SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS SIR GORDON SLYNN VOM 15. DEZEMBER 1983 [1]

Herr Präsident,
meine Herren Richter!

Die vorliegenden verbundenen Klagen nach Artikel 173 EWG-Vertrag auf Nichtigerklärung der Entscheidung der Kommission vom 18. August 1982 (IV/30.696, ABl. L 256, 1982, S. 20) sind von zwei Tochtergesellschaften der Ford Motor Company erhoben worden, die in den Vereinigten Staaten von Amerika als „Ford US" eingetragen ist. Die erste Klägerin ist die ebenfalls in den Vereinigten Staaten eingetragene Firma Ford of Europe Incorporated (im folgenden: „Ford Europe"). Die zweite Klägerin ist die Ford-Werke Aktiengesellschaft, die in der Bundesrepublik Deutschland eingetragen ist (im folgenden: „Ford Deutschland").

Ford Deutschland stellt sowohl in Deutschland als auch in Belgien Kraftfahrzeuge verschiedener Modelle her und verkauft sie in Deutschland sowie an Ford-Tochtergesellschaften in anderen Ländern, insbesondere an die Ford Motor Company Ltd. im Vereinigten Königreich (im folgenden: „Ford Britain"). Einige dieser Tochterfirmen stellen ebenfalls Kraftfahrzeuge her, und Ford Europe koordiniert die Unternehmenspolitik und die Tätigkeiten der verschiedenen Tochtergesellschaften in Europa, wobei sie selbst jedoch keine Ford-Fahrzeuge produziert oder vertreibt.

Ford Deutschland hat ein selektives Vertriebssystem geschaffen, in dessen Rahmen sie mit einer sehr großen Anzahl von Händlern einen „Haupthändler-Vertrag" geschlossen hat. Nach diesem Vertrag ist Ford Deutschland verpflichtet, ihre Erzeugnisse an die Haupthändler zu verkaufen; die Erzeugnisse umfassen, soweit Fahrzeuge betroffen sind, „die normalen Serienausführungen aller ... Personenkraftwagen", soweit diese im Lieferprogramm von Ford Deutschland enthalten und mit ihrer Modellbezeichnung in der Anlage 1 zu dem Vertrag aufgeführt sind. Der Haupthändler ist berechtigt, diese Fahrzeuge innerhalb der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft an Endverbraucher und an andere Haupthändler zu verkaufen; er kann auch Unterorganisationen in seinem Marktverantwortungsgebiet errichten. Im Gegenzuge verpflichtet sich Ford, außer in Ausnahmefällen keinen anderen Händlern die Genehmigung zum Vertrieb von Ford-Fahrzeugen in diesem Gebiet zu erteilen, und der Haupthändler ist gehalten, keine Fahrzeuge anderer Hersteller zu verkaufen.

Die Firma Ford meldete diesen Mustervertrag am 14. Mai 1976 bei der Kommission an und beantragte die Erteilung eines Negativattests gemäß Artikel 2 der Verordnung Nr. 17 des Rates (ABl. 1962, S. 204), hilfsweise die Freistellung gemäß Artikel 85 Absatz 3 EWG-Vertrag. Die Firma Ford trägt vor, sie habe den deutschen Haupthändlern zu jener Zeit nur linksgelenkte Fahrzeuge verkauft, obwohl Ford Deutschland rechtsgelenkte Fahrzeuge hergestellt und damit u. a. Ford Britain beliefert habe. Etwa im April 1982 änderte sich diese Situation. Den Vertragshändlern wurden in größerem Umfang rechtsgelenkte Fahrzeuge mit deutscher Spezifikation zum Weiter-

1 — Aus dem Englischen übersetzt.

verkauf an Kunden geliefert, die diese wahrscheinlich zunächst in Deutschland benutzen wollten. Wichtiger ist jedoch, daß Ford Deutschland immer mehr den britischen Bestimmungen entsprechende rechtsgelenkte Fahrzeuge herstellte und verkaufte. Diese waren für in Großbritannien ansässige Kunden bestimmt, nach deren Meinung es sich wegen des bedeutenden Preisunterschieds für dasselbe Modell in Deutschland und im Vereinigten Königreich lohnte, in Deutschland zu kaufen. Dieser Unterschied beruhte im wesentlichen, wenn nicht ausschließlich, auf Wechselkursschwankungen zwischen dem Pfund Sterling und der D-Mark.

