή θεωρεί ότι μεταξύ των περιστάσεων θα πρέπει κατ' εξοχήν να ληφθούν υπόψη τα εμπόδια που ένα συμβαλλόμενο μέρος παρεμβάλλει το ίδιο στη λειτουργία του ανταγωνισμού με τη μέθοδο των παράλληλων εισαγωγών.

Η Ford Γερμανίας διατείνεται ότι η παράλειψη από ενέργεια η οποία θα έθετε τους γερμανούς μεταπωλητές σε ανταγωνιστική κατά κάποιο τρόπο θέση δεν είναι δυνατόν να ισοδυναμεί με περιορισμό που επιβάλλεται σ' αυτούς μέσω συμφωνίας. Η άρνηση εφοδιασμού με αυτοκίνητα δεξιάς διεύθυνσης είναι, σύμφωνα με τη Ford Γερμανίας, μονομερής ενέργεια που δεν είναι δυνατόν να λαμβάνεται υπόψη όταν εξετάζεται το ζήτημα της απαλλαγής της σύμβασης γενικού αντιπροσώπου.

Η Επιτροπή θεωρεί, αντίθετα, ότι δικαιούται να αρνηθεί την απαλλαγή εάν ένα από τα συμβαλλόμενα μέρη ασκεί δικαιώματα ή παίρνει μέτρα για την παρεμπόδιση εμπορών ή καταναλωτών από την πρόσβαση σε αγαθά στα οποία αναφέρεται η συμφωνία στην περιοχή τους ή αλλού. Αυτό καθίσταται σαφές ήδη από το άρθρο 3 του κανονισμού 67/67/ΕΟΚ⁽¹⁾ και το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1983/83⁽²⁾. Αυτό σημαίνει ότι μονομερή μέτρα τα οποία, μόνα τους, δεν συνιστούν συμφωνίες ή πρακτικές, κατά την έννοια του άρθρου 85 παράγραφος 1, θα πρέπει ωστόσο να μπορούν να σταθμιστούν κατά την απόφαση περί χορηγήσεως της απαλλαγής. Αν η συνάφεια μεταξύ της μονομερούς πράξης και της συμφωνίας είναι αρκετά στενή και άμεση και αν η πράξη έχει σημαντικό αντίκτυπο για τον ανταγωνισμό, κατά την εξέταση της συμφωνίας, βάσει του άρθρου 85 παράγραφος 3, μπορεί να είναι αδιάφορο το κατά πόσο η πράξη είναι άμεση συνέπεια της συμφωνίας ή όχι.

Αντίθετα προς τον ισχυρισμό της Ford Γερμανίας, μια μονομερής πράξη είναι δυνατό να λαμβάνεται υπόψη από την Επιτροπή ακόμη και όταν δεν απορρέει άμεσα από τη συμφωνία, γιατί η Επιτροπή οφείλει να εξετάζει μια συμφωνία στα οικονομικά πλαίσια στα οποία εφαρμόζεται. Ακόμη και στην περίπτωση που θα ευσταθούσε ο ισχυρισμός της Ford Γερμανίας, η άρνηση εφοδιασμού μείωσε σημαντικά τα οφέλη της σύμβασης γενικού αντιπροσώπου έναντι των αγοραστών που επιθυμούσαν να λάβουν αυτοκίνητα δεξιάς διεύθυνσης με ευνοϊκές τιμές. Κατά την εκτίμηση του κατά πόσο εθνικό σύστημα διανομής εντός της Κοινότητας πληροί τους όρους του άρθρου 85 παράγραφος 3, η δυνατότητα διενέργειας παράλληλων εισαγωγών από και προς το εν λόγω κρά-

τος μέλος πρέπει να λαμβάνεται πάντοτε υπόψη, αφού οι εισαγωγές αυτές θα έχουν σημαντικό αποτέλεσμα στον ενδοεπιχειρησιακό ανταγωνισμό των τιμών στα οικεία κράτη μέλη και επομένως στα οφέλη που προκύπτουν από τη συμφωνία για τους καταναλωτές. Με τον όρο «καταναλωτές» στο άρθρο 85 παράγραφος 3 εννοούνται οι καταναλωτές σε ολόκληρη την Κοινότητα και όχι σε ένα μόνο κράτος μέλος.

(37) Η σύμβαση γενικού αντιπροσώπου της Ford Γερμανίας, όπως λειτουργούσε πριν από την 1η Μαΐου 1982, φαίνεται να παρέχει ουσιαστικά μερικά από τα οφέλη που συνήθως προκύπτουν από τις συμφωνίες διανομής στη βιομηχανία των αυτοκινήτων. Τα οφέλη όμως αυτά δεν είναι ούτε ιδιαίτερα ούτε εξαιρετικά.

(38) Μολονότι η Ford Γερμανίας εξακολουθεί να παράγει αυτοκίνητα δεξιάς διεύθυνσης στη Γερμανία και θα της ήταν εύκολο να τα διαθέτει εκεί, από την 1η Μαΐου 1982 οι αντιπρόσωποι της Ford Γερμανίας δεν έχουν τη δυνατότητα να διαθέτουν αυτοκίνητα δεξιάς διεύθυνσης σε εγκεκριμένους αντιπροσώπους και τελικούς αγοραστές ούτε εντός της περιοχής πωλήσεών τους ούτε εκτός.

(39) Οι καταναλωτές στη Γερμανία και στο Ηνωμένο Βασίλειο δεν μπορούν πλέον να αγοράζουν αυτοκίνητα Ford δεξιάς διεύθυνσης από γερμανούς αντιπροσώπους, όπως μπορούσαν προ της 1ης Μαΐου 1982. Δεδομένου ότι τα αυτοκίνητα αποτελούν ένα από τα πλέον ακριβότερα αγαθά που αγοράζονται από τους περισσότερους καταναλωτές και δεδομένου ότι η ζήτηση των καταναλωτών στο Ηνωμένο Βασίλειο αφορά σχεδόν αποκλειστικά αυτοκίνητα δεξιάς διεύθυνσης, το μειονέκτημα για το συμφέρον τους είναι σημαντικό: οι καταναλωτές εντός της Κοινότητας και ιδίως οι αγοραστές αυτοκινήτων στο Ηνωμένο Βασίλειο έχουν πλέον στερηθεί μιας σημαντικής πηγής εφοδιασμού αυτοκινήτων δεξιάς διεύθυνσης που παράγονται με χαμηλότερο κόστος από το κόστος παραγωγής στο Ηνωμένο Βασίλειο και διατίθενται σε χαμηλές τιμές.

(40) Τα αυτοκίνητα δεξιάς διεύθυνσης, που παραδίδονται στα πλαίσια των εν λόγω συμφωνιών, προσφέρονται για εξαγωγή. Πολλά από τα αυτοκίνητα δεξιάς διεύθυνσης που κατασκευάζονται στη Γερμανία από τη Ford Γερμανίας, εξάγονται σε άλλο κράτος μέλος. Έχουν ήδη πωληθεί και μπορούν να πωλούνται κανονικά προς ή από εγκεκριμένους αντιπροσώπους στη Γερμανία σε τιμές σημαντικά κατώτερες από αυτές με τις οποίες πωλούνται αλλού.

(41) Ο μοναδικός λόγος για την άρνηση του εφοδιασμού των τοπικών εγκεκριμένων αντιπροσώπων με αυτοκίνητα κατάλληλα για εξαγωγή είναι η επιθυμία προστασίας της αγοράς στο άλλο κράτος μέλος από παράλληλες εισαγωγές με ευνοϊκότερες τιμές. Υπό όλες αυτές τις περιστάσεις, η άρνηση εφοδιασμού μπορεί να θεωρηθεί σαν στοιχειοκλειδί για τον τεχνητό διαμελισμό της κοινής

(1) ΕΕ αριθ. 57 της 25. 3. 1967, σ. 849/67.

(2) ΕΕ αριθ. L 173 της 30. 6. 1983, σ. 1.

αγοράς και για τη διατήρηση του επιπέδου των τιμών σε κράτος με υψηλές τιμές (όπου οι τιμές είναι υψηλές επειδή το κόστος παραγωγής της Ford στο κράτος αυτό είναι υψηλό —βλέπε σημείο 24 παραπάνω).

(42) Αντίθετα με τους ισχυρισμούς της Ford Γερμανίας, η σχέση μεταξύ της άρνησης εφοδιασμού των γερμανών αντιπροσώπων με αυτοκίνητα δεξιάς διεύθυνσης και της γερμανικής σύμβασης γενικού αντιπροσώπου είναι στενή και άμεση. Η εγκύκλιος της 27ης Απριλίου 1982 απευθυνόταν αποκλειστικά στους γερμανούς αντιπροσώπους που ήταν συμβαλλόμενα μέρη στη γερμανική σύμβαση γενικού αντιπροσώπου. Προηγουμένως, η Ford Γερμανίας πωλούσε αυτοκίνητα δεξιάς διεύθυνσης στη Γερμανία μόνο προς τους διανομείς αυτούς και το δικαίωμα των διανομέων να προμηθεύονται αυτοκίνητα Ford (άρθρο 2 της σύμβασης), καθώς και οι στόχοι των πωλήσεών τους (άρθρο 6 της σύμβασης), περιλάμβανε τα αυτοκίνητα δεξιάς διεύθυνσης με γερμανικές προδιαγραφές. Με την εγκύκλιο άλλαξε η σχέση της Ford Γερμανίας με τους αντιπροσώπους που ήταν συμβαλλόμενα μέρη στη σύμβαση γενικού αντιπροσώπου. Η σύμβαση γενικού αντιπροσώπου της Ford Γερμανίας και ο τύπος των σχέσεων που δημιουργήθηκε αποτέλεσαν επομένως το πλαίσιο και το περιεχόμενο της εγκυκλίου της Ford και της παύσης του εφοδιασμού με ανάλογα αυτοκίνητα από την επιχείρηση αυτή. Εμποδίζοντας τους γερμανούς αντιπροσώπους να εξάγουν αυτοκίνητα Ford δεξιάς διεύθυνσης, η εγκύκλιος καθιστά τα αποτελέσματα της σύμβασης περισσότερο περιοριστικά και τα οφέλη από αυτή πολύ λιγότερο προφανή από ό,τι θα συνέβαινε εάν δεν υπήρχε η άρνηση αυτή.

(43) Η Επιτροπή, συγκρίνοντας τη βελτίωση της διανομής των αυτοκινήτων που απορρέει από τη συμφωνία —καθώς και τη συμμετοχή των καταναλωτών στα εν λόγω πλεονεκτήματα— με τα μειονεκτήματα που προκύπτουν από τη συμφωνία λαμβάνοντας υπόψη όλες τις νομικές και οικονομικές περιστάσεις, διαπιστώνει ότι το σύστημα διανομής της Ford Γερμανίας, όπως εφαρμόζεται από την 1η Μαΐου 1982, δεν επιτρέπει την άσκηση κανονικού ανταγωνισμού στο επίπεδο διανομής, αφού δεν είναι πλέον δυνατό να αγοράζονται αυτοκίνητα δεξιάς διεύθυνσης Ford στη Γερμανία, με τις σημαντικά χαμηλότερες γερμανικές τιμές (βλ. σημείο 22), και με τον τρόπο αυτό μειώνεται σημαντικά η ανταγωνιστική πίεση στη Ηνωμένο Βασίλειο.

Γενικά, οι καταναλωτές πρέπει να είναι ελεύθεροι να αγοράζουν αυτοκίνητα Ford οπουδήποτε επιθυμούν εντός της Κοινότητας και, αν δεν υπάρχουν ισχυροί αντίθετοι λόγοι, οι αντιπρόσωποι της Ford πρέπει να είναι σε θέση να διαπραγματεύονται ελεύθερα όλους τους σημαντικούς τύπους των αυτοκινήτων Ford, ιδίως αυτούς που παράγονται από τον όμιλο Ford που τους εφοδιάζει με τους τύπους αυτούς των αυτοκινήτων. Γενικά,

απαραίτητη προϋπόθεση για χορήγηση απαλλαγής είναι οι αντιπρόσωποι και καταναλωτές να απολαύουν των ελευθεριών αυτών και η επιχείρηση να μη λαμβάνει μέτρα για να παρεμποδίζει τους πελάτες σε ένα κράτος μέλος από την προμήθεια των προϊόντων της σε άλλο κράτος μέλος. Αυτό ισχύει ακόμη περισσότερο στην περίπτωση που ο μοναδικός στόχος των μέτρων αυτών έγκειται στην παρεμπόδιση του ανταγωνισμού μεταξύ εγκεκριμένων αντιπροσώπων και στην προστασία υψηλότερων επιπέδων τιμών.

(44) Αντίθετα με τους ισχυρισμούς της Ford Γερμανίας, για τη χορήγηση απαλλαγής στη Ford Γερμανίας δεν αρκεί να μην επιβάλλεται κανένας περιορισμός στους αντιπροσώπους της Ford σχετικά με την πώληση ή την εξαγωγή των αυτοκινήτων Ford που έχουν ήδη στη διάθεσή τους. Δεδομένου ότι τα αποτελέσματα μιας περιοριστικής συμφωνίας πρέπει να εξετάζονται στο οικονομικό και νομικό τους πλαίσιο, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και οι ενέργειες τους ενός ή και των δύο συμβαλλόμενων μερών της σύμβασης. Η άρνηση εφοδιασμού αυτοκινήτων για τα οποία υπάρχει ορισμένη ζήτηση εντός της Γερμανίας και ισχυρή ζήτηση εκτός Γερμανίας προκαλεί ουσιαστικά το ίδιο οικονομικό αποτέλεσμα με την απαγόρευση των εξαγωγών αυτοκινήτων δεξιάς διεύθυνσης από τη Γερμανία.

Αν οι τιμές για αυτοκίνητα δεξιάς διεύθυνσης που όριζε η Ford Γερμανίας στους γερμανούς αντιπροσώπους της ήταν στο ίδιο ή περίπου στο ίδιο σημαντικά υψηλότερο επίπεδο των αντίστοιχων τιμών που ισχύουν στο Ηνωμένο Βασίλειο, αυτό ουσιαστικά θα ισοδυναμούσε, από πλευράς οικονομικού αποτελέσματος, με παρεμπόδιση των εξαγωγών.

Δεδομένου ότι για τη χορήγηση απαλλαγής αποτελεί κανονικά απαραίτητη προϋπόθεση να επιτρέπεται ή τουλάχιστον να μην παρεμποδίζεται ο ενδοεπιχειρησιακός ανταγωνισμός στο επίπεδο της διανομής, ανεξαρτήτως εθνικών συνόρων, και συνεπώς τα συστήματα διανομής που εφαρμόζονται στην Κοινότητα να μην προξενούν σκοπίμως την απομόνωση σημαντικού μέρους της κοινοτικής αγοράς από το υπόλοιπο (βλ. άρθρο 3 των κανονισμών 67/67/ΕΟΚ και (ΕΟΚ) αριθ. 1983/83, η διακοπή του εφοδιασμού της αγοράς με αυτοκίνητα Ford δεξιάς διεύθυνσης στη Γερμανία καθιστά απρόσφορη, στην προκειμένη περίπτωση, τη χορήγηση απαλλαγής.

(45) Η Ford Γερμανίας διατείνεται ότι η άρνηση απαλλαγής θα την υποχρέωνε να εφαρμόζει «full line availability», δηλαδή να έχει στη διάθεση των γερμανών αντιπροσώπων όλα τα αυτοκίνητα της σειράς τα οποία εμπορεύονται εταιρείες του ομίλου Ford σε οποιοδήποτε μέρος της Κοινότητας. Η Ford Γερμανίας ισχυρίζεται, εξάλλου, ότι τυχόν άρνηση θα ισοδυναμούσε με επιβολή υποχρέωσης προς αυτήν να κατασκευάζει αυτοκίνητα δεξιάς διεύθυνσης. Κανένα από τα δύο επιχειρήματα δεν ευσταθεί.

Η παρούσα απόφαση καταλήγει απλά και μόνο στο συμπέρασμα ότι ο μονομερής τερματισμός του εφοδιασμού, που έχει πρακτικά αποτελέσματα ανάλογα με μια απαγόρευση εξαγωγής, είναι δυνατόν να καθιστά το άρθρο 85 παράγραφος 3 ανεφάρμοστο και ότι, εν πάση περιπτώσει, προκειμένου η Ford Γερμανίας να τύχει απαλλαγής, θα πρέπει να φροντίσει τα αυτοκίνητα δεξιάς διεύθυνσης που παράγει να είναι διαθέσιμα στους γερμανούς αντιπροσώπους, όπως το έπραττε πριν από τον Μάιο του 1982. Η Ford Γερμανίας είναι ελεύθερη, εφόσον το επιθυμεί, να συνάψει σύμβαση αντιπροσώπου που δεν εμπίπτει στο άρθρο 85 παράγραφος 1. Η Επιτροπή δεν αποφασίζει κατά πόσον και μέχρι ποίου σημείου η Ford Γερμανίας ή οποιαδήποτε άλλη εταιρεία θα ήταν δυνατόν, σαν όρο για τη χορήγηση απαλλαγής μιας σύμβασης αντιπροσωπείας, να καθιστά διαθέσιμα προϊόντα τα οποία δεν παρήγε ή δεν πωλούσε στο εν λόγω κράτος μέλος ή την πλήρη σειρά των προϊόντων που παράγει ο όμιλός της στην Κοινότητα. Με την παρούσα απόφαση δεν τίθεται απαραίτητη προϋπόθεση για την απαλλαγή της συμφωνίας αντιπροσώπων της Ford Γερμανίας ότι οι αντιπρόσωποι πρέπει να είναι σε θέση να πωλούν αυτοκίνητα που διαθέτουν στοιχεία εξοπλισμού που δεν ήταν σημαντικά σε μεγάλο αριθμό καταναλωτών ή που θα ήταν δυνατόν να τα εγκαταστήσουν εύκολα και με χαμηλό κόστος οι αγοραστές που τα επιθυμούν. Το σύστημα δεξιάς διεύθυνσης δεν αποτελεί, ωστόσο, μέρος των ασήμαντων αυτών ειδικών περιπτώσεων. Αντίθετα, με την παρούσα απόφαση, η Ford Γερμανίας διατηρεί την ευχέρεια να παραδίδει τα αυτοκίνητα αυτά δεξιάς διεύθυνσης με τις γερμανικές προδιαγραφές ή με άλλες. Η Επιτροπή, εξάλλου, δεν αποφασίζει κατά πόσον αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση, για τη χορήγηση απαλλαγής, τα αυτοκίνητα δεξιάς διεύθυνσης να είναι διαθέσιμα στους αντιπροσώπους της Ford Γερμανίας, αν η Ford Γερμανίας δεν παράγει πλέον αυτοκίνητα του είδους αυτού ή είναι αδύνατο να τα παράγει σε κόστος σημαντικά χαμηλότερο από το κόστος παραγωγής τους στο Ηνωμένο Βασίλειο: στην προκειμένη περίπτωση δεν προκύπτουν ανάλογα ζητήματα.

- (46) Οι αντιπρόσωποι της Ford στο Ηνωμένο Βασίλειο διατείνονται ότι θα υποστούν σοβαρή πτώση των πωλήσεων εάν η Ford Γερμανίας διαθέτει αυτοκίνητα δεξιάς διεύθυνσης στους γερμανούς αντιπροσώπους της, όπως το έπραττε πριν από την 1η Μαΐου 1982, στις ίδιες ουσιαστικά τιμές που ισχύουν και για τα αυτοκίνητα αριστερής διεύθυνσης. Τα διαφορετικά επίπεδα τιμών δεν είναι, ωστόσο, δυνατόν να αιτιολογήσουν την προστασία έναντι του ενδοεπιχειρησιακού ανταγωνισμού, ιδίως όταν η προστασία αυτή θα συγκρουόταν με τη θεμελιώδη αρχή της κοινής αγοράς που απαιτεί την ύπαρξη ανταγωνισμού κατά τις εισαγωγές.

Γ. Εφαρμογή του άρθρου 3 του κανονισμού αριθ. 17

- (47) Για τους λόγους που εκτίθενται παραπάνω, η σύμβαση γενικού αντιπροσώπου παραβιάζει το άρθρο 85 παράγραφος 1 και δεν μπορεί, όπως εφαρμόζεται από την 1η Μαΐου 1982, να τύχει απαλλαγής σύμφωνα με το άρθρο 85 παράγραφος 3. Αποτελεί, κατόπιν αυτού, παράβαση του άρθρου 85 παράγραφος 1. Η Επιτροπή κρίνει ότι οφείλει να υποχρεώσει κατά συνέπεια τη Ford Γερμανίας, σύμφωνα με το άρθρο 3 του κανονισμού αριθ. 17, να θέσει αμέσως τέρμα στην παράβαση και να απέχει από κάθε άλλη συμφωνία ή συνδυασμένη πρακτική έχει το ίδιο αντικείμενο ή αποτέλεσμα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η σύμβαση γενικού αντιπροσώπου που καταρτίστηκε από τη Ford Werke AG με γερμανούς αντιπροσώπους αυτοκινήτων για την πώληση προϊόντων Ford, περιορίζει τον ανταγωνισμό που επηρεάζει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών, κατά την έννοια του άρθρου 85 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΟΚ. Η χορήγηση απαλλαγής, σύμφωνα με το άρθρο 85 παράγραφος 3, για τη σύμβαση γενικού αντιπροσώπου, όπως εφαρμόζεται από τη Ford Werke Aktiengesellschaft από την 1η Μαΐου 1982, απορρίπτεται.

Άρθρο 2

Η Ford Werke Aktiengesellschaft υποχρεώνεται να θέσει αμέσως τέρμα στη διαπιστωθείσα παράβαση.

Άρθρο 3

Η απόφαση της Επιτροπής με ημερομηνία 18 Αυγούστου 1982 που απευθυνόταν στη Ford Werke Aktiengesellschaft, στην Κολωνία, ανακαλείται με αποτελέσματα από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης στη Ford Werke Aktiengesellschaft.

Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στη Ford Werke Aktiengesellschaft, Ottoplatz 2, Κολωνία, Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας.

Βρυξέλλες, 16 Νοεμβρίου 1983.

Για την Επιτροπή

Frans ANDRIESEN

Μέλος της Επιτροπής