II

(Besluiten waarvan de publikatie niet voorwaarde is voor de toepassing)

COMMISSIE

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 25 september 1986

inzake een procedure op grond van artikel 85 van het EEG-Verdrag en artikel 15 van Verordening nr. 17 van de Raad

(IV/31.143 — Peugeot)

(Slechts de tekst in de Franse taal is authentiek)

(86/506/EEG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap,

Gelet op Verordening nr. 17 van de Raad van 6 februari 1962, eerste verordening over de toepassing van de artikelen 85 en 86 van het Verdrag (1), laatstelijk gewijzigd bij de Akte van Toetreding van Spanje en Portugal, en met name op de artikelen 4, 5, 6 en 15, lid 1, onder b),

Gezien de op 30 januari 1963 overeenkomstig artikel 5 van Verordening nr. 17 door de onderneming Automobiles Peugeot SA verrichte aanmelding inzake de standaardovereenkomst voor de verkoop van voertuigen van de merken Peugeot en Talbot,

Gezien het besluit van de Commissie van 1 oktober 1984 om in deze zaak de procedure in te leiden,

Na de betrokken ondernemingen overeenkomstig artikel 19, lid 1, van Verordening nr. 17 en Verordening nr. 99/63/EEG van de Commissie van 25 juli 1963 over het horen van belanghebbenden en derden overeenkomstig artikel 19, leden 1 en 2, van Verordening nr. 17 van de Raad (2) in de gelegenheid te hebben gesteld ter zake van de punten van bezwaar welke de Commissie in aanmerking had genomen, hun opmerkingen kenbaar te maken,

Na raadpleging van het Adviescomité voor mededingingsregelingen en economische machtsposities,

Overwegende hetgeen volgt :

I. DE FEITEN

(1) De onderhavige beschikking heeft betrekking op de belemmeringen die in het kader van het distributiesysteem van het Peugeot-concern gedurende de periode van 1 mei 1982 tot en met 30 juni 1985 aan de aankoop van nieuwe voertuigen met rechtse besturing in de weg zijn gelegd, en op de door Peugeot gegeven onjuiste antwoorden op twee verzoeken van de Commissie om inlichtingen uit hoofde van artikel 11 van Verordening nr. 17.

A. De ondernemingen

(2) Automobiles Peugeot SA, hierna Peugeot te noemen, een dochteronderneming van Peugeot SA te Parijs, fabriceert automobielen en verkoopt deze onder de merken Peugeot en Talbot. Het concern heeft in 1982 een omzet behaald van 75 300 miljoen Ffr., in 1983 85 200 miljoen Ffr. en in 1984 91 100 miljoen Ffr.

Talbot Motor Company Limited, (Talbot Motor), te Coventry, Verenigd Koninkrijk, Peugeot-Talbot Belgique SA te Nivelles, Peugeot-Talbot Nederland NV te Utrecht en Peugeot Automobile Deutschland GmbH te Saarbrücken maken deel uit van het Peugeot-concern en verzorgen de import en de distributie van voertuigen van de merken Peugeot en Talbot in hun landen. Peugeot Talbot Belgique verzorgt eveneens de distributie van deze voertuigen in het Groothertogdom Luxemburg.

(1) PB nr. 13 van 21. 2. 1962, blz. 204/62.
(2) PB nr. 127 van 20. 8. 1963, blz. 2268/63.

(3) De Société de distribution et d'exportation automobile (Sodexa) te Parijs maakt eveneens deel uit van het Peugeot-concern ; zij is belast met de verkoop van voertuigen van de merken Peugeot en Talbot aan gegadigden die tijdelijk in Frankrijk verblijven en er voertuigen kunnen kopen onder vrijdom van belastingen (transitoverkopen). Met het oog daarop heeft Sodexa steeds de mogelijkheid gehad alle modellen geleverd te krijgen die overeenkomen met de specificaties in de verschillende landen van definitieve registratie (landen van bestemming) en die in ieder geval reeds zijn opgenomen in het fabricageprogramma van Peugeot. Sodexa werd in toenemende mate belast met de afhandeling van de buiten Frankrijk gesloten verkopen, indien de koper een uitrusting verlangde die afweek van die welke gewoonlijk in het land van bestelling werd geboden. In het kader van deze activiteit werd de uitvoering van de orders voor rechts geplaatste besturing op het Europese vasteland eveneens aan Sodexa toevertrouwd.

B. **Het produkt**

(4) Onder de onderhavige beschikking vallen de nieuwe voertuigen die onder het merk Peugeot en onder het merk Talbot in serie worden gefabriceerd.

Elke serie wordt gefabriceerd in een aantal basisversies (modellen 104, 205, 305, 504, 604 van Peugeot en Samba, Horizon, Solara, Tagora, Rancho en Murena van Talbot). Bovendien hebben de voertuigen uiteenlopende uitrustingen. Dienaangaande kan onderscheid worden gemaakt tussen de uitrustingen die in de verschillende Staten wettelijk zijn voorgeschreven, die welke aan de wens van de afnemers beantwoorden en die welke, naar het oordeel van de constructeur, bijzonder geschikt zijn voor een bepaalde verkoopzone. In geen enkele Lid-Staat is de links of rechts geplaatste besturing wettelijk voorgeschreven, maar de keuze daartussen is economisch onontbeerlijk, wil men voertuigen aanbieden waarbij met wensen en gewoonten van de gebruikers in het land van bestemming rekening wordt gehouden.

(5) De voertuigen met een rechts geplaatste besturing die worden aangeboden aan tijdelijk op het vasteland gestationeerde Britse militairen, verschillen in hun uitrusting enigszins van die welke zijn bestemd om in het Verenigd Koninkrijk en Ierland te worden afgeleverd. Zij zijn voorzien van een tachometer met kilometeraanwijzing en buitenspiegel en koplampen die voor het rechtse verkeer zijn ontworpen. Een eventuele latere aanpassing van de voertuigen aan de wegenverkeerswetgeving van het land van bestemming levert geen moeilijkheden op en brengt slechts geringe kosten met zich.

(6) De fabrieken van het Peugeot-concern produceren grotendeels voertuigen met links geplaatste besturing. In 1982 vertegenwoordigden de voertuigen met rechtse besturing 6,1 % van de produktie van het merk Peugeot en 25 % van de produktie van het merk Talbot. De voertuigen van laatstgenoemd merk werden in het Verenigd Koninkrijk door Talbot Motor zelf gefabriceerd.

C. **De afzet**

(7) In Frankrijk wordt de afzet van de voertuigen verzorgd door de filialen en dochterondernemingen van Peugeot en door de dealers van deze laatste. In de andere Lid-Staten worden zij in de handel gebracht door tussenkomst van dochterondernemingen van Peugeot dan wel door onafhankelijke importeurs die op hun beurt over een distributienet beschikken. Hoewel zij oorspronkelijk gescheiden waren, zijn de distributienetten voor Peugeot- en voor Talbot-voertuigen sinds de herfst van 1980 geleidelijk gefusioneerd.

(8) Peugeot heeft de Commissie op 30 januari 1963 een standaarddealerovereenkomst aangemeld voor de afzet van Peugeot-voertuigen in Frankrijk (zaak nr. IV/14.056) en voor de import in de andere Lid-Staten (zaak nr. IV/12.428). Bij brief van 7 mei 1971 heeft Peugeot aan de Commissie de standaarddealercontracten overgelegd voor de Beneluxlanden, de Bondsrepubliek Duitsland en Italië. Op 28 februari 1972 heeft de Commissie Peugeot in de zaken IV/14.056 en IV/12.428 een mededeling van punten van bezwaar gezonden, waarna de exportverboden zijn afgeschaft. Vervolgens zijn op verzoek van de Commissie nog andere wijzigingen in de Peugeot-standaardcontracten aangebracht ten einde deze aan de beginselen van Beschikking 75/73/EEG van de Commissie [1] in de zaak BMW aan te passen. De „dealerovereenkomst Peugeot" die in Frankrijk wordt gesloten, wordt door Peugeot voor haar distributiesysteem in de Gemeenschap als een standaardovereenkomst beschouwd.

(9) Er zijn Peugeot-standaarddealerovereenkomsten speciaal bij de Commissie aangemeld : voor Duitsland op 10 juli 1979 (zaak nr. IV/29.900) en voor het Verenigd Koninkrijk op 7 maart 1979 (zaak nr. IV/29.819).

(10) Bij aangetekende brief van 24 december 1985 heeft Peugeot de Commissie medegedeeld dat zij haar dealercontracten had gewijzigd ten einde deze aan te passen aan het bepaalde in Verordening (EEG) nr. 123/85 van de Commissie van 12 december 1984 betreffende de toepassing van artikel 85, lid 3, van het Verdrag op groepen afzet- en klantenserviceovereenkomsten inzake motorvoertuigen [2].

(11) De dealerovereenkomst waarop de onderhavige zaak betrekking heeft, is de standaarddealerovereenkomst zoals die door Peugeot in België, het Groothertogdom Luxemburg en Nederland tussen 1 mei 1982 en 30 juni 1985 is toegepast.

---

[1] PB nr. L 29 van 3. 2. 1975, blz. 1.
[2] PB nr. L 15 van 18. 1. 1985, blz. 16.

(12) De voornaamste bepalingen in deze overeenkomst kunnen als volgt worden samengevat: Peugeot draagt aan de geselecteerde dealer het recht over om binnen een bepaald grondgebied het contractgebied aan de eindgebruikers de in de overeenkomst aangeduide produkten te verkopen, dit wil zeggen nieuwe voertuigen van de merken Peugeot en/of Talbot, alsmede vervangingsonderdelen en uitrustingen. In dit contractgebied belooft Peugeot met het oog op de wederverkoop de in de overeenkomst aangeduide produkten alleen aan deze dealers te zullen verkopen. De dealer kan nieuwe voertuigen alleen aan eindgebruikers verkopen. Het is hem verboden verkopen te bevorderen buiten zijn grondgebied. Hij kan alleen met toestemming van Peugeot nieuwe voertuigen van andere merken verkopen. De dealer is verplicht uitsluitend oorspronkelijke stukken te gebruiken die door Peugeot en, in Frankrijk, door Peugeot of haar leveranciers, worden aangeboden.

(13) In het contractgebied behoudt Peugeot zich het recht voor rechtstreeks aan bepaalde groepen verkopers te verkopen, met name aan grote kopers, overheidsinstanties, het personeel van het Peugeot-concern en kopers die een bepaald statuut genieten.

(14) Een van deze groepen die onder deze als „speciale verkopen" aangeduide categorieën vallen, omvat verkopen aan transitokopers. Zo behelst de standaardovereenkomst de volgende bepaling:

„de constructeur behoudt zich het recht voor in de volgende gevallen rechtstreeks of door tussenkomst van gespecialiseerde ondernemingen de produkten welke hij in de handel brengt, te verkopen:

1. ...

2. ...

3. Verkopen aan personen die hun gewone verblijfplaats buiten Frankrijk hebben en verzoeken om leverantie van het voertuig in de zone van de eerste overgedragen verantwoordelijkheid, met een kentekenplaat in de TT-series;".

Met het oog daarop is Sodexa opgericht (zie overweging nr. 3).

D. Prijsverschillen tussen Lid-Staten

(15) De aanbevolen eindverkoopprijzen, exclusief belastingen, voor Peugeot- en Talbot-voertuigen in de Lid-Staten vertoonden grote verschillen. Zij lagen in 1982 en 1983 het laagst in Denemarken en het hoogst in het Verenigd Koninkrijk. Tussen deze twee uitersten geven de prijsniveaus in de andere landen het volgende beeld te zien (in stijgende volgorde): België/Luxemburg, Nederland, Frankrijk, Bondsrepubliek Duitsland, Italië en Ierland. Uit een door Peugeot opgestelde vergelijking van de prijzen van zes zeer courante modellen, welke op 1 januari 1982 en op 1 januari 1983 in Frankrijk, België, het Groothertogdom Luxemburg, de Bondsrepubliek Duitsland en het Verenigd Koninkrijk werden berekend, blijkt dat het prijsniveau in het Verenigd Koninkrijk gemiddeld 40 % hoger lag dan dat in België en in Luxemburg, 23 % hoger dan het prijsniveau in Frankrijk en 20 % hoger dan dat in de Bondsrepubliek Duitsland.

E. De afzet van de rechts geplaatste besturingen op het vasteland

(16) Onder de contractuele regeling welke tot en met 30 juni 1985 werd toegepast, konden de Peugeot-Talbot-dealers op het vasteland gewoonlijk geen rechts geplaatste besturingen direct bij hun principaal verkrijgen. Er was een speciale bestelling nodig, die over Sodexa moest lopen, die het recht van rechtstreekse verkoop uitoefende dat Peugeot zich had voorbehouden. De dealer werd behandeld als een commissionair of een vertegenwoordiger en ontving in plaats van zijn gebruikelijke winstmarge een commissieloon dat gewoonlijk rond de 8 % lag.

(17) Op de Duitse markt, waar een zekere plaatselijke vraag naar rechts geplaatste besturing bestaat vanwege de Britse militairen die daar zijn gestationeerd (Peugeot heeft er in 1981 ongeveer 500 rechts geplaatste besturingen verkocht), waren de dealers in feite van de afzet van rechts geplaatste besturingen uitgesloten. In het Duitse dealercontract was een recht op rechtstreekse verkoop opgenomen voor de constructeur, dat in de praktijk door Sodexa werd uitgeoefend in de zin van een exclusief verkooprecht.

Voor haar verkopen aan de Britse militairen had Sodexa dealercontracten gesloten met twee handelsondernemingen die in de verkoop aan deze categorie personen zijn gespecialiseerd. Deze twee ondernemingen werd contractueel verboden rechts geplaatste besturingen te verkopen aan andere personen dan leden van het personeel van de Britse strijdkrachten in de Bondsrepubliek Duitsland.

(18) De in Franse frank uitgedrukte prijzen die Sodexa berekende, kwamen in het algemeen overeen met de tarieven die in Frankrijk werden toegepast voor de verkoop aan eindgebruikers en verschilden niet naargelang het ging om links geplaatste dan wel rechts geplaatste besturing voorzien van dezelfde basisuitrusting. Voor de verkopen aan de Britse militairen had Sodexa speciale pond-sterling-tarieven opgesteld en, wanneer de verkoop moest plaatsvinden in de Bondsrepubliek Duitsland, tarieven in Duitse mark.

(19) In België en in het Groothertogdom Luxemburg bestond tot in maart 1982 ten dele een afwijkende situatie. De voertuigen met rechts geplaatste besturing konden er rechtstreeks worden verkregen bij de importeur, dit wil zeggen zonder interventie van Sodexa. De prijzen stemden overeen met die voor overeenkomstige modellen met links geplaatste besturing, vermeerderd met een toeslag van ongeveer 5 000 Bfr. voor de in het Verenigd Koninkrijk voorgeschreven uitrusting.

(20) Alleen in België behaalden de verkopen van voertuigen met rechts geplaatste besturing aan personen die in het Verenigd Koninkrijk gevestigd waren, een omvang van enige betekenis (150 in 1983 en 137 in 1982). Zij haalden hun top in het eerste kwartaal van 1982, om daarna plotseling te dalen. Op de andere markten van het vasteland bleven de verkopen van voertuigen met rechts geplaatste besturing aan Britse onderdanen zeer bescheiden, als gevolg van de controle die door Sodexa werd uitgeoefend en de specifieke maatregelen van Peugeot om aan deze verkopen door haar dealers een einde te maken (zie overwegingen nrs. 22 tot en met 27).

Sodexa heeft echter zelf in de tweede helft van 1982 rechts geplaatste besturingen van het merk Talbot in het Verenigd Koninkrijk verkocht. Het betrof ongeveer 150 rechts geplaatste besturingen die overeenkwamen met de Duitse specificaties en oorspronkelijk bestemd waren voor Britse militairen in Duitsland, maar daar niet konden worden verkocht wegens een onverwachte teruggang van de vraag. Sodexa bood deze voertuigen eerst aan haar zusteronderneming Talbot Motor aan. Omdat Talbot Motor geen belangstelling toonde, droeg Sodexa de voertuigen tenslotte over aan onafhankelijke dealers, met name de firma Europlan, met het oog op wederverkoop aan particuliere Britse kopers. Uit dit alles blijkt dat deze verkopen uitsluitend ten doel hadden Sodexa van deze voorraad verouderde en anderszins onverkoopbare voertuigen te ontdoen. Dit initiatief van Sodexa leidde tot energieke protesten van de Britse dealers en van de directie van Talbot Motor in het Verenigd Koninkrijk.

F. **Ontmoedigingsmaatregelen door Peugeot**

(21) Volgens de bevindingen van de Commissie heeft Sodexa getracht kandidaat-kopers van rechts bestuurde voertuigen die in het Verenigd Koninkrijk gevestigd waren, ervan te weerhouden deze voertuigen op het vasteland te bestellen. De kopers die zich schriftelijk tot Sodexa hadden gewend, werden systematisch verzocht zich tot de Britse verkooporganisatie te richten.

Deze weigerachtige houding jegens in het Verenigd Koninkrijk gevestigde klanten stond duidelijk in tegenstelling tot de inspanningen van Sodexa om aan andere kopers uit derde landen, enerzijds, en aan Britse militairen die op het vasteland waren gestationeerd, anderzijds, zoveel mogelijk rechts bestuurde voertuigen te verkopen.

a) *De op de Belgische en de Luxemburgse markt genomen maatregelen*

(22) Ingevolge de sterke toeneming van de vraag naar rechts bestuurde voertuigen die begin 1982 vooral in België aan de dag trad, zond Peugeot-Talbot Belgique, de dochteronderneming die met de distributie in België en Luxemburg belast was, Peugeot op 23 april 1982 een telexbericht waarin werd aangegeven dat de maatregel waarbij een leveringstermijn van zes maanden werd ingevoerd, niet voldoende ontmoedigend was omdat er nog steeds orders binnenkwamen. Sodexa suggereerde in haar brief van 30 april 1982 de verkopen aan Britse klanten te doen plaatsvinden tegen de tarieven die door de importeur in Groot-Brittannië werden berekend (prijslijst „other exports"). Zij gaf Peugeot-Talbot Belgique echter de instructie de in België gestationeerde Britse militairen een speciale behandeling te geven, mits zij konden aantonen tot deze krijgsmacht te behoren.

(23) Na de tweede week van mei 1982 deelde Peugeot-Talbot Belgique de dealers mede dat de bestellingen welke zij sinds het begin van het jaar hadden geplaatst, door de constructeur waren geannuleerd, dat hun winstmarge was teruggebracht tot 10 % en dat in de maand mei nog rekening moest worden gehouden met een nieuwe prijsverhoging van ten minste 10 %. De dealers werd verzocht mede te delen of zij de geplaatste bestellingen onder de nieuwe condities nog wilden handhaven. Zo niet, dan zouden hun aanbetalingen hun worden terugbetaald.

(24) De herziening in mei 1982 van het systeem van prijsstelling voor rechts geplaatste besturingen die met de Britse specificaties overeenkomen leidde tot prijsverhogingen van gemiddeld ongeveer 17 % voor Peugeot-voertuigen en ongeveer 53 % voor Talbot-voertuigen.

Terzelfder tijd steeg het prijsverschil in België tussen de links geplaatste en de rechts geplaatste besturingen tot gemiddeld 31 % voor Peugeot-voertuigen en 47 % voor Talbot-voertuigen.

De door Peugeot genomen maatregelen leidden in ongeveer 300 gevallen tot annulering van de door de Belgische dealers met Britse kopers gesloten verkoopcontracten en daarop tot een stopzetting van de orders door Britse kopers van rechts geplaatste besturingen in België.

b) *De op de Nederlandse markt getroffen maatregelen*

(25) In maart 1982 werd in Nederland een toegenomen vraag naar rechts geplaatste besturingen in de Britse versie waargenomen. Er werden door Peugeot-Talbot Nederland na overleg met Peugeot bestellingen geweigerd. Op 13 april 1982 deelde de Nederlandse dochteronderneming in een circulaire aan al haar dealers mede dat zij geen bestellingen voor rechts geplaatste besturingen in de Britse versie meer in ontvangst zou nemen en dat de aspirant-koper moest worden verzocht zich tot de Britse verkooporganisatie te richten.

c) *De gevolgen van deze maatregelen*

(26) Het oogmerk van de door Peugeot genomen maatregelen was de bescherming van haar verkoopnet in het Verenigd Koninkrijk en de belemmering van nevenimport vanuit het vasteland. Deze maatregelen troffen werkelijk doel, zoals valt op te maken uit twee interne nota's van Talbot Motor en Peugeot in oktober 1982 en januari 1983. In de ene werd erkend dat de verkoopdirectie van Peugeot voor Noord-Europa daadwerkelijk de dealers heeft verhinderd voertuigen met rechts geplaatste besturing aan gegadigden in het Verenigd Koninkrijk te verkopen ; in de andere wordt voor Peugeot de eer opgeëist de automobielmaatschappij te zijn geweest die verreweg de minste voertuigen in Engeland heeft ingevoerd.

G. De verstrekking van onjuiste inlichtingen door Peugeot

(27) Op 9 september 1982 zond de Commissie aan Peugeot SA een verzoek om inlichtingen op grond van artikel 11 van Verordening nr. 17. Zij stelde de vraag of de ondernemingen uit het Peugeot-concern ook bestellingen van hun erkende wederverkopers uitvoerden ingeval het ging om voertuigen waarvan de specificaties niet met die van het land van de verkoop overeenstemden. Zij vroeg bovendien of er eventueel instructies bestonden volgens welke klanten die gevestigd waren in het land van de erkende dealer, anders moesten worden behandeld dan klanten in andere Lid-Staten.

Op 6 oktober 1982 antwoordde Peugeot met de mededeling dat iedere erkende dealer op de gemeenschappelijke markt zich Peugeot- en Talbot-voertuigen met andere nationale specificaties dan die van zijn eigen markt kon doen leveren, voor zover deze voertuigen in serie in de gewenste versie werden vervaardigd. Peugeot ontkende voorts het bestaan van instructies volgens welke klanten anders moesten worden behandeld naar gelang van het land van woonplaats.

(28) Anders dan hier werd verklaard, bezaten de Peugeot-Talbot-dealers geen zekerheid dat zij deze voertuigen konden verkopen. Het was onjuist het bestaan van iedere discriminerende instructie te ontkennen (zie overwegingen nrs. 23 en 25). Peugeot besefte dat deze inlichtingen onjuist waren, omdat haar directie wist hoe de verkoop plaatsvond van voertuigen waarvan de specificaties niet overeenkwamen met die van het land van de verkoop en welke discriminerende behandeling werd toegepast op de klanten die in Groot-Brittannië woonachtig waren. Dit blijkt met name uit een interne nota van 6 oktober 1982 van de directeur die met het antwoord aan de Commissie belast was, en waarin het bestaan van dergelijke concurrentiebeperkende maatregelen met zoveel woorden wordt erkend. De nota verwijst bovendien naar instructies waarbij Peugeot-Talbot Nederland haar dealers verbood rechts geplaatste besturingen te verkopen aan Britse gegadigden. Het bestaan van dergelijke instructies nu wordt uitdrukkelijk ontkend in de inlichtingen welke op diezelfde dag aan de Commissie werden verstrekt.

(29) In een tweede verzoek om inlichtingen op 28 januari 1983, dat eveneens op artikel 11 van Verordening nr. 17 berustte, vroeg de Commissie naar de verkoopprijzen die op 1 januari 1982 en op 1 januari 1983 in Frankrijk, België, de Bondsrepubliek Duitsland en het Verenigd Koninkrijk voor rechts bestuurde voertuigen werden toegepast.

Peugeot verklaarde in haar antwoord van 17 maart 1983 dat de Sodexa-tarieven voor verkoop aan eindverbruikers in de aangegeven Lid-Staten op het vasteland van toepassing waren. De onderneming voegde daartoe een tabel bij, waarin voor de jaren 1982 en 1983 lijsten met identieke prijzen voor Frankrijk, België en de Bondsrepubliek Duitsland waren opgenomen.

(30) Dit antwoord was in een aantal opzichten onjuist : zo waren in België de prijzen die vanaf 1 januari tot in maart 1982 voor rechts geplaatste besturingen van het merk Talbot werden berekend, geen Sodexa-prijzen, maar de prijzen van het normale Belgische tarief, verhoogd met een toeslag van ongeveer 5 000 Bfr. voor de Britse uitrusting. Ook de prijzen die voor de Peugeot-voertuigen in België werden medegedeeld, klopten niet. Tussen 1 januari en de verhoging in mei 1982 lagen de berekende prijzen duidelijk beneden de Sodexa-prijzen. Anderzijds lagen de prijzen die vanaf mei 1982 werden berekend aanzienlijk boven de Sodexa-prijzen.

Ook de over de Duitse markt verstrekte inlichtingen waren onjuist. De daar toegepaste tarieven, uitgedrukt in Duitse mark, waren gebaseerd op de Sodexa-prijzen, maar lagen daar uiteindelijk onder, omdat Sodexa aan militair personeel een algemene korting verstrekte. Bovendien waren de over de prijzen verstrekte inlichtingen misleidend omdat zij de indruk wekten dat rechts geplaatste besturingen vrij in Duitsland verkrijgbaar waren. In werkelijkheid werden deze voertuigen alleen aan militair personeel geleverd dat een bewijs overlegde van stationering aldaar.

(31) Peugeot erkent in haar antwoord op de punten van bezwaar — dat zij in grote lijnen op de hoorzitting van 10 december 1985 herhaalde — dat er elementen in haar antwoorden onvolledig waren, maar schrijft de verantwoordelijkheid daarvoor toe aan een gebrek aan transparantie van de informatie binnen het concern, gezien de omvang van het verkoopnet van de onderneming en de interne scheiding tussen de verantwoordelijkheidssectoren.

Ten aanzien van het antwoord van 6 oktober 1982 erkent Peugeot dat zij van de juistheid van de feiten op de hoogte was, maar, in de mening dat er niet van een beperking van de mededinging sprake was, had besloten de brief niettemin te verzenden. Met name ten aanzien van het antwoord van 17 maart 1983 geeft Peugeot ook aan dat de in de brief genoemde prijzen zijn uitgewerkt door de dienst die in de hoofdzetel met de prijzen belast is en dat er wellicht afwijkingen zijn met betrekking tot de data van inwerkingtreding, omdat de directies van Sodexa en de plaatselijke filialen in feite een zekere marge bezitten voor de prijsstelling, in verband met de commerciële samenhang van elke individuele markt.

II. JURIDISCHE BEOORDELING

A. Weigering van de ontheffing aan distributieovereenkomsten van Peugeot

(32) De in het kader van het Peugeot-distributiesysteem toegepaste overeenkomsten die voortvloeien uit de door Peugeot op 30 januari 1963 aangemelde standaardovereenkomst, bevatten een reeks concurrentiebeperkende clausules waarop het verbod van artikel 85, lid 1, van het Verdrag van toepassing is en aangaande welke tijdens de periode van 1 mei 1982 tot en met 30 juni 1985 niet is voldaan aan de voorwaarden voor een ontheffing krachtens lid 3 van dat artikel.

1. *Artikel 85, lid 1*

(33) Het distributiesysteem van Peugeot berust algemeen gesproken op bilaterale overeenkomsten tussen Peugeot of haar verkoopmaatschappijen, enerzijds, en hun erkende dealers, anderzijds. Het gaat om een systeem dat zich uitstrekt over de gehele Gemeenschap en wordt toegepast volgens uniforme beginselen die door Peugeot zijn vastgesteld. De standaardovereenkomst die tot en met 30 juni 1985 de grondslag vormde van haar distributiesysteem, diende als model of gaf de strekking aan voor alle Peugeot-distributieovereenkomsten in alle stadia van de distributie op de gemeenschappelijke markt.

De voornaamste bepalingen in deze standaardovereenkomst (zie overwegingen nrs. 12 en 13), die onder het verbod van artikel 85, lid 1, vallen, zijn de volgende.

(34) De verbintenis van Peugeot om in beginsel geen distributie- en klantenservice-overeenkomsten inzake de contractprodukten te sluiten met andere ondernemingen die hun werkzaamheden in het contractgebied uitoefenen, beperkt de handelingsvrijheid van Peugeot en tevens de mededinging.

(35) Aangezien het recht dat is toegekend aan de dealers, beperkt is tot de verkoop van nieuwe voertuigen uit het in de overeenkomst bedoelde assortiment aan eindgebruikers, is het andere dealers, met inbegrip van nevenimporteurs onmogelijk nieuwe Peugeot- en Talbot-voertuigen te kopen en deze door te verkopen. Volgens dit beding blijven zelfs verkopen aan andere erkende dealers van het Peugeot-net uitgesloten.

Het aan de dealers opgelegde verbod om, behoudens toestemming van Peugeot, nieuwe voertuigen van andere merken in de handel te brengen, heeft ten gevolge dat deze dealers niet als verkooppunt voor andere constructeurs kunnen worden benoemd. De verplichting om uitsluitend oorspronkelijke stukken te gebruiken die door Peugeot en in Frankrijk door Peugeot en haar leveranciers worden aangeboden, verhindert de andere leveranciers van vervangingsonderdelen om vervangbare onderdelen of stukken die functioneel aan stukken van Peugeot of haar leveranciers kunnen worden aangepast, aan de dealers te verkopen.

Het verbod dat de dealers is opgelegd om voor de contractprodukten verkoopbevordering te bedrijven buiten het contractgebied, doet afbreuk aan de intensiteit van de mededinging binnen het kader van het distributienet van Peugeot tussen de contractprodukten, maar ook ten aanzien van hun betrekking tot produkten van andere constructeurs, tussen verschillende merken.

Als gevolg van een cumulering van dergelijke overeenkomsten in het kader van het Peugeot-distributiesysteem wordt de vrije concurrentie binnen de gemeenschappelijke markt op waarneembare wijze belemmerd. De concurrentiebeperkende gevolgen in de zin van artikel 85, lid 1, van de door Peugeot toegepaste overeenkomsten worden nog versterkt door het bestaan van soortgelijke exclusieve en selectieve distributiesystemen die door de andere automobielconstructeurs worden toegepast.

(36) Bovendien wordt de handel tussen Lid-Staten door de overeenkomsten ongunstig beïnvloed. De dealers die niet tot het distributiesysteem van Peugeot zijn toegelaten, worden namelijk verhinderd de Peugeot-produkten te kopen en aan gegadigden in andere Lid-Staten door te verkopen. De erkende dealers hebben niet het recht de verkoop voor de export, met inbegrip van die naar andere Lid-Staten, actief te bevorderen. De handel binnen de Gemeenschap wordt bovendien ongunstig beïnvloed door het feit dat concurrerende produkten die in een gegeven Lid-Staat worden aangeboden en waarvoor in een andere Lid-Staat afzetgebieden worden gezocht, niet tot het dealernet van Peugeot worden toegelaten.

(37) De door Peugeot genomen maatregelen (zie overwegingen nrs. 22 tot en met 26), die voor bepaalde categorieën afnemers de aankoop van rechts bestuurde voertuigen op het vasteland moeilijker en zelfs onmogelijk hebben gemaakt, hebben de concurrentiebeperkende gevolgen van de boven behandelde contractbepalingen en de mate van ongunstige beïnvloeding van de handel tussen Lid-Staten in aanzienlijke mate versterkt (overweging nr. 21 van het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen in de gevoegde zaken 25/84 en 26/84 van 17 september 1985) (1).

2. *Artikel 85, lid 3*

(38) Stellig kan een systeem van overeenkomsten dat concurrentiebeperkende bedingen omvat zoals die welke in de dealercontracten van Peugeot voorkomen, in beginsel die positieve gevolgen hebben zoals die voor een ontheffing in de zin van artikel 85, lid 3, noodzakelijk zijn. Van zulk een situatie kan echter geen sprake zijn zodra de dealers geen nieuwe voertuigen van het betrokken merk kunnen bestellen om te voldoen aan de vraag van een klantenkring uit een andere Lid-Staat (voor zover deze voertuigen in dit andere land in de handel worden gebracht).

Een automobielconstructeur die gebruik maakt van de verschillen die in de specificaties voor de voertuigen bestaan ten einde de afzet daarvan doeltreffender te controleren, en die van geval tot geval de beschikbaarheid van rechts bestuurde voertuigen of die van links bestuurde voertuigen bij zijn dealers beperkt, besnoeit ten nadele van de eindgebruikers het aanbod en de mogelijkheden van aankoop. Hij schept zodoende een situatie waarin de gunstige uitwerking die een selectief en exclusief distributiesysteem in beginsel kan hebben, zoals dat in de automobielsector gewoonlijk wordt toegepast, niet meer aanwezig is (overweging nr. 44 van Beschikking 83/560/EEG van de Commissie (2), in de zaak Ford, artikel 5, lid 1, punt 2, sub d), en overweging nr. 16 van Verordening (EEG) nr. 123/85).

(39) Peugeot heeft betoogd dat de door haar aangemelde overeenkomst in die zin moest worden uitgelegd dat zij zich in de overeenkomst zelf het exclusieve recht voorbehield om aan afnemers die buiten het contractgebied van de betrokken dealer woonachtig zijn, voertuigen te verkopen met andere specificaties dan die vermeld in het dealercontract; dit had verder tot gevolg dat zij immuun was voor de eventuele oplegging van geldboeten omdat haar gedragingen binnen de grenzen van de in de aanmelding omschreven activiteit bleven. De Commissie laat de vraag daar, of de overeenkomst de dealers toestond dergelijke voertuigen te bestellen, omdat de ontheffing uit hoofde van artikel 85, lid 3, in ieder geval niet kan worden verleend (zie overwegingen nrs. 40 tot en met 46) en omdat in dat geval niet wordt overwogen geldboeten op te leggen wegens de gedragingen van Peugeot in het verleden (zie overweging nr. 47).

(40) Wanneer een constructeur zich het recht voorbehoudt om zelf exclusief de modellen met andere specificaties dan die welke in het contractgebied gewoonlijk aan plaatselijke gebruikers worden aangeboden te verkopen, sluit hij tussen de Lid-Staten praktisch iedere mogelijkheid van mededinging uit voor zijn produkten in het handelsstadium.

Ook wanneer een constructeur de verkoop systematisch weigert of praktisch onmogelijk maakt, dan heeft dit eenzijdige gedrag dezelfde gevolgen als een voorbehouden exclusief verkooprecht. Al deze maatregelen leiden tot een afscherming van de markt.

(41) Op de Nederlandse markt was de weigering van leveranties van rechts bestuurde voertuigen aan de Nederlandse dealer volledig (zie overwegingen nrs. 25 en 26). In België hadden de verlangde toeslagen dezelfde gevolgen als een totale weigering om rechts bestuurde voertuigen te leveren. Deze toeslagen waren zo hoog en zijn op zulk een wijze ingevoerd dat de Britse afnemers alle belangstelling om in dit land te kopen verloren hebben (zie overwegingen nrs. 22 tot en met 24 en 26).

(42) De aanzienlijke teruggang van het aanbod in het distributienet Peugeot-Talbot ten aanzien van in het Verenigd Koninkrijk gevestigde kopers staat in tegenstelling tot het feit dat Peugeot zelf geenszins aan de afzet van rechts geplaatste besturingen op het vasteland een einde heeft gemaakt. Rechts geplaatste besturingen met specificaties voor derde landen bleven namelijk leverbaar en de verkoop van voertuigen in de Britse versie aan militair personeel werd zelfs nog aangemoedigd door middel van speciale prijzen en condities die aantrekkelijk bleven (zie overweging 20).

(43) Tijdens de hoorzittingen heeft Peugeot betoogd dat de Peugeot-Talbot-dealers in de jaren 1981 tot 1983 ernstige moeilijkheden ondervonden als gevolg van de fusie tussen de Peugeot-netten (daling van het aantal verkooppunten van 647 tot 518), de ongunstige economische conjunctuur (100 autodealers verdwenen van de markt) en tenslotte van de ontwikkeling van nevenimport naar het Verenigd Koninkrijk, veroorzaakt door de verschillen in het economische beleid der Lid-Staten (11 % verschil

(1) Nog niet verschenen in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen.*
(2) PB nr. L 327 van 24. 11. 1983, blz. 31.

in de prijsindex tussen het Verenigd Koninkrijk, enerzijds, en België en Luxemburg, anderzijds). Doordat zij handelsstromen deed ontstaan die op een gemeenschappelijke markt abnormaal waren, had deze situatie aan haar verkoopnet in het Verenigd Koninkrijk onherstelbare schade kunnen toebrengen. Toch dient opgemerkt te worden dat zulk een beduchtheid een compartimentering van de markten als die welke er door Peugeot werd ingevoerd, niet kan rechtvaardigen. De vereniging van Britse dealers die zich voor de bovenbeschreven situatie gesteld zag, nodigde Peugeot trouwens uit, haar in het Verenigd Koninkrijk berekende prijzen te verlagen ten einde deze meer concurrerend te maken.

(44) Aangezien een auto voor de gemiddelde gebruiker één van de duurste gebruiksgoederen vormt en de vraag van de afnemers in het Verenigd Koninkrijk bijna uitsluitend naar rechts geplaatste besturing gaat, werden hun belangen door de weigering van Peugeot om rechts bestuurde voertuigen op de Nederlandse markt te leveren, zeer ernstig geschaad.

(45) De belemmeringen die aan de levering van voertuigen aan in het Verenigd Koninkrijk gevestigde kopers zijn gesteld, zijn derhalve van dien aard dat de concurrentiebeperkingen als gevolg van het distributiesysteem van Peugeot niet voor ontheffing uit hoofde van artikel 85, lid 3, in aanmerking kunnen komen.

(46) Hoewel Peugeot de Commissie op 24 december 1985 heeft medegedeeld dat zij de distributieovereenkomsten had gewijzigd ten einde deze aan Verordening (EEG) nr. 123/85 aan te passen, komen de betrokken overeenkomsten volgens artikel 8 van deze verordening niet in aanmerking voor de generieke vrijstelling voor zover de periode van 1 mei 1982 tot en met 30 juni 1985 aangaat. Indien de Commissie namelijk vóór de inwerkingtreding van Verordening (EEG) nr. 123/85, te weten vóór 1 juli 1985, de procedure van artikel 9 van Verordening nr. 17 in een individueel geval heeft ingeleid, zoals in deze zaak is gebleken, dan kan deze mededeling niet de terugwerkende kracht teweegbrengen bedoeld in artikel 8 van Verordening (EEG) nr. 123/85.

(47) Voor de maatregelen welke Peugeot heeft genomen om de aankoop van voertuigen met rechts geplaatste besturing te verhinderen, behoeft om twee redenen geen geldboete in de zin van artikel 15, lid 2, onder a), van Verordening nr. 17 te worden opgelegd. Zou men de dealerovereenkomst zo moeten uitleggen dat zij voorzag in de exclusiviteit van rechts bestuurde voertuigen via Peugeot en Sodexa (zie overweging nr. 39), dan zou de aanmelding ook de verkoopweigering omvatten, hetgeen de oplegging van een geldboete in de weg zou staan (artikel 15, lid 5, van Verordening nr. 17). Zou de dealerovereenkomst het plaatsen van bestellingen voor rechts bestuurde voertuigen door de dealers op het vasteland toestaan, dan zou er geen geldboete behoeven te worden opgelegd voor gedragingen die op 30 juni 1985 zijn beëindigd, want het Hof van Justitie heeft in zijn arrest van 17 september 1985 in de gevoegde zaken nrs. 25/84 en 26/84 de criteria voor de uitlegging en toepassing van de concurrentieregels dienaangaande bevestigd. Sinds dit arrest is gewezen, moet worden aangenomen dat een vrijstelling op grond van artikel 85, lid 3, van het Verdrag niet kan worden overwogen indien er geen rechts bestuurde voertuigen beschikbaar zijn (zie bovengenoemd arrest). Ook moeten sedertdien de ondernemingen die in het kader van een distributienet aan een systematische verkoopweigering deelnemen, verwachten dat artikel 85, lid 1, van het Verdrag rechtstreeks wordt toegepast.

B. Toepasselijkheid van artikel 15, lid 1, onder b), van Verordening nr. 17

(48) Luidens artikel 15, lid 1, onder b), kan de Commissie aan ondernemingen geldboeten opleggen van ten minste 100 en ten hoogste 5 000 rekeneenheden wanneer zij opzettelijk of uit onachtzaamheid in antwoord op een verzoek als bedoeld in artikel 11, leden 3 en 5, een onjuiste inlichting verstrekken. Zoals hierboven in bijzonderheden is uiteengezet (overwegingen nrs. 27 tot en met 31), heeft Peugeot op twee verzoeken om inlichtingen van de Commissie een onjuist antwoord gegeven.

(49) Ten aanzien van de inlichtingen die op 6 oktober 1982 werden verstrekt moet worden opgemerkt dat de verklaring van Peugeot, dat iedere erkende dealer op de gemeenschappelijke markt zich Peugeot- en Talbot-voertuigen met andere nationale specificaties dan die van zijn eigen markt kon doen leveren en deze kon doorverkopen aan zijn klanten zonder discriminatie in verband met hun land van woonplaats, objectief onjuist was : Peugeot had in werkelijkheid leverantie geweigerd, dan wel maatregelen genomen met gelijke werking als een leveringsweigering. Anderszijds kon Peugeot niet het bestaan van enige discriminerende instructie ontkennen, omdat zij in Nederland nauwkeurige instructies aan haar dealers had verstrekt om Britse klanten anders te behandelen.

(50) Peugeot was op het moment van haar antwoord volledig op de hoogte van alle elementen. Zij heeft dit onjuiste antwoord dus opzettelijk gegeven, zoals zij trouwens heeft erkend, al voerde zij als rechtvaardiging aan dat zij overtuigd was dat de gedragingen waarop de vragen betrekking hadden niet onder artikel 85, lid 1, vielen. Als gevolg van het onjuiste antwoord heeft de Commissie haar onderzoek eerst hervat nadat er nieuwe klachten waren binnengekomen.

(51) Ook in het antwoord van 17 maart 1983 inzake de detailverkoopprijzen voor rechts geplaatste besturingen in België en in de Bondsrepubliek Duitsland waren de inlichtingen onjuist, omdat Peugeot mededeelde dat de Sodexa-tarieven in 1982 van toepassing waren. In werkelijkheid was het tarief dat in België van 1 januari tot in maart 1982 voor voertuigen van dit type van het merk Talbot werd toegepast, het normale tarief in dit land; steeds is in België tot in mei 1982 een voorkeurstarief toegepast voor Peugeot-voertuigen met rechts geplaatste besturing: vanaf dat tijdstip lagen de berekende prijzen aanzienlijk hoger dan de Sodexa-prijzen; in de Bondsrepubliek Duitsland waren de Sodexa-tarieven in het algemeen niet van toepassing: zij waren gereserveerd voor buitenlands militair personeel, dat bovendien aanzienlijke kortingen genoot.

(52) Peugeot heeft erop gewezen dat de personen aan wie zij het opstellen van het antwoord had toevertrouwd niet volledig op de hoogte waren van de in België en de Bondsrepubliek Duitsland op de betrokken data berekende prijzen en dat dezen niet wisten dat de nieuwe tarieven die zojuist door Sodexa waren vastgesteld, wegens de vereisten van de onderscheiden markten wellicht niet automatisch door de nationale dealers zouden worden toegepast. Zelfs indien men ter verontschuldiging van Peugeot zulk een vooronderstelling aanvaardt, dan nog moet worden overwogen dat deze onderneming binnen het concern onvoldoende toezicht heeft uitgeoefend om een valse verklaring te verhinderen. De onjuistheid van de verstrekte inlichtingen is dus op zijn minst het gevolg van een onachtzaamheid.

(53) In het voordeel van Peugeot kan worden aangenomen dat de twee brieven van de Commissie van 9 september 1982 en 28 januari 1983 slechts één verzoek om inlichtingen vormden in de zin van artikel 11 van Verordening nr. 17, aangezien de reeksen vragen in eenzelfde samenhang werden gesteld en bovendien in de tweede brief naar de eerste wordt verwezen. Peugeot heeft op deze vragen onjuiste antwoorden gegeven, ten dele opzettelijk (overweging nr. 50), ten dele uit onachtzaamheid (overweging nr. 52).

Alle elementen in aanmerking nemende, lijkt het gewenst een geldboete van 4 000 Ecu op te leggen,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

De standaardovereenkomst die op 30 januari 1963 door Automobiles Peugeot SA is aangemeld en die tot en met 30 juni 1985 aan haar distributiesysteem voor nieuwe voertuigen in de Lid-Staten van de Europese Economische Gemeenschap ten grondslag lag, heeft de mededinging beperkt en de handel tussen Lid-Staten ongunstig beïnvloed in de zin van artikel 85, lid 1. Voor de distributieovereenkomst zoals deze door Peugeot in België, Nederland en het Groothertogdom Luxemburg in de periode van 1 mei 1982 tot 30 juni 1985 is toegepast, wordt verlening van een ontheffing uit hoofde van artikel 85, lid 3, afgewezen.

Artikel 2

Aan Automobiles Peugeot SA wordt wegens het opzettelijk verstrekken van onjuiste inlichtingen op 6 oktober 1982 en wegens het uit onachtzaamheid verstrekken van onjuiste inlichtingen op 17 maart 1983 overeenkomstig artikel 15, lid 1, onder b), van Verordening nr. 17 van de Raad een geldboete van 4 000 (vierduizend) Ecu, of 27 413 Ffr., opgelegd.

Deze boete dient, binnen drie maanden na de datum van kennisgeving van deze beschikking aan Peugeot, bij de Société générale, Agence internationale, te Parijs in Franse frank op rekening nr. 5.770.006.5 en in Ecu op rekening nr. 000-7.729.105.5 van de Commissie van de Europese Gemeenschappen te worden gestort.

Artikel 3

Deze beschikking is gericht tot Automobiles Peugeot SA, avenue de la Grande Armée, F-75116 Parijs.

Deze beschikking vormt overeenkomstig artikel 192 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap executoriale titel.

Gedaan te Brussel, 25 september 1986.

Voor de Commissie

Peter SUTHERLAND

Lid van de Commissie