Ob diese rechtsgelenkten Fahrzeuge unter den Haupthändler-Vertrag fallen, ist sehr umstritten. Die Kommission bejaht diese Frage, die beiden Ford-Firmen verneinen sie mit der Begründung, es handele sich nicht um normale Serienausführungen und sie würden nach einem besonderen Fahrzeug-Bestellverfahren bestellt. Nach den dem Gerichtshof vorliegenden Unterlagen besteht wohl ein Unterschied zwischen den Fahrzeugen mit deutscher Spezifikation und denen mit UK-Spezifikation. Offensichtlich wurden die ersteren unmittelbar an die deutschen Haupthändler verkauft und in der gleichen Weise vertrieben wie linksgelenkte Fahrzeuge; jedenfalls waren sie Gegenstand von Bestimmungen des Haupthändler-Vertrags, wenn sie auch nach einem besonderen Fahrzeug-Bestellverfahren bestellt wurden. Die Fahrzeuge mit UK-Spezifikation wurden dagegen, was meines Erachtens unstreitig ist, nach einem Verfahren vertrieben, daß als „Visit Europe Plan" bekannt ist, und zwar entweder direkt durch Ford Deutschland an britische Kunden oder durch deutsche Händler. Die Klägerinnen behaupten, die Händler seien als Bevollmächtigte der Käufer aufgetreten und hätten nicht entsprechend dem Haupthändler-Vertrag eingekauft. Die Kommission trägt vor, diese Fahrzeuge seien nur an oder durch dieselben zugelassenen deutschen Haupthändler geliefert worden, so daß sie so zu behandeln seien, als fielen sie unter den Haupthändler-Vertrag. Für unsere Zwecke ist es wohl nicht notwendig oder möglich, diese Streitfrage zu entscheiden. Es ist richtig und meines Erachtens ausreichend, davon auszugehen, daß unabhängig davon, ob diese Fahrzeuge unter den Vertrag fielen, ein Zusammenhang zwischen der Operation „Visit Europe Plan" und dem Haupthändler-Vertrag bestand.

Besorgt über die Auswirkungen dieser Verkäufe auf die finanzielle Situation der britischen Händler und noch mehr über ihre möglichen Auswirkungen für den Fall, daß die Anzahl der Verkäufe noch steigen sollte, bemühte sich Ford Deutschland, die deutschen Händler anzuspornen, sich auf den Verkauf von linksgelenkten Fahrzeugen in Deutschland zu konzentrieren. Am 27. April 1982 wurde den deutschen Händlern, die rechtsgelenkte Fahrzeuge bestellt hatten, ein Rundschreiben übersandt, in dem ihnen mitgeteilt wurde, daß Ford Deutschland keine Aufträge für rechtsgelenkte Fahrzeuge in Deutschland mehr annehmen werde und daß nur vor dem 1. Mai 1982 aufgegebene Bestellungen angenommen würden. Alle anderen rechtsgelenkten Fahrzeuge müßten in Zukunft bei einer Ford-Tochtergesellschaft oder bei Vertragshändlern im Vereinigten Königreich gekauft werden. Bei dieser Weigerung, weiterhin Fahrzeuge in Deutschland zu liefern, wurde nicht zwischen Fahrzeugen mit UK-Spezifikation und solchen mit deutscher Spezifikation unterschieden; sie ist dahin zu verstehen, daß sie beide umfaßt.

Dieses Rundschreiben veranlaßte das Bureau européen des unions de consomma-

teurs (Europäisches Büro der Verbrauchervereinigungen, im folgenden: „BEUC"), am 12. Mai 1982 eine förmliche Beschwerde bei der Kommission einzureichen und den Erlaß einstweiliger Anordnungen zu beantragen. Offensichtlich erhielt die Kommission Beschwerden auch von Kunden im Vereinigten Königreich und wahrscheinlich von einigen deutschen Händlern. Daraufhin wurde Ford Deutschland am 2. Juli eine Mitteilung von Beschwerdepunkten übersandt; nach Eingang der Antwort dieser Firma am 21. Juli wurde am 23. Juli eine Anhörung veranstaltet. Die streitige Entscheidung wurde am 18. August 1982 erlassen. Durch diese Entscheidung, die an Ford Deutschland gerichtet war, wurde dieser aufgegeben, binnen zehn Tagen ihr Rundschreiben zurückzuziehen und den deutschen Ford-Händlern gegenüber zu erklären, daß rechtsgelenkte Fahrzeuge nach wie vor Bestandteil des vertraglichen Lieferprogramms der Firma seien. Ferner hatte sie künftig Maßnahmen, die dieselbe Auswirkung wie das Rundschreiben hatten, zu unterlassen, und für jeden Tag des Verzuges hinsichtlich der Rücknahme des Rundschreibens und der Abgabe der Erklärung gegenüber den deutschen Händlern wurde ein Zwangsgeld in Höhe von 1 000 ECU festgesetzt. Diese Entscheidung sollte bis zum Erlaß einer das Verfahren abschließenden Entscheidung gelten.

Allgemein gesagt räumt die Kommission in ihrer auf Artikel 3 Absatz 1 und Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung Nr. 17 gestützten Entscheidung ein, daß der Haupthändler-Vertrag vor Absendung des Rundschreibens wahrscheinlich gemäß Artikel 85 Absatz 3 freigestellt worden wäre. Obwohl das Rundschreiben als solches keine Vereinbarung oder aufeinander abgestimmte Verhaltensweise im Sinne von Artikel 85 bilde, sei es so geartet, daß es im Fall der Gewährung einer Freistellung wahrscheinlich einen Mißbrauch der Freistellung im Sinne von Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe d der Verordnung Nr. 17 dargestellt hätte und die Freistellung wahrscheinlich rückwirkend zurückgezogen worden wäre. Da die in dem Beschluß des Gerichtshofes in der Rechtssache 792/79 R *(Camera Care Ltd./Kommission,* Slg. 1980, 119) genannten Voraussetzungen für den Erlaß einstweiliger Anordnungen erfüllt seien, könne und müsse die Kommission die Rücknahme des Rundschreibens verlangen, indem sie ihr Ermessen in einer Art und Weise ausübe, die der Ausübung der ihr in Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe d verliehenen Befugnis entspreche.

Aufgrund der vor dem Gerichtshof erhobenen Klagen hat der Präsident am 29. September 1982 die Entscheidung der Kommission vollständig ausgesetzt, soweit sie rechtsgelenkte Fahrzeuge mit UK-Spezifikation betraf, und die Verpflichtung, rechtsgelenkte Fahrzeuge mit deutscher Spezifikation zu verkaufen, begrenzt. Dem vorliegenden Verfahren vor dem Gerichtshof sind zwei Händler als Streithelfer zur Unterstützung der Klägerinnen beigetreten (die Firmen James A. Laidlaw (Holdings) Ltd. und Stormont Ltd); die Kommission wird vom BEUC als Streithelfer unterstützt. Nach der mündlichen Verhandlung über die Klage hat die Kommission durch Entscheidung vom 16. November 1983 (ABl. L 327, S. 31) die Ansicht vertreten, daß der Haupthändlervertrag den Handel im Sinne von Artikel 85 Absatz 1 beeinträchtigt; sie hat eine Freistellung gemäß Artikel 85 Absatz 3 abgelehnt und ihre Entscheidung vom 18. August 1983 widerrufen.

Die Klägerinnen haben die Entscheidung aus einer Reihe von materiellen und formellen Gründen angegriffen. Sie tragen vor, die Kommission sei nicht befugt gewesen, diese Anordnung zu treffen, und

die in dem Beschluß in der Rechtssache *Camera Care* genannten Voraussetzungen für den Erlaß einstweiliger Anordnungen seien nicht erfüllt gewesen. Einige insbesondere in der Erwiderung und in der Gegenwiderung vorgebrachte Argumente scheinen mir eher zu einer Auseinandersetzung über eine hypothetische entgegengesetzte Entscheidung im Hauptverfahren zu gehören. Es ist meines Erachtens nicht angebracht, darauf einzugehen, da nichts, was in diesem Stadium beantragt oder entschieden wird, in irgendeiner Weise Streitfragen präjudizieren sollte, über die zu entscheiden sein wird, falls gegen die neuere Entscheidung der Kommission Klage beim Gerichtshof erhoben wird.

Die Kommission hat gegen die Klage der Ford Europe die Einrede der Unzulässigkeit erhoben. Sie hat vorgetragen, die Entscheidung betreffe diese Firma nicht unmittelbar und individuell im Sinne von Artikel 173, da sie nur auf das Geschäft der Ford Deutschland Auswirkungen habe. Wie der Gerichtshof bereits in den japanischen Kugellagerfällen (vgl. die Rechtssache 113/77, *NTN Toyo Bearing*, Slg. 1979, 1185, und die in demselben Band abgedruckten Rechtssachen 119/77 bis 121/77) entschieden hat, kann die Verbindung zwischen einer Muttergesellschaft und ihrer Tochtergesellschaft so eng sein, daß beide als von einer streitigen Entscheidung hinreichend betroffen anzusehen sind. Im vorliegenden Fall ist Ford Deutschland keine Tochtergesellschaft von Ford Europe. Dennoch ist ihr Interesse an der Auswirkung der Entscheidung von dem der Verbraucher und der Händler ganz verschieden. Ihre Rolle als Überwacher der Politiken der europäischen Tochtergesellschaften der Firma Ford US, die sie mit Sicherheit für die Muttergesellschaft spielt, reicht meines Erachtens zur Erfüllung der vom Gerichtshof für die unmittelbare und individuelle Betroffenheit aufgestellten Voraussetzungen aus. Ich bin deshalb der Auffassung, daß beide Klagen zulässig sind.

In der Rechtssache *Camera Care* hat der Gerichtshof die für den Erlaß einstweiliger Anordnungen erforderlichen Voraussetzungen aufgeführt. So wie ich die Entscheidung verstehe, war das Vorgehen des Gerichtshofes vor allem von dem Wunsch bestimmt, sicherzustellen, daß Entscheidungen gemäß Artikel 3 „auf die wirksamste und den Umständen des Einzelfalls am ehesten angemessene Weise" (Randnummer 17 der Entscheidungsgründe) erlassen würden. Einstweilige Anordnungen können danach erlassen werden, um zu verhindern, daß diese Entscheidungsbefugnis leerläuft; sie müssen jedoch „unerläßlich erscheinen, um zu vermeiden, daß die Ausübung der in Artikel 3 vorgesehenen Entscheidungsbefugnis durch das Verhalten gewisser Unternehmen unwirksam oder sogar illusorisch gemacht wird". Sie müssen „unerläßlich" sein, um der Kommission „die wirksame Erfüllung ihrer Aufgaben zu ermöglichen und insbesondere die praktische Wirksamkeit der Entscheidung zu gewährleisten, durch die die Unternehmen gegebenenfalls verpflichtet werden, die festgestellten Zuwiderhandlungen abzustellen". Die Kommission muß jedoch zugleich die legitimen Interessen der betroffenen Unternehmen berücksichtigen und darf eine Maßnahme nur im Fall erwiesener Dringlichkeit und nur mit dem Ziel ergreifen, einer Situation entgegenzutreten, die geeignet ist, der ihren Erlaß beantragenden Person einen schweren und nicht wiedergutzumachenden Schaden zuzufügen, oder die für die allgemeinheit unerträglich ist. Zudem müssen diese Maßnahmen vorläufiger und sichernder Art sein und auf das, was in der gegebenen Sachlage verlangt wird (d. h. erforderlich ist), beschränkt blei-

ben. Schließlich muß die Kommission wesentliche Verfahrensgarantien beachten und nicht zuletzt ihre Anordnungen in einer Form erlassen, die eine Überprüfung durch den Gerichtshof ermöglicht.

Wenn dies auch nicht ausdrücklich bestimmt wird, ist es doch in diesen Voraussetzungen mitenthalten und liegt im Wesen der Befugnis zum Erlaß einstweiliger Maßnahmen, daß, um die Ausübung dieser Befugnis zu rechtfertigen, zumindest ein Prima-facie-Fall vorliegen muß. Es muß ein ausreichendes Substrat an Tatsachen und ein rechtlich hinreichend klarer Fall vorliegen, um die Maßnahmen zu rechtfertigen. Die Kommission geht zu Recht davon aus, daß ein eindeutiger Prima-facie-Fall vorliegen muß.

Angesichts der in der mündlichen Verhandlung vorgebrachten weitreichenden Argumente der dort vertretenen Standpunkte halte ich es im vorliegenden Fall für angebracht, die Ausführungen der Parteien in ihren wesentlichen Punkten zusammenfassen. Zunächst besteht Einigkeit darüber, daß Ford Deutschland kