hensyn til alle omstændighederne omkring aftalens anvendelse. Den er berettiget til at antage, at producentens nægtelse af at levere visse eksportegnede produkter til forhandlerne i en medlemsstat i sig selv er et meget vigtigt element i en kunstig opdeling af fællesmarkedet, og til at afveje den forbedrede distribution af varen som følge af aftalen mod ulemperne, der på det konkurrencemæssig plan består i, at det i en medlemsstat er umuligt at købe visse produkter til de priser, der anvendes dér, og i, at det konkurrencemæssige pres i en anden medlemsstat er aftaget betydeligt som følge heraf.

3. Ved en afgørelse om nægtelse af at give fritagelse for et selektivt distributionssystem i medfør af traktatens artikel 85, stk. 3, er Kommissionen ikke forpligtet til at foretage en detaljeret gennemgang af alle de fordele og ulemper, der kan følge af det omhandlede system, når den har god grund til at mene, at producenten har anvendt systemet med det formål at forhindre parallelimport og således opnå en kunstig opdeling af fællesmarkedet.

FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT SIR GORDON SLYNN

fremsat den 8. maj 1985 *

Høje Domstol.

Disse forenede sager er anlagt i medfør af EØF-traktatens artikler 173 og 174. Sagsøgerne er Ford-Werke AG (sag 25/84), som er registreret i Forbundsrepublikken Tyskland (herefter benævnt Ford Germany), og Ford of Europe Incorporated (sag 26/84), som er registreret i staten Delaware, USA (herefter benævnt Ford Europe). Begge sagsøgerne er datterselskaber af Ford Motor Company, som også er registreret i De forenede Stater. Sagsøgerne har nedlagt påstand om annullation af artiklerne 1 og 2 i Kommissionens beslutning 83/560 af 16. november 1983 (EFT 1983 L 327, s. 31). Denne beslutning er Kommissionens endelige beslutning i forbindelse med en undersøgelse af den ordning, Ford Germany havde indført for distribution og salg af Ford-produkter i Tyskland. Den 18. august 1982 blev der truffet en foreløbig beslutning (EFT 1982 L 256, s. 20), som blev annulleret af Domstolen i dommen i de forenede sager 228 og 229/82, *Ford of Europe Incorporated og Ford-Werke AG* mod *Kommissionen* (Sml. 1984, s. 1129), af 28. februar 1984. I disse sager er der givet en udførlig redegørelse for de faktiske omstændigheder. Med henblik på den foreliggende sag anser jeg det for tilstrækkeligt at give et resumé.

* Oversat fra engelsk.

Ford Germany fremstiller Ford-køretøjer og sælger dem i Tyskland. Selskabet sælger en betydelig del af sin produktion til andre selskaber i Ford-koncernen, navnlig til Ford Motor Company Limited (herefter benævnt Ford Britain). Ford Germany distribuerer langt de fleste — hvis ikke alle — de Ford-køretøjer, selskabet sælger i Tyskland, gennem et selektivt distributionssystem. Den 14. maj 1976 anmeldte selskabet en ny hovedforhandleraftale til Kommissionen. Ved anmeldelsen anmodede selskabet om negativattest for hovedforhandleraftalen eller en fritagelse i medfør af traktatens artikel 85, stk. 3. På det afgørende tidspunkt (1982) solgte Ford Germany både venstrestyrede og højrestyrede køretøjer til sine forhandlere i henhold til hovedforhandleraftalen. De højrestyrede køretøjer blev bygget efter specifikationerne i tysk lovgivning og blev solgt til den sædvanlige pris for venstrestyrede køretøjer med tillæg af administrationsomkostninger. Ford Germany iværksatte også en »Visit Europe Plan«, som ikke blev anmeldt til Kommissionen. I henhold til denne plan solgte Ford Germany blandt andet højrestyrede køretøjer, der var bygget efter specifikationerne i engelsk lovgivning, til individuelle private købere på besøg i Tyskland. Der synes at være enighed om, at disse biler juridisk set blev solgt til de enkelte købere således, at den tyske forhandler optrådte som købers agent. Sagsøgerne har gjort gældende, at Visit Europe-planen slet ikke havde noget at gøre med hovedforhandleraftalen. Kommissionen mener ikke, at dette er korrekt. Den har påpeget, at forhandlernes avance i henhold til denne plan stort set var den samme som avancen på biler, der normalt blev solgt i henhold til hovedforhandleraftalen, og at Ford-forhandlernes forpligtelser f.eks. med hensyn til garanti og service var de samme. På den anden side var disse salg ikke nok til, at forhandlerne kunne nå deres salgsmål i henhold til hovedforhandleraftalen. Ved udgangen af 1981 var antallet af ordrer på højrestyrede biler, der var afgivet til Ford Germany i Tyskland, begyndt at stige hastigt. Efter hvad Ford Germany selv har oplyst, gav denne udvikling selskabet anledning til stor bekymring, fordi den var en trussel for Ford Britain's levedygtighed på lang sigt, og dette selskab var Ford Germany's vigtigste kunde. Efter at have forhandlet med Ford Britain og Ford Europe besluttede Ford Germany at standse salget af højrestyrede køretøjer i Tyskland både til de tyske Ford-forhandlere og i henhold til Visit Europe-planen. Selskabet meddelte sine forhandlere denne beslutning i en rundskrivelse, der blev udsendt den 27. april 1982. I rundskrivelsen oplyste selskabet, at det kun ville acceptere ordrer på højrestyrede køretøjer, hvis forhandleren havde modtaget dem inden den 1. maj 1982. Kommissionen anså forbindelsen mellem dette afslag på at levere og hovedforhandleraftalen for tæt og direkte, fordi rundskrivelsen udelukkende var henvendt til de tyske forhandlere, der var med i hovedforhandleraftalen. Rundskrivelsen havde derfor den virkning, at den ændrede forholdet mellem Ford Germany og de ved hovedforhandleraftalen udpegede forhandlere.

»Ford Germany's forhandleraftale og det aftaleforhold, denne skabte, var derfor den egentlige genstand for Ford's rundskrivelse og for leveringsstandsningen. Rundskrivelsen gør virkningen af aftalen meget mere restriktiv og fordelene ved den mindre, end

de ellers ville have været, ved at fratage de tyske forhandlere muligheden for at eksportere højrestyrede Ford-biler« (punkt 42 i beslutningen).

Den kommissionsbeslutning, der anfægtes i denne sag, er alene rettet til Ford Germany. Ford Europe's søgsmål kan antages til realitetsbehandling af de grunde, der er anført i præmis 13 i dommen i de forenede sager 228 og 229/82. Ifølge beslutningens artikel 1 begrænser hovedforhandleraftalen konkurrencen og påvirker handelen mellem medlemsstater i den i EØF-traktatens artikel 85, stk. 1, anvendte betydning; der kan ikke gives den i artikel 85, stk. 3, hjemlede fritagelse til hovedforhandleraftalen, »således som den har været anvendt af [Ford Germany] siden den 1. maj 1982«. I henhold til beslutningens artikel 2 skal Ford Germany »straks bringe den konstaterede overtrædelse til ophør«.

Beslutningen behandler hovedforhandleraftalen, »sådan som denne har været praktiseret siden den 1. maj 1982« (punkt 28 i beslutningen). Det er også understreget i beslutningens punkt 15 og 34, at Kommissionens undersøgelse af den ordning, Ford Germany har indført, er af begrænset omfang. Kommissionen påstår ikke, at den behandler alle aspekter af den ordning, Ford Germany har truffet med henblik på distribution og salg af Ford-køretøjer. Den ser kun på situationen efter, at rundskrivelsen af 27. april 1982 trådte i kraft.

De bestemmelser i hovedforhandleraftalen, som Kommissionen mener er omfattet af forbudet i traktatens artikel 85, stk. 1, er omtalt i beslutningens punkt 28-34. Disse går især ud på, at artiklerne 2, 5 og 6 i hovedforhandleraftalen i realiteten: a) begrænser konkurrencen ved at indskrænke antallet af forhandlere, der kan benyttes af andre bilfabrikanter, b) forpligter forhandlerne til at begrænse deres virksomhed til det tildelte område og til Ford-produkter, hvorved de også begrænser konkurrenceintensiteten både inden for og uden for det tildelte område, såvel inden for Ford Germany's distributionsnet som i konkurrencen mellem forskellige mærker, c) begrænser autoriserede Ford-forhandleres adgang til at bruge andre forhandlere til distribution af Ford-produkter, d) begrænser Ford Germany's udøvelse af sin kontraktlige frihed til at vælge andre videreforhandlere af Ford-biler, hvorved konkurrencen begrænses. Da artikel 85, stk. 1, ifølge Kommissionen finder anvendelse på disse bestemmelser, og da hovedforhandleraftalen i betydelig grad påvirker handelen mellem medlemsstater, fandt Kommissionen det unødvendigt at tage stilling til de øvrige bestemmelser og den praksis, der omtales i beslutningens punkt 15.

Herefter mener jeg, at det er klart, hvilke bestemmelser Kommissionen anser for at udgøre den overtrædelse af traktaten, som den har henvist til i beslutningens artikel 1, og som skal bringes til ophør i henhold til artikel 2.

Under disse omstændigheder kan der efter min opfattelse ikke gives Ford Germany og Ford Europe medhold, når de hævder, at Kommissionens beslutning er en tilsidesættelse af retssikkerhedsprincippet, for så vidt som beslutningen fastslår, at hovedforhandleraftalen er i strid med artikel 85, stk. 1. Det er det samme som at sige, at Kommissionen skal træffe en beslutning om, hvorvidt hver enkelt bestemmelse i aftalen eller endog hver enkelt handling foretaget af en

virksomhed er forenelig med konkurrencereglerne. Der er ikke blevet angivet nogen kilde til støtte for en så vidtgående opfattelse. Retssikkerhedsprincippet kræver efter min opfattelse ikke, at Kommissionen skal gøre noget sådant. Det er tilstrækkeligt, hvis den angiver omfanget af undersøgelsen og resultaterne heraf tilstrækkeligt klart og nøjagtigt til, at det er klart for virksomheden, hvilke resultater man er kommet til, således at den kan træffe sine forholdsregler. Dette har Kommissionen efter min opfattelse gjort i beslutningens punkt 28-34. Den omstændighed, at Ford Germany og Ford Europe anfører, at de ikke er sikre på, hvad de skal gøre for at vedtage en forhandleraftale, som ikke i andre henseender er omfattet af artikel 85, stk. 1, gør ikke den konkrete beslutning ugyldig. Det er tilstrækkeligt, at selskaberne klart og nøjagtigt får at vide, hvad der findes at være omfattet af artikel 85, stk. 1. Så ved de, hvad de ikke kan gøre. Kommissionen er ikke retligt forpligtet til i en sådan beslutning nærmere at angive, hvordan virksomheder skal udføre deres forretninger eller udforme deres aftaler.

Det forekommer mig — som Kommissionen også har anført — at hvis Ford stadig ikke vil levere højrestyrede køretøjer i Tyskland, må selskabet ændre de særlige bestemmelser, der er henvist til, således at de begrænsninger, Kommissionen har peget på, undgås. Hvis det genoptager leverancerne, er det ikke nødvendigt at ændre disse bestemmelser.

Efter at Kommissionen havde konstateret, at der forelå en overtrædelse af artikel 85, stk. 1, behandlede den i beslutningen anmodningen om fritagelse i medfør af artikel 85, stk. 3. Kommissionen var af den opfattelse, at den har et vist råderum med hensyn til anvendelsen af artikel 85, stk. 3. Hver gang den skal træffe beslutning om, hvorvidt de fire krav i artikel 85, stk. 3, er opfyldt, »skal den samtidig ... undersøge, om de fordele, der følger af salgsaftalen, således som den praktiseres, opvejer de ulemper, som konkurrencebegrænsningen medfører i praksis«. Der skal blandt andet tages hensyn til, om indførelsen af et selektivt distributionssystem har en tendens til at opretholde et højt prisniveau og forhindre udviklingen af visse distributionskanaler (punkt 35). Det hedder videre, at Kommissionen kan tage hensyn til en ensidig handling, også selv om denne ikke direkte kan føres tilbage til aftalen, idet Kommissionen ved undersøgelsen af en aftale kan tage hensyn til den økonomiske sammenhæng, hvori aftalen skal anvendes (punkt 36). Beslutningen fortsætter:

»41) Den eneste grund til at nægte at levere til lokale anerkendte forhandlere er ønsket om at beskytte markedet i den anden medlemsstat mod parallelimport til mere favorable priser. I hvert fald kan leveringsnægtelsen under alle disse omstændigheder betragtes som et meget vigtigt element i en kunstig opdeling af fællesmarkedet og i en opretholdelse af et vist prisleje i et højprisland ...

43) Ved afvejningen af den forbedrede distribution af biler som følge af aftalen — og kundernes andel i disse fordele — mod ulemperne, finder Kommissionen, at Ford Tyskland's salgssystem som anvendt siden den 1. maj 1982 ikke giver mulighed for tilstrækkelig konkurrence i distributionsleddet, idet det ikke længere er muligt at købe højrestyrede Ford-biler

i Forbundsrepublikken Tyskland til de lavere tyske priser, hvilket betyder, at det konkurrencemæssige pres i Det forenede Kongerige er aftaget betydeligt ...

45) Ford Tyskland hævder, at såfremt Kommissionen nægter at indrømme en fritagelse, pålægges der virksomhederne en pligt til at praktisere 'fuldstændig disponibilitet', hvilket vil sige, at virksomheden skal levere alle de serieproducerede biler, der distribueres af andre virksomheder i Ford-koncernen i en hvilken som helst del af Fællesskabet, til sine tyske forhandlere. Ford Tyskland hævder også, at et afslag ville være det samme som at pålægge virksomheden en pligt til at fremstille højrestyrede biler. Ingen af argumenterne er korrekte.

I den foreliggende beslutning konkluderes det blot, at en ensidig afbrydelse af leverancerne, som i praksis medfører tilsvarende virkninger som et eksportforbud, kan indebære, at artikel 85, stk. 3, ikke finder anvendelse, og at en fritagelse til Ford Tyskland efter omstændighederne kun vil kunne gives, hvis selskabet leverer højrestyrede biler til dets tyske forhandlere i lighed med, hvad det gjorde før maj 1982. Såfremt Ford Tyskland måtte ønske det, står det selskabet frit for at anvende en forhandleraftale, som ikke er omfattet af artikel 85, stk. 1.

... i medfør af nærværende beslutning bevarer Ford Tyskland ... valget mellem at levere højrestyrede biler med tyske eller med andre specifikationer. Kommissionen tager heller ikke stilling til, om meddelelse af fritagelse ville være betinget af levering af højrestyrede biler til tyske Ford-forhandlere, dersom Ford Tyskland ikke længere fremstillede sådanne biler eller var ude af stand til at fremstille dem væsentlig billigere end i Det forende Kongerige. Disse spørgsmål opstår ikke under de foreliggende omstændigheder.«

Sagsøgerne har anført, i) at Kommissionens holdning til meddelelse af fritagelse i medfør af artikel 85, stk. 3, principielt var forkert; ii) der er utilstrækkeligheder og mangler i ræsonnementerne i beslutningen, som viser, at den ikke bygger på noget klart retligt princip; iii) Kommissionen har også begået magtfordrejning. Disse argumenter overlapper i et vist omfang hinanden.

Ford Germany og Ford Europe hævder, at den rette fremgangsmåde ved anvendelsen af artikel 85, stk. 3, (som Kommissionen ikke fulgte) er følgende:

1) Kommissionen bør først udpege de bestemmelser i aftalen, der er omfattet af artikel 85, stk. 1, idet den tager alle de omstændigheder i betragtning, der er relevante for en korrekt bedømmelse af, hvorvidt de har til formål eller til følge at hindre, begrænse eller fordreje konkurrencen inden for fællesmarkedet, og hvorvidt de faktisk eller potentielt påvirker handelen mellem medlemsstater mærkbart,

2) herefter bør Kommissionen undersøge, om de fire betingelser, der er opstillet i artikel 85, stk. 3, er opfyldt, således at bestemmelserne kan fritages, under hensyntagen til alle de omstændigheder, der er relevante for en korrekt bedømmelse af, hvorvidt de fire betingelser er opfyldt,

3) endelig bør Kommissionen utvetydigt angive, hvilke resultater den er kommet til. Ifølge Ford Germany og Ford Europe

undlod Kommissionen i det store og hele at udføre den første del af denne operation. Den begik en hel række fejl ved udførelsen af den anden del og tog derefter flere faktorer i betragtning end de fire betingelser, der er opstillet i artikel 85, stk. 3. Disse faktorer siges at være uvedkommende, irrelevante og udtryk for retlig vildfarelse. Kommissionens beslutning om at nægte fritagelse var derfor forkert og behæftet med magtfordrejning, fordi Kommissionen anvendte andre kriterier end dem, der er foreskrevet i artikel 85, stk. 3.

Efter min opfattelse er Kommissionen ikke forpligtet til at udpege hver enkelt bestemmelse i en aftale, der er omfattet af artikel 85, stk. 1, når den overvejer, hvorvidt der skal gives fritagelse i medfør af artikel 85, stk. 3.

Hvis Kommissionen finder, at aftalen på væsentlige punkter ikke opfylder betingelserne i artikel 85, stk. 3, behøver den ikke gå videre og i beslutningen udtrykkeligt tage stilling til alle de andre bestemmelser i aftalen eller aspekter af den omhandlede vedtagelse eller samordnede praksis.

På den anden side er det ikke sådan, at Kommissionen kun kan se på bestemmelserne i aftalen, når den overvejer, hvorvidt der bør gives fritagelse. Den kan tage hensyn til den økonomiske og retlige sammenhæng, aftalen er indgået og skal fungere i, og tage alle relevante omstændigheder med i beregningen. Dette synspunkt bekræftes af præmis 22 i Domstolens dom i sag 26/76, *Metro* mod *Kommissionen*, Sml. 1977, s. 1875, som Kommissionen har påberåbt sig. I denne dom blev det statueret, at Kommissionen ved afgørelsen af, om et bestemt selektivt distributionssystem kan fritages i medfør af artikel 85, stk. 3, kan tage hensyn til, at der findes selektive distributionssystemer, der er indført af konkurrerende virksomheder, der fremstiller samme produkt. Heraf følger, at Kommissionen så meget desto mere kan tage hensyn til den praksis, der følges af parterne i den pågældende aftale, selv om denne praksis strengt taget ikke er omfattet af vilkårene i aftalen.

En af de omstændigheder, man således kan tage i betragtning, kan være en ensidig handling foretaget af en part i aftalen. Domstolen har accepteret, at en ensidig handling kan være relevant i forbindelse med et kontraktforhold (sag 86/82, *Hasselblad (GB) Ltd* mod *Kommissionen*, Sml. 1984, s. 883 og sag 107/82, *AEG-Telefunken AG* mod *Kommissionen* (Sml. 1983, s. 3151)). Det bestrides ikke af sagsøgerne, at der kan tages hensyn til en ensidig handling som sådan. De har imidlertid fremhævet, at »resultaterne af en ensidig handling er et relevant aspekt (af den retlige og økonomiske sammenhæng, som aftalen fungerer i) hvis — og kun hvis — en eller flere af de fire betingelser for fritagelse, der er angivet i artikel 85, stk. 3, er, henholdsvis ikke er, opfyldt som følge af tilstedeværelsen af dette aspekt«.

Det virkelige problem i denne sag er, hvorvidt de faktiske omstændigheder, som Kommissionen har henvist til, især den ensidige handling, der består i at standse leverancerne af højrestyrede biler, med rette kan betragtes som en relevant faktor, eftersom det er klart, at denne handling er et afgørende aspekt i sagen.

Hvis man skal sammenfatte de meget udførlige og omstændelige argumenter, har Ford

i det væsentlige anført, at leverancerne af højrestyrede biler ikke fandt sted i medfør af aftalen. De havde intet at gøre med aftalen og kunne derfor ikke være en af aftalen flydende fordel. At holde op med at levere højrestyrede biler er derfor ikke det samme som at inddrage en af aftalen flydende fordel. Disse leverancer kan således ikke have nogen indvirkning på den rette bedømmelse af, hvorvidt aftalen — selv sådan som den blev anvendt og i sin relevante sammenhæng — opfyldte nogen af de betingelser for fritagelse, der er opstillet i artikel 85, stk. 3.

Selv om det er rigtigt set fra et nationalretligt synspunkt, at aftalen ikke omfatter levering af højrestyrede biler — og det er unødvendigt og uhensigtsmæssigt at tage stilling til, om hovedforhandleraftalen kunne fortolkes således, at højrestyrede biler med tyske specifikationer var omfattet af den — mener jeg, at Kommissionen er berettiget til at sige, at dette argument fra Ford's side ikke tager hensyn til de økonomiske realiteter, og at Kommissionen ikke var i retlig vildfarelse ved denne antagelse. Hovedforhandleraftalen angiver, hvilken ordning der er truffet med henblik på engros- og detaildistribution i Tyskland af »selskabets produkter«, som defineres som de normale seriemodeller af privatbiler og lette erhvervskøretøjer og chassis'er, der er angivet i bilag 1 til aftalen. Der er ingen henvisning til højrestyrede eller venstrestyrede køretøjer som sådan.

Det ligger imidlertid klart, at Ford leverede højrestyrede køretøjer gennem sine forhandlere, som var udvalgt i medfør af hovedforhandleraftalen. Køberne, der især kom fra Det forenede Kongerige, hvor det største antal højrestyrederestyrede biler i Fællesskabet findes, gik til de tyske forhandlere, dels — som Ford har anført — fordi pundet var steget i forhold til DM, men dels også fordi de tyske priser i alle tilfælde var lavere end priserne i Det forenede Kongerige. Beslutningen om at standse leverancerne af højrestyrede køretøjer, hvis fremstillingsomkostninger var omtrent de samme som fremstillingsomkostningerne for venstrestyrede køretøjer, i Tyskland, blev truffet a) for at forhindre navnlig købere fra Det forenede Kongerige i at købe dem i Tyskland og b) for at gøre det nødvendigt for dem at købe sådanne køretøjer i Det forenede Kongerige og således beskytte nettet af Ford-forhandlere i Det forenede Kongerige. Denne beslutning, som meddeltes i rundskrivelsen, var holdt i generelle vendinger, og blev sendt til de tyske forhandlere, som havde leveret højrestyrede køretøjer, enten i henhold til »Visit Europe-planen« eller — så vidt jeg forstår — på anden måde. Jeg mener ikke, at det har nogen betydning, om Ford var berettiget til at gøre dette i medfør af hovedforhandleraftalen, eller om en sådan meddelelse til forhandlerne var unødvendig, fordi højrestyrede køretøjer ikke var omfattet af hovedforhandleraftalen. Hovedforhandleraftalen udgjorde baggrunden eller rammerne for leverancerne og den rundskrivelse, der bragte dem til ophør. På baggrund af denne rundskrivelse og dens virkninger var Kommissionen berettiget til at overveje, om det var berettiget at fritage aftalen.

På dette grundlag var det efter min opfattelse med føje, at Kommissionen — som jeg har forstået, at den gjorde — fandt, at aftalen, som den blev anvendt fra maj 1982, ikke bidrog til at forbedre fordelingen af varerne eller sikrede forbrugerne en rimelig andel af fordelen herved i artikel 85, stk. 3's forstand. Det var ikke længere muligt at erhverve højrestyrede køretøjer, der blev fremstillet og solgt i Tyskland, til tyske

priser. Køberne i Det forenede Kongerige havde mistet en betydelig prisfordel, uden at forbrugere i andre dele af Fællesskabet havde opnået fordele, der kunne opveje dette. Efter min mening påvirkes denne konklusion ikke af, at prisfordelen til dels, endog for en stor del, afhang af omstændigheder, der lå uden for Ford's kontrol, nemlig valutakurserne. Faktum er, at rundskrivelsen fratog forbrugerne en fordel, som de tidligere havde haft.

Ford har anført, at selv om Kommissionen kan betragte et eksportforbud for allerede fremstillede køretøjer som værende i strid med konkurrencereglerne, kan Kommissionen ikke positivt tvinge Ford til at fremstille biler. Virkningen af beslutningen er, at Ford må opretholde »fuldstændig disponibilitet«. Jeg opfatter ikke beslutningen på denne måde. Det fremgår af punkt 45, at dette ikke kræves eller overvejes. Beslutningen vedrører ikke produktion, men levering af køretøjer, der faktisk er fremstillet, nærmere bestemt en leveringsstandsning i Tyskland med henblik på at forhindre købere fra andre medlemsstater i at skaffe sig dem i Tyskland. For at opnå fritagelse havde Ford valget mellem at genoptage leverancerne eller ændre aftalen.

Ford har anført, at Kommissionen tog uvedkommende hensyn ud over de fire betingelser, der er angivet i artikel 85, stk. 3, og at dens hensigt var at tvinge Ford til at genoptage leverancerne af højrestyrede køretøjer til gunstige priser. Ford hævder, at det nok kan være et passende mål for Fællesskabets konkurrencepolitik at forhindre en ikke-dominerende virksomhed i at have uensartede priser i forskellige medlemsstater og i at opdele det fælles marked ved at forhindre parallelimport, men at dette ikke er en faktor, som Kommissionen med rette kan lægge til grund, når den skal afgøre, hvorvidt der skal meddeles fritagelse i medfør af artikel 85, stk. 3.

Der er ingen tvivl om, at Kommissionen anså det for et vigtigt aspekt af sagen, at resultatet af, hvad Ford foretog sig, var, at der skabtes kunstige opdelinger på det fælles marked, at parallelimport forhindredes, og at nettet af forhandlere i Det forenede Kongerige opnåede territorial beskyttelse. Det gjorde virkningerne af aftalen mere restriktive, at der blev grebet ind over for parallelimporten. Kommissionen har, stærkt støttet af BEUC, gjort gældende, at den er berettiget til at tage disse faktorer i betragtning, når den afgør, hvornår der bør gives fritagelse.

Det anføres i beslutningen, at disse forhold skal tages i betragtning ved afgørelsen af, hvorvidt de fire betingelser er opfyldt. Dette gentages navnlig i duplikken, hvor det understreges, at Kommissionen ikke påstår, at den, hvis de fire betingelser i artikel 85, stk. 3, er opfyldt, herefter kan foretage en særskilt afvejning med henblik på at afgøre, hvorvidt der skal gives fritagelse (punkt 2.6).

Kommissionen siger således, at det, den anså for en begrænsning af parallelimporten og en opdeling af fællesmarkedet, blev taget i betragtning som faktorer, der beviste, at betingelserne om, at fordelingen af varerne

skulle forbedres, og forbrugerne sikres en rimelig andel af fordelen herved, ikke var opfyldt. Denne måde at gribe tingene an på er efter min opfattelse ikke udtryk for en retsvildfarelse, og den er berettiget ud fra de faktiske omstændigheder. Det er vanskeligt at se, hvordan det kan være, at de faktiske omstændigheder ikke også indebar, at den fjerde betingelse ikke var opfyldt.

Under disse omstændigheder mener jeg ikke, at det er nødvendigt at tage stilling til, om Kommissionen — når den har anlagt den vurdering, at de fire betingelser er opfyldt — i alle tilfælde stadig skønsmæssigt kan nægte fritagelse under hensyntagen til traktatens formål og politik og nødvendigheden af kun at tage retligt relevante faktorer i betragtning. Artikel 85, stk. 3, bestemmer, at »bestemmelserne i stk. 1 *kan* dog erklæres uanvendelige...«, hvilket lader formode, at Kommissionen har et skøn, der kan prøves af Domstolen. Hvis den har et sådan skøn, bør det normalt udøves således, at der gives fritagelse, hvis de fire betingelser er opfyldt. Hvis imidlertid et af Fællesskabets fundamentale principper (f.eks. opretholdelsen af fællesmarkedets enhed) tilsidesættes, til trods for at de fire betingelser er opfyldt, forekommer det mig ved en umiddel ar betragning, at Kommissionen stadig kan skønne over, hvorvidt der bør gives fritagelse.

Dette spørgsmål opstår imidlertid efter min opfattelse ikke, hvis Kommissionen tog disse faktorer i betragtning, da den tog stilling til, hvorvidt de fire betingelser var opfyldt, hvilket jeg mener den gjorde. Hvis det er forkert at mene, at der er nogen form for skøn tilbage, når de fire betingelser er opfyldt, mener jeg ikke, at det undergraver det resultat, Kommissionen kom til, nemlig at to af betingelserne ikke var opfyldt, hvis den i denne sag lod sig lede af politiske hensyn, der lå uden for de fire betingelser. Denne anskuelse bidrog kun til at give et resultat, som Kommissionen med rette var nået til på grundlag af lovlige hensyn, større vægt. Jeg finder det ikke godtgjort, at den havde eller kunne have nået et andet resultat, hvis det ikke havde været tilfældet.

Jeg kan ikke tiltræde argumentet om, at der ikke blev angivet en tilstrækkelig eller gyldig begrundelse for beslutningen. Selv om »gunstige priser« på højrestyrede køretøjer ikke var et udtrykkeligt eller underforstået vilkår i selve aftalen, eller den omstændighed, at de blev ophævet, en begrænsning af fordelene ved aftalen, var de — af de anførte årsager — en del af den relevante sammenhæng på grund af forbindelsen med anvendelsen af hovedforhandleraftalen. På dette grundlag var Kommissionen berettiget til at slutte, at aftalen derved kom til at virke mere restriktivt. Jeg mener heller ikke, at Kommissionen skulle afveje det, den anså for at være en inddragelse af denne fordel, mod andre fordele, der fulgte af aftalen.

Det følger af det anførte, at jeg ikke mener, at Kommissionen på nogen måde gjorde sig skyldig i magtfordrejning, hverken ved at tage uvedkommende hensyn eller ved at nå til en afgørelse, som efter det af sagsøgerne anførte åbner mulighed for, at andre bestemmelser i aftalen under andre omstændigheder kan findes at være i strid med artikel 85, stk. 1. Jeg kan tiltræde Kommissionens argument om, at det, der blev gjort,

havde den virkning, at Ford fik et valg mellem at ændre aftalen og genoptage leverancerne af højrestyrede køretøjer til priser, der lignede dem, der blev forlangt i Tyskland for venstrestyrede køretøjer.

Parterne og intervenienterne har fremsat mange andre detaljerede argumenter, som efter min opfattelse ikke indvirker på det samlede resultat, og som jeg derfor ikke vil tage stilling til.

Efter min opfattelse bør Kommissionen derfor frifindes, og sagsøgerne bør tilpligtes at betale dens og BEUC's omkostninger.