Κατά την εξέταση αυτή μπορεί να θεωρήσει ότι η άρνηση του κατασκευαστή να παραδώσει στους αποκλειστικούς αντιπροσώπους ενός κράτους μέλους ορισμένους τύπους του καταλόγου των προϊόντων που προορίζονται για εξαγωγή συνιστά από μόνη της βασικό στοιχείο της τεχνητής στεγανοποίησης της κοινής αγοράς, και να σταθμίσει, αφενός, τη βελτίωση της διανομής του εμπορεύματος που επιτυγχάνεται από τη σύμβαση και, αφετέρου, τα μειονεκτήματα που προκύπτουν στο επίπεδο του ανταγωνισμού, λόγω του ότι δεν είναι δυνατό να αγοράζονται ορισμένοι τύποι του καταλόγου σε ένα κράτος μέλος στις τιμές που ισχύουν εκεί και λόγω της σημαντικής μειώσεως της ανταγωνιστικής πίεσης σε άλλο κράτος μέλος που προκύπτει σχετικά.

3. Στην απόφασή της να μη χορηγήσει εξαίρεση βάσει του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης, σε ένα σύστημα επιλεκτικής διανομής, η Επιτροπή δεν υποχρεούται να προβεί σε λεπτομερή εξέταση όλων των πλεονεκτημάτων και μειονεκτημάτων που είναι δυνατό να απορρέουν από το εν λόγω σύστημα όταν έχει βάσιμους λόγους να θεωρεί ότι ο κατασκευαστής το χρησιμοποίησε για να εμποδίζει τις παράλληλες εισαγωγές, δημιουργώντας, κατ' αυτό τον τρόπο, τεχνητή στεγανοποίηση της κοινής αγοράς.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ SIR GORDON SLYNN της 8ης Μαΐου 1985 *

Κύριε πρόεδρε,
Κύριοι δικαστές,

Οι συνεκδικαζόμενες αυτές προσφυγές ασκήθηκαν βάσει των άρθρων 173 και 174 της Συνθήκης ΕΟΚ. Προσφεύγουσες είναι η εταιρία Ford-Werke AG (υπόθεση 25/84), η οποία έχει συσταθεί κατά το δίκαιο της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας (εφεξής Ford Γερμανίας) και η εταιρία Ford of Europe Incorporated (υπόθεση 26/84), η οποία έχει συσταθεί στην Πολιτεία Delaware των ΗΠΑ (εφεξής Ford Ευρώπης). Και οι δύο εταιρίες είναι θυγατρικές της Ford Motor Company, η οποία έχει επίσης συσταθεί κατά το δίκαιο των Ηνωμένων Πολιτειών. Οι προσφεύγουσες ζητούν την ακύρωση των άρθρων 1 και 2 της απόφασης της Επιτροπής 83/560 της 16ης Νοεμβρίου 1983 (ΕΕ 1983, L 327, σ. 31). Πρόκειται για την τελική απόφαση που εξέδωσε η Επιτροπή ύστερα από έρευνα των ρυθμίσεων στις οποίες προέβη η Ford Γερμανίας όσον αφορά τη διανομή και πώληση των προϊόντων Ford στη Γερμανία. Μια πρώτη απόφαση που εκδόθηκε στις 18 Αυγούστου 1982 (ΕΕ 1982, L 256, σ. 20) εξαφανίστηκε από το Δικαστήριο με την απόφασή του στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις 228 και 229/82, *Ford of Europe Incorporated και Ford-Werke AG* κατά *Επιτροπής*, της 28ης Φεβρουαρίου 1984 Συλλογή 1984, σ. 1129. Στην απόφαση αυτή εκτίθενται πλήρως τα πραγματικά περιστατικά. Νομίζω ότι για τις ανάγκες της υπό κρίση υπόθεσης είναι αρκετή η συνοπτική τους περιγραφή.

* Μετάφραση από τα αγγλικά.

Η Ford Γερμανίας κατασκευάζει αυτοκίνητα Ford τα οποία πωλεί στη Γερμανία. Ένα σημαντικό μέρος της παραγωγής της το πωλεί σε άλλες εταιρίες του ομίλου Ford, ιδίως στη Ford Motor Company Limited (Ford Βρετανίας). Η Ford Γερμανίας διανέμει το μεγαλύτερο μέρος, αν όχι το σύνολο, των αυτοκινήτων Ford που πωλεί στη Γερμανία μέσω ενός συστήματος επιλεκτικής διανομής. Στις 14 Μαΐου 1976 γνωστοποίησε στην Επιτροπή μια νέα σύμβαση γενικού αντιπροσώπου. Με τη γνωστοποίηση επιδίωξε μια αρνητική βεβαίωση ως προς τη σύμβαση γενικού αντιπροσώπου ή μια δήλωση περί χορηγήσεως απαλλαγής σύμφωνα με το άρθρο 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης. Κατά το κρίσιμο διάστημα (1982) η Ford Γερμανίας πώλησε στους αντιπροσώπους της σύμφωνα με τη σύμβαση γενικού αντιπροσώπου τόσο αυτοκίνητα αριστερής όσο και αυτοκίνητα δεξιάς διεύθυνσης. Τα αυτοκίνητα δεξιάς διεύθυνσης κατασκευάζονταν σύμφωνα με τις γερμανικές νομικές προδιαγραφές και πωλούνταν στη συνήθη για αυτοκίνητα αριστερής διεύθυνσης τιμή, συν ένα επί πλέον ποσό για τα διοικητικά έξοδα. Η Ford Γερμανίας εφάρμοζε επίσης ένα « Visit Europe Plan », το οποίο δεν γνωστοποίησε στην Επιτροπή και βάσει του οποίου πώλησε αυτοκίνητα δεξιάς διεύθυνσης που είχαν κατασκευαστεί βάσει βρετανικών νομικών προδιαγραφών, σε ιδιώτες επισκεπτόμενους τη Γερμανία. Δεν φαίνεται να αμφισβητείται ότι, από νομική άποψη, τα αυτοκίνητα αυτά πωλούνταν στους ίδιους τους ιδιώτες, ενώ ο γερμανός γενικός αντιπρόσωπος ενεργούσε ως εκπρόσωπος του αγοραστή. Οι προσφεύγουσες ισχυρίζονται ότι το « Visit Europe Plan » ήταν εντελώς διαφορετικό από τη σύμβαση γενικού αντιπροσώπου, ενώ η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι είναι ανακριβές. Επισημαίνει το γεγονός ότι τα κέρδη των γενικών αντιπροσώπων βάσει του « Plan » ήταν τα ίδια με αυτά που αποκόμιζαν για τα αυτοκίνητα που πωλούνταν κανονικά σύμφωνα με τη σύμβαση του γενικού αντιπροσώπου και ότι οι υποχρεώσεις των αντιπροσώπων της Ford, όσον αφορά θέματα όπως η εγγύηση και η παροχή υπηρεσιών μετά την πώληση, ήσαν οι ίδιες. Εξάλλου, πωλήσεις που έγιναν στο πλαίσιο του « Plan » δεν συνετέλεσαν στην επίτευξη των στόχων της πωλήσεως μέσω γενικού αντιπροσώπου στο πλαίσιο της σύμβασης γενικού αντιπροσώπου. Στα τέλη του 1981 άρχισε να παρατηρείται αύξηση του αριθμού των παραγγελιών για αυτοκίνητα δεξιάς διεύθυνσης που ελάμβανε η Ford Γερμανίας στη Γερμανία. Σύμφωνα με εκτιμήσεις της ίδιας της Ford Γερμανίας, η αύξηση αυτή ήταν πολύ ανησυχητική διότι απειλούσε τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα του σημαντικότερου πελάτη της Ford Γερμανίας, της Ford Βρετανίας. Η Ford Γερμανίας, ύστερα από συνεννόηση με τη Ford Βρετανίας και τη Ford Ευρώπης, αποφάσισε να διακόψει τις πωλήσεις των αυτοκινήτων δεξιάς διεύθυνσης στη Γερμανία, τόσο στους αντιπροσώπους της γερμανικής Ford όσο και στο πλαίσιο του « Visit Europe Plan ». Η απόφαση αυτή γνωστοποιήθηκε στους γενικούς αντιπροσώπους της με εγκύκλιο που εστάλη στις 27 Απριλίου 1982. Στην εγκύκλιο αυτή, η Ford δήλωνε ότι δεν θα δεχόταν παραγγελίες για οχήματα δεξιάς διεύθυνσης εκτός αν ο γενικός αντιπρόσωπος τις είχε λάβει πριν από την 1η Μαΐου 1982. Η Επιτροπή θεώρησε ότι μεταξύ αυτής της άρνησης προσφοράς και της σύμβασης γενικού αντιπροσώπου υπήρχε στενή και άμεση σχέση, δεδομένου ότι η εγκύκλιος απευθυνόταν αποκλειστικά στους γερμανούς αντιπροσώπους οι οποίοι υπήρξαν συμβαλλόμενοι στην πιο πάνω σύμβαση. Κατά συνέπεια, η εγκύκλιος είχε ως αποτέλεσμα να μεταβληθεί η σχέση μεταξύ της Ford Γερμανίας και των αντιπροσώπων που ήσαν συμβαλλόμενοι 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 » (παράγραφος 42 της απόφασης).

Η προσβαλλόμενη στην υπό κρίση υπόθεση απόφαση της Επιτροπής απευθύνεται αποκλειστικά στη Ford Γερμανίας. Η προσφυγή της Ford Ευρώπης είναι παραδεκτή για τους λόγους που εκτίθενται στη σκέψη 13 της απόφασης στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις 228 και 229/82. Το άρθρο 1 της απόφασης διαπιστώνει ότι η σύμβαση γενικού αντιπροσώπου περιορίζει τον ανταγωνισμό και επηρεάζει το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών κατά την έννοια του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης· η αίτηση χορηγήσεως απαλλαγής, σύμφωνα με το άρθρο 85, παράγραφος 3, για τη σύμβαση γενικού αντιπροσώπου « όπως εφαρμόζεται από (τη Ford Γερμανίας) από την 1η Μαΐου 1982 » απορρίπτεται. Με το άρθρο 2 της απόφασης η Ford Γερμανίας υποχρεώνεται « να θέσει αμέσως τέρμα στη διαπιστωθείσα παράβαση ».

Η απόφαση αφορά 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 » (αιτιολογική σκέψη 28 της απόφασης). Ο εκ μέρους της Επιτροπής περιορισμένος χαρακτήρας της εξέτασης των συμφωνιών της Ford Γερμανίας επισημαίνεται επίσης και στις αιτιολογικές σκέψεις 15 και 34 της απόφασης. Η Επιτροπή δεν επιδιώκει να καλύψει κάθε πτυχή των συμφωνιών που έγιναν από τη Ford Γερμανίας ως προς τη διανομή και πώληση των αυτοκινήτων Ford. Ενδιαφέρεται μόνο για την κατάσταση που διαμορφώθηκε μετά την έναρξη ισχύος της εγκυκλίου της 27ης Απριλίου 1982.

Οι διατάξεις της σύμβασης γενικού αντιπροσώπου που, κατά τη γνώμη της Επιτροπής, εμπίπτουν στις απαγορευτικές διατάξεις του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης, αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 28-34 της απόφασης. Οι διατάξεις αυτές περιλαμβάνονται, ειδικότερα, στα άρθρα 2, 5 και 6 της σύμβασης γενικού αντιπροσώπου τα οποία έχουν ως αποτέλεσμα: α) να περιορίζεται ο ανταγωνισμός λόγω της μειώσεως του αριθμού των γενικών αντιπροσώπων που είναι διαθέσιμοι σε άλλους κατασκευαστές αυτοκινήτων· β) να μειούται, επίσης, λόγω του περιορισμού των αντιπροσώπων στις περιοχές που τους έχουν παραχωρηθεί και στα προϊόντα της Ford, η ένταση του ανταγωνισμού εντός και εκτός της παραχωρηθείσας περιοχής, τόσο στο πλαίσιο του δικτύου διαθέσεως της Ford Γερμανίας όσο και στο επίπεδο του ανταγωνισμού μεταξύ επιχειρήσεων· γ) να περιορίζεται η δυνατότητα των εξουσιοδοτημένων γενικών αντιπροσώπων της Ford να χρησιμοποιούν άλλους αντιπροσώπους για τη διανομή των προϊόντων της Ford· δ) να περιορίζεται η ελευθερία της Ford Γερμανίας όσον αφορά τη σύναψη συμφωνιών με άλλους « μεταπωλητές » για την πώληση αυτοκινήτων Ford και να περιορίζεται κατ' αυτό τον τρόπο ο ανταγωνισμός. Δεδομένου ότι διαπιστώθηκε ότι το άρθρο 85, παράγραφος 1, εφαρμόζεται επί των πιο πάνω διατάξεων, η δε συμφωνία γενικού αντιπροσώπου ασκεί σημαντική επιρροή στο εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών, δεν κρίνεται σκόπιμο να εξεταστούν άλλες ρήτρες ή πρακτικές που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 15 της απόφασης.

Σε τελευταία ανάλυση, νομίζω ότι είναι σαφές ποιες ρήτρες εννοεί η Επιτροπή όταν ισχυρίζεται ότι αυτές συνιστούν την παράβαση της Συνθήκης που διαπιστώθηκε με το άρθρο 1, ενώ με το άρθρο 2 της ίδιας απόφασής της αξιώνει να τεθεί αμέσως τέρμα στη διαπιστωθείσα παράβαση.

Υπό τις περιστάσεις αυτές, ο ισχυρισμός της Ford Γερμανίας και της Ford Ευρώπης, κατά τον οποίον η απόφαση της Επιτροπής είναι αντίθετη προς την αρχή της ασφάλειας του δικαίου, κατά το μέτρο που η απόφαση διαπιστώνει ότι η συμφωνία γενικού αντιπροσώπου συνιστά παράβαση του άρθρου 85, παράγραφος 1, δεν είναι δυνατό, κατά τη γνώμη μου, να γίνει δεκτός. Αυτό σημαίνει ότι η Επιτροπή θα όφειλε να αποφασίζει αν συμβιβάζεται με τους κανόνες περί ανταγωνισμού κάθε ρήτρα της συμφωνίας και μάλιστα

κάθε πράξη μιας επιχείρησης. Καμιά αυθεντία δεν αναφέρθηκε προς υποστήριξη μιας άποψης με τόσο ευρύ περιεχόμενο. Νομίζω ότι η αρχή της ασφάλειας του δικαίου δεν απαιτεί κάτι τέτοιο. Είναι αρκετό να αναφέρει η Επιτροπή με αρκετή σαφήνεια και ακρίβεια το σκοπό της εξέτασής της καθώς και τις διαπιστώσεις της ώστε να είναι σε θέση η ενδιαφερόμενη επιχείρηση να αντιλαμβάνεται χωρίς αμφιβολία τι ακριβώς της προσάπτεται, ώστε να λαμβάνει τα ενδεικνυόμενα μέτρα. Αυτό, κατά τη γνώμη μου, συνέβη στις αιτιολογικές σκέψεις 28-34 της απόφασης. Το γεγονός ότι η Ford Γερμανίας και η Ford Ευρώπης ισχυρίζονται ότι δεν είναι βέβαιες ως προς το τι πρέπει να πράξουν ώστε να συνάψουν μια σύμβαση αντιπροσώπου που να μην εμπίπτει στις διατάξεις του άρθρου 85, παράγραφος 1, δεν θίγει το κύρος της απόφασης επί συγκεκριμένων θεμάτων. Είναι αρκετό το ότι τους υποδείχτηκε, με σαφήνεια και ακρίβεια, ποιες διατάξεις εμπίπτουν στην απαγόρευση του άρθρου 85, παράγραφος 1. Έτσι, γνωρίζουν τι δεν δικαιούνται να πράξουν. Η Επιτροπή δεν υποχρεούται νομικώς να υποδείξει στην απόφασή της τον τρόπο με τον οποίο οι επιχειρήσεις οφείλουν να λειτουργούν ή να συνάπτουν τις συμβάσεις τους.

Νομίζω, όπως ακριβώς υποστηρίζει και η Επιτροπή, ότι εφόσον η Ford συνεχίζει να μην προμηθεύει αυτοκίνητα δεξιάς διεύθυνσης στη Γερμανία, θα πρέπει να τροποποιήσει τις επίδικες ειδικές ρήτρες ώστε να αποφύγει τους περιορισμούς που αναφέρει η Επιτροπή. Αν ξαναρχίσει να προμηθεύει τέτοια αυτοκίνητα, τότε δεν είναι ανάγκη να τροποποιήσει τις ειδικές ρήτρες.

Η Επιτροπή, αφού διαπίστωσε την παράβαση του άρθρου 85, παράγραφος 1, ασχολήθηκε στην απόφασή της και με την αίτηση χορηγήσεως απαλλαγής σύμφωνα με το άρθρο 85, παράγραφος 3. Η Επιτροπή θεώρησε ότι ως προς την εφαρμογή του άρθρου 85, παράγραφος 3, διαθέτει διακριτική εξουσία. Κάθε φορά που η Επιτροπή πρέπει να αποφασίσει αν συντρέχουν οι τέσσερις όροι εφαρμογής του άρθρου 85, παράγραφος 3, « πρέπει επίσης να εξετάζει κατά πόσο τα πλεονεκτήματα 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 το γεγονός ότι η εφαρμογή ενός συστήματος επιλεκτικής διανομής αποβλέπει στη διατήρηση ενός επιπέδου υψηλών τιμών ή στον αποκλεισμό ορισμένων μεθόδων εμπορίας » (αιτιολογική σκέψη 35). Και συνεχίζει, « 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 » (αιτιολογική σκέψη 36) και περαιτέρω:

« 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 στοιχείο κλειδί για τον τεχνητό διαμελισμό της κοινής αγοράς και για τη διατήρηση του επιπέδου των τιμών σε κράτος με υψηλές τιμές ...

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 αυτοκί-

νητα δεξιάς διεύθυνσης Ford στη Γερμανία, με τις σημαντικά χαμηλότερες γερμανικές τιμές, και με τον τρόπο αυτό μειώνεται σημαντικά η ανταγωνιστική πίεση στο Ηνωμένο Βασίλειο.

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 εταιρίες 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 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 το Μάιο του 1982. Η Ford Γερμανίας είναι ελεύθερη, εφόσον το επιθυμεί, να συνάψει σύμβαση αντιπροσώπου που δεν εμπίπτει στο άρθρο 85, παράγραφος 1.

... 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. »

Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι: i) η εκτίμηση της Επιτροπής όσον αφορά τη χορήγηση απαλλαγής σύμφωνα με το άρθρο 85, παράγραφος 3, ήταν ουσιαστικά εσφαλμένη· ii) η αιτιολογία της απόφασης είναι ανεπαρκής και πλημμελής, γεγονός που υποδηλώνει ότι δεν στηρίζεται επί μιας ενιαίας νομικής αρχής· iii) επίσης, η Επιτροπή διέπραξε κατάχρηση εξουσίας. Τα πιο πάνω επιχειρήματα επικαλύπτονται μερικώς.

Η Ford Γερμανίας και η Ford Ευρώπης ισχυρίζονται ότι η ορθή διαδικασία εφαρμογής του άρθρου 85, παράγραφος 3, (την οποία η Επιτροπή δεν ακολούθησε) είναι η εξής:

1) η Επιτροπή όφειλε, καταρχάς, να επισημάνει κάθε διάταξη της σύμβασης που εμπίπτει στην απαγόρευση του άρθρου 85, παράγραφος 1, λαμβάνοντας υπόψη όλα τα στοιχεία που απαιτούνται για να εκτιμηθεί ορθά αν οι επίμαχες διατάξεις έχουν ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα την παρακώλυση, τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού εντός της κοινής αγοράς και αν είναι ικανές να παρεμβάλουν εμπόδια, πραγματικά ή δυνητικά, στο ενδοκοινοτικό εμπόριο, σε σημαντικό βαθμό, τόσο στη μια όσο και στην άλλη περίπτωση·

2) κατόπιν η Επιτροπή όφειλε να εξετάσει αν συντρέχουν οι τέσσερις προϋποθέσεις που θεσπίζει το άρθρο 85, παράγραφος 3, ώστε να εξαιρεθούν οι επίμαχες διατάξεις της συμφωνίας, λαμβάνοντας υπόψη όλες τις περιστάσεις που αφορούν την ορθή εκτίμηση του αν συγκεντρώνονται οι τέσσερις προϋποθέσεις·

3) τέλος, η Επιτροπή όφειλε να αναφέρει κατά τρόπο που να μη δημιουργεί αμφιβολίες τα αποτελέσματα της εξέτασής της. Η Επιτροπή διέπραξε σειρά σφαλ-

μάτων κατά την εκτέλεση της δεύτερης υποχρέωσής της και συνέχισε να λαμβάνει υπόψη τις άλλες εκτιμήσεις εκτός από τις τέσσερις προϋποθέσεις που αναφέρει το άρθρο 85, παράγραφος 3. Οι εκτιμήσεις αυτές θεωρούνται άσχετες με το θέμα, ασαφείς και νομικώς εσφαλμένες. Επομένως, η απόφαση της Επιτροπής να αρνηθεί τη χορήγηση απαλλαγής ήταν πεπλανημένη και, δεδομένου ότι η Επιτροπή εφάρμοσε κριτήρια διαφορετικά από αυτά που ορίζει τό άρθρο 85, παράγραφος 3, διέπραξε κατάχρηση εξουσίας.

Κατά τη γνώμη μου, όταν εξετάζεται η δυνατότητα χορηγήσεως απαλλαγής βάσει του άρθρου 85, παράγραφος 3, η Επιτροπή δεν είναι υποχρεωμένη να αναφέρει μία προς μία όλες τις διατάξεις μιας συμφωνίας που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 85, παράγραφος 1.

Αν διαπιστωθεί ότι μια συμφωνία δεν συγκεντρώνει, στα ουσιώδη της σημεία, τις προϋποθέσεις του άρθρου 85, παράγραφος 3, η Επιτροπή δεν υποχρεούται να συνεχίσει την εξέτασή της και να αναφέρει ρητώς στην απόφασή της όλες τις άλλες ρήτρες της συμφωνίας ή τις λεπτομέρειες της σχετικής απόφασης ή εναρμονισμένης πρακτικής.

Αφετέρου, εξετάζοντας αν πρέπει να χορηγηθεί η απαλλαγή, η Επιτροπή δεν περιορίζεται στην εξέταση των ρητρών της συμφωνίας. Μπορεί να λάβει υπόψη της το οικονομικό και νομικό πλαίσιο εντός του οποίου συνήφθη και λειτούργησε η συμφωνία, λαμβάνοντας υπό σημείωση όλες τις σχετικές περιστάσεις. Η άποψη αυτή ενισχύεται με τη σκέψη 22 της απόφασης του Δικαστηρίου στην υπόθεση 26/76, Metro κατά Επιτροπής (ECR 1977, σ. 1875), επί της οποίας στηρίζεται η Επιτροπή. Με την απόφαση αυτή έγινε δεκτό ότι, προκειμένου να διαπιστωθεί αν είναι δυνατό ένα συγκεκριμένο σύστημα επιλεκτικής διανομής να τύχει της απαλλαγής του άρθρου 85, παράγραφος 3, η Επιτροπή μπορεί να λάβει υπόψη της συστήματα επιλεκτικής διανομής που έχουν θεσπιστεί από ανταγωνιστές οι οποίοι κατασκευάζουν όμοια προϊόντα. Από αυτό συνάγεται, κατά μείζονα λόγο, ότι η Επιτροπή μπορεί να λαμβάνει υπόψη της τη σχετική πρακτική των εν λόγω συμβαλλομένων, έστω και αν η πρακτική αυτή δεν καλύπτεται ρητώς από τις διατάξεις της σύμβασης.

Μία από τις περιστάσεις που μπορεί να ληφθεί υπόψη είναι και μονομερής πράξη ενός των συμβαλλομένων. Το Δικαστήριο δέχτηκε ότι μια μονομερής πράξη είναι δυνατό να ασκεί επιρροή στο πλαίσιο μιας συμβατικής σχέσης (υπόθεση 86/82, Hasselblad (GB) Ldt κατά Επιτροπής, Συλλογή 1984, σ. 883, και υπόθεση 107/82, AEG-Telefunken AG κατά Επιτροπής, Συλλογή 1983, σ. 3151). Το γεγονός ότι μια μονομερής πράξη είναι δυνατό να ληφθεί υπόψη, δεν αμφισβητείται, αυτό καθ' εαυτό, από τις προσφεύγουσες, οι οποίες, όμως, επισημαίνουν ότι « τα αποτελέσματα μιας μονομερούς πράξης αποτελούν ένα αποφασιστικής σημασίας στοιχείο του (νομικού και οικονομικού πλαισίου εντός του οποίου εφαρμόζεται μια σύμβαση) μόνο εφόσον, λόγω της υπάρξεως αυτού του στοιχείου, μια ή περισσότερες από τις τέσσερις προϋποθέσεις για τη χορήγηση της απαλλαγής του άρθρου 85, παράγραφος 3, συντρέχουν ή, αντιθέτως, δεν συντρέχουν ».

Το ουσιώδες στην υπό κρίση προϋπόθεση είναι αν τα πραγματικά περιστατικά, επί των οποίων στηρίζεται η Επιτροπή, και ιδίως η μονομερής πράξη του τερματισμού της προσφοράς αυτοκινήτων δεξιάς διεύθυνσης, μπορεί, λογικά, να θεωρηθεί ως αποφασιστικός παράγων, δεδομένου ότι είναι σαφές ότι η τελευταία αποτελεί αποφασιστικό στοιχείο της υπό κρίση υπόθεσης.

Για να συνοψίσω λεπτομερή και μακροσκελή επιχειρήματα, η ουσία της άποψης της Ford

είναι ότι η προσφορά των αυτοκινήτων δεξιάς διεύθυνσης δεν γινόταν βάσει της σύμβασης. Δεν είχε καμιά σχέση με τη σύμβαση και, συνεπώς, δεν αποτελούν πλεονέκτημα βάσει της σύμβασης. Επομένως, η διακοπή προσφοράς αυτοκινήτων δεξιάς διεύθυνσης δεν συνιστά κατάργηση πλεονεκτήματος που παρείχε η σύμβαση. Κατά συνέπεια, δεν μπορεί να ασκήσει καμιά επιρροή ως προς την ορθή εκτίμηση του αν η σύμβαση, έστω και όπως εφαρμόζεται, και στο σχετικό της πλαίσιο, συγκέντρωνε οποιεσδήποτε από τις προϋποθέσεις για τη χορήγηση της απαλλαγής του άρθρου 85, παράγραφος 3.

Ακόμα και αν είναι ορθό, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία, ότι η σύμβαση δεν καλύπτει την προμήθεια αυτοκινήτων δεξιάς διεύθυνσης — και είναι περιττό και αλυσιτελές να εξεταστεί αν η σύμβαση γενικού αντιπροσώπου μπορεί να ερμηνευτεί με την έννοια ότι εφαρμόζεται επίσης και επί των αυτοκινήτων δεξιάς διεύθυνσης — νομίζω ότι η Επιτροπή ορθώς και χωρίς να διαπράττει νομική πλάνη ισχυρίζεται ότι με αυτό το επιχείρημα της Ford αγνοείται η οικονομική πραγματικότητα. Η σύμβαση γενικού αντιπροσώπου αναφέρει τις συμφωνίες που έγιναν για τη χονδρική και λιανική διανομή στη Γερμανία των « προϊόντων της εταιρείας » που περιγράφονται ως συνήθη μοντέλα αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως, ημιφορτηγά και αμαξώματα που προσδιορίζονται στο παράρτημα 1 της σύμβασης. Δεν γίνεται μνεία αυτοκινήτων δεξιάς ή αριστερής διεύθυνσης.

Είναι, όμως, σαφές ότι δεξιάς διεύθυνσης αυτοκίνητα παραδίδονταν από τη Ford μέσω των αντιπροσώπων της που είχαν οριστεί στο πλαίσιο της σύμβασης γενικού αντιπροσώπου. Οι ενδιαφερόμενοι αγοραστές, ιδιαίτερα οι προερχόμενοι από το Ηνωμένο Βασίλειο, όπου πρέπει να βρίσκεται το μεγαλύτερο μέρος των αυτοκινήτων δεξιάς διεύθυνσης της Κοινότητας, απευθύνονταν στους γερμανούς αντιπροσώπους, εν μέρει, ασφαλώς όπως ισχυρίζεται η Ford, λόγω της αξίας της αγγλικής στερλίνας έναντι του γερμανικού μάρκου (DM), αλλά εν μέρει, επίσης, διότι οι γερμανικές τιμές ήσαν, εν πάση περιπτώσει, χαμηλότερες των τιμών του Ηνωμένου Βασιλείου. Η απόφαση να τεθεί τέρμα στην προμήθεια αυτοκινήτων δεξιάς διεύθυνσης στη Γερμανία, το κόστος κατασκευής των οποίων ήταν περίπου το ίδιο με το κόστος κατασκευής των αυτοκινήτων αριστερής διεύθυνσης, ελήφθη με σκοπό α) να παρεμποδιστούν, ειδικά, οι προερχόμενοι από το Ηνωμένο Βασίλειο αγοραστές από το να προμηθεύονται στη Γερμανία αυτά τα αυτοκίνητα και β) να αναγκαστούν να αγοράζουν παρόμοια αντικείμενα στο Ηνωμένο Βασίλειο, ώστε να προστατευθεί το δίκτυο της Ford στο κράτος εκείνο. Η απόφαση αυτή, όπως αναφέρεται στην εγκύκλιο, ήταν διατυπωμένη κατά γενικό τρόπο και εστάλη στους γερμανούς αντιπροσώπους που είχαν ήδη προμηθεύσει αυτοκίνητα δεξιάς διεύθυνσης, είτε βάσει του Visit Europe Plan, είτε, αν δεν κάνω λάθος, κατ' άλλο τρόπο. Κατά τη γνώμη μου, δεν έχει σημασία αν η Ford εδικαιούτο να ενεργήσει κατ' αυτό τον τρόπο σύμφωνα με τη σύμβαση γενικού αντιπροσώπου ή αν ήταν περιττή μια τέτοια ανακοίνωση στους εν λόγω αντιπροσώπους, δεδομένου ότι τα δεξιάς διεύθυνσης αυτοκίνητα δεν καλύπτονταν από τη σύμβαση γενικού αντιπροσώπου. Η σύμβαση αυτή αποτέλεσε το πλαίσιο ή το υπόβαθρο βάσει του οποίου λειτούργησαν τόσο οι παραδόσεις αυτοκινήτων όσο και η εγκύκλιος που έθεσε τέλος σ' αυτές. Η Επιτροπή, υπό το φως αυτής της εγκυκλίου και του αποτελέσματός της, είχε το δικαίωμα να κρίνει το αν ήταν δυνατό η σύμβαση να συμπεριληφθεί στην αίτηση απαλλαγής.

Σύμφωνα με τις πιο πάνω σκέψεις, νομίζω ότι η Επιτροπή είχε επίσης το δικαίωμα να κρίνει, και νομίζω ότι έτσι πρέπει να ερμηνευτεί η απόφασή της, ότι η συμφωνία, όπως εφαρμόστηκε από το Μάιο 1982, δεν συνέβαλε « στη βελτίωση της διανομής των προϊόντων » ούτε εξασφάλισε « στους καταναλωτές δίκαιο μερίδιο από το όφελος που προκύπτει » κατά την έννοια του άρθρου 85, παράγραφος 3. Αυτοκίνητα δεξιάς διεύθυνσης που να κατασκευάζονται και να πωλούνται στη Γερμανία

σε τιμές Γερμανίας δεν ήσαν πλέον διαθέσιμα στην αγορά. Οι αγοραστές από το Ηνωμένο Βασίλειο στερήθηκαν σημαντικό πλεονέκτημα όσον αφορά την τιμή ενώ κανένα άλλο όφελος δεν προσφέρθηκε ως αντιστάθμισμα στους καταναλωτές σε άλλα μέρη της Κοινότητας. Νομίζω ότι το συμπέρασμα αυτό δεν κλονίζεται από το γεγονός ότι η ύπαρξη αυτής της συμφέρουσας τιμής εξαρτιόταν εν μέρει, έστω και σε σημαντικό βαθμό, από παράγοντες που δεν έλεγχε η Ford και ιδίως από την τιμή συναλλάγματος. Το γεγονός είναι ότι η εγκύκλιος αποστέρησε τους καταναλωτές από ένα πλεονέκτημα που είχαν προηγουμένως.

Η Ford ισχυρίζεται ότι, έστω και αν η Επιτροπή δικαιούται να θεωρεί την απαγόρευση εξαγωγής αυτοκινήτων που είχαν ήδη κατασκευαστεί ως παραβίαση των κανόνων του ανταγωνισμού, δεν μπορεί ασφαλώς να υποχρεώσει τη Ford να παράγει αυτοκίνητα. Αποτέλεσμα της απόφασης είναι ότι η Ford υποχρεούται να εφαρμόζει « full line availability ». Δεν ερμηνεύω την απόφαση κατ' αυτό τον τρόπο. Από την αιτιολογική σκέψη 45 συνάγεται ότι η Επιτροπή ούτε απήτησε ούτε διανοήθηκε να απαιτήσει κάτι τέτοιο. Η απόφαση αφορά όχι την παραγωγή αλλά την προσφορά αυτοκινήτων που έχουν πράγματι κατασκευαστεί, στην οποία τέθηκε τέρμα, με αποτέλεσμα να εμποδίζονται οι αγοραστές από άλλα κράτη μέλη από το να προμηθεύονται αυτοκίνητα στη Γερμανία. Η Ford για να πετύχει τη χορήγηση απαλλαγής έπρεπε να επιλέξει μεταξύ της επανάληψης της εν λόγω παροχής ή της τροποποίησης της σύμβασης.

Η Ford ισχυρίζεται ότι η Επιτροπή έλαβε υπόψη της άσχετα με την υπόθεση στοιχεία, εκτός του πλαισίου των τεσσάρων προϋποθέσεων του άρθρου 85, παράγραφος 3, και ότι το κίνητρό της ήταν να εξαναγκαστεί η Ford να επαναλάβει την παροχή αυτοκινήτων δεξιάς διεύθυνσης σε συμφέρουσες τιμές. Η Ford ισχυρίζεται ότι ναι μεν η παρεμπόδιση των επιχειρήσεων που δεν κατέχουν δεσπόζουσα θέση από το να εφαρμόζουν διαφορετικές τιμές στα διάφορα κράτη μέλη και να διαχωρίζουν την κοινή αγορά, απαγορεύοντας την παράλληλη εισαγωγή των προϊόντων τους, που έχουν κατασκευαστεί σε ένα κράτος μέλος, σε άλλα κράτη μέλη, μπορεί να αποτελεί ένα ορθό στόχο της κοινοτικής πολιτικής επί του ανταγωνισμού, αλλά δεν αποτελεί έγκυρο παράγοντα επί του οποίου να στηριχτεί η απόφαση ως προς το αν πρέπει ή όχι να χορηγηθεί απαλλαγή, βάσει του άρθρου 85, παράγραφος 3.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι πράγματι η Επιτροπή θεώρησε ως ένα σημαντικό στοιχείο της υπόθεσης το γεγονός ότι αποτέλεσμα των ενεργειών της Ford ήταν να δημιουργηθεί τεχνητός διαχωρισμός της κοινής αγοράς, να παρεμποδιστούν οι παράλληλες εισαγωγές και να παρασχεθεί εδαφική προστασία στο δίκτυο της Ford στο Ηνωμένο Βασίλειο. Η ανάμιξη των παράλληλων εισαγωγών έκανε τα αποτελέσματα της σύμβασης περισσότερο περιοριστικά. Η Επιτροπή, με την ισχυρή υποστήριξη του BEUC (Ευρωπαϊκού Γραφείου Ενώσεων Καταναλωτών), ισχυρίζεται ότι δικαιούται να λαμβάνει υπόψη της αυτούς τους παράγοντες όταν αποφασίζει επί της χορήγησης μιας απαλλαγής.

Στην απόφαση αναφέρεται ότι τα πιο πάνω θέματα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη προκειμένου να διαπιστωθεί αν συγκεντρώνονται οι τέσσερις προϋποθέσεις. Αυτό επαναλαμβάνεται, ειδικότερα, στην απάντηση της Επιτροπής, όπου τονίζεται ότι η Επιτροπή ποτέ δεν ισχυρίστηκε ότι μπορεί, εφόσον συγκεντρώνονται οι τέσσερις προϋποθέσεις του άρθρου 85, παράγραφος 3, να προβεί σε ξεχωριστή σύγκριση των υπέρ και των κατά προκειμένου να αποφασίσει τη χορήγηση ή τη μη χορήγηση της απαλλαγής (παράγραφος 2.6).

Έτσι, σύμφωνα με τους ισχυρισμούς της Επιτροπής, ο περιορισμός των παράλληλων εισαγωγών και ο διαχωρισμός της κοινής αγοράς αποτέλεσαν παράγοντες που απέδειξαν ότι δεν συνέτρεχαν οι προϋποθέσεις της βελτίωσης της

δίκαιης μερίδας από το όφελος που προκύπτει. Νομίζω ότι η εκτίμηση αυτή δεν είναι νομικά πεπλανημένη και δικαιολογείται από τα πραγματικά περιστατικά. Μου είναι δύσκολο να εννοήσω πώς από τα διαπιστωθέντα πραγματικά περιστατικά δεν συνάχθηκε ότι δεν συνέτρεχε η τέταρτη προϋπόθεση.

Υπ' αυτές τις περιστάσεις, θεωρώ περιττό να προσθέσω ότι η Επιτροπή, έστω και αν θεωρήσει ότι συντρέχουν οι τέσσερις προϋποθέσεις, διαθέτει, εν πάση περιπτώσει, διακριτική εξουσία, που στηρίζεται στους στόχους και την πολιτική της Συνθήκης καθώς και την ανάγκη να λαμβάνονται υπόψη μόνο νομικώς σημαντικοί παράγοντες, να αρνηθεί τη χορήγηση απαλλαγής. Το άρθρο 85, παράγραφος 3, ορίζει ότι « οι διατάξεις της παραγράφου 1 *δύνανται* να κηρυχθούν ανεφάρμοστες », πράγμα που συνεπάγεται την ύπαρξη μιας διακριτικής εξουσίας, υποκείμενης στον έλεγχο του Δικαστηρίου. Αν πράγματι υφίσταται παρόμοια διακριτική εξουσία, τότε πρέπει κανονικά να ασκείται κατά τρόπο που να ευνοεί τη χορήγηση απαλλαγής εφόσον συντρέχουν οι τέσσερις προϋποθέσεις. Στην περίπτωση όμως που παραβιάζεται κάποια προέχουσα αρχή της Κοινότητας (π.χ. η διατήρηση της ενότητας της κοινής αγοράς), τότε νομίζω ότι μολονότι συντρέχουν οι τέσσερις προϋποθέσεις, υφίσταται εκ πρώτης όψεως, κάποια διακριτική εξουσία ως προς το αν πρέπει να χορηγηθεί ή όχι απαλλαγή.

Εν τούτοις, κατά τη γνώμη μου, δεν τίθεται τέτοιο θέμα αν, όπως φρονώ, η Επιτροπή έλαβε υπόψη της αυτούς τους παράγοντες όταν αποφάσισε ως προς το αν συντρέχουν οι τέσσερις προϋποθέσεις. Αν είναι πλάνη να θεωρείται ότι εξακολουθεί να υφίσταται κάποιο περιθώριο διακριτικής εξουσίας εφόσον συντρέχουν οι τέσσερις προϋποθέσεις, τότε δεν νομίζω ότι στην υπό κρίση υπόθεση, αν υποτεθεί ότι η Επιτροπή οδηγήθηκε από κριτήρια πολιτικής φύσεως, άσχετα προς τις τέσσερις προϋποθέσεις, το γεγονός αυτό κλονίζει τη διαπίστωσή της ότι δεν συνέτρεχαν δύο από τις προϋποθέσεις. Η διαπίστωση αυτή ενίσχυσε απλώς το συμπέρασμα στο οποίο είχε δικαιολογημένα καταλήξει βάσει έγκυρων συλλογισμών. Δεν νομίζω ότι, και χωρίς το συμπέρασμα αυτό, το αποτέλεσμα θα ήταν ή θα μπορούσε να είναι διαφορετικό.

Δεν δέχομαι το επιχείρημα ότι η απόφαση εστερείτο κατάλληλης έγκυρης αιτιολογίας. Έστω και αν ο όρος « ευνοϊκότερες τιμές » για τα δεξιάς διεύθυνσης αυτοκίνητα δεν αποτελούσε, ρητό ή σιωπηρό, όρο της ιδίας της σύμβασης, ή η διακοπή πωλήσεως των εν λόγω αυτοκινήτων δεν μείωνε τα οφέλη από αυτή τη σύμβαση, οι παράγοντες αυτοί αποτελούσαν, για τους λόγους που αναφέρθηκαν, αναπόσπαστο μέρος του σχετικού πλαισίου λόγω της συνδέσεώς τους με την εφαρμογή της σύμβασης γενικού αντιπροσώπου. Ως εκ τούτου, ορθώς η Επιτροπή συμπέρανε ότι ο περιοριστικός χαρακτήρας της εφαρμογής της σύμβασης είχε αυξηθεί. Ούτε νομίζω ότι η Επιτροπή ήταν υποχρεωμένη να θεωρήσει ότι η κατάργηση του πιο πάνω πλεονεκτήματος αντισταθμιζόταν από άλλα πλεονεκτήματα που απέρρεαν από τη σύμβαση.

Κατά συνέπεια, από τα όσα αναφέρθηκαν δεν θεωρώ ότι η Επιτροπή διέπραξε οποιαδήποτε κατάχρηση εξουσίας, είτε λαμβάνοντας υπόψη της άσχετα με την υπόθεση στοιχεία είτε εκδίδοντας απόφαση η οποία, κατά τις προσφεύγουσες, επιτρέπει να συναχθεί ότι είναι δυνατό και άλλες ρήτρες της σύμβασης, κάτω από διαφορετικές περιστάσεις, να βρεθούν αντίθετες προς το άρθρο 85, παράγραφος 1. Συμφωνώ με το επιχείρημα της Επιτροπής ότι αποτέλεσμα της απόφασής της ήταν να δοθεί στη Ford η δυνατότητα να επιλέξει μεταξύ της

τροποποίησης της σύμβασης και της επανάληψης της προμήθειας αυτοκινήτων δεξιάς διεύθυνσης σε τιμές παρόμοιες με αυτές που ισχύουν στη Γερμανία για τα αυτοκίνητα αριστερής διεύθυνσης.

Τόσο οι διάδικοι όσο και η παρεμβαίνουσα προέβαλαν πολλά άλλα, λεπτομερειακής φύσεως, επιχειρήματα τα οποία δεν νομίζω ότι επηρεάζουν το τελικό συμπέρασμα και με τα οποία, επομένως, δεν πρόκειται να ασχοληθώ.

Συμπερασματικά, προτείνω να απορριφθούν οι προσφυγές, οι δε προσφεύγουσες να καταδικαστούν στα δικαστικά έξοδα τόσο της Επιτροπής όσο και του BEUC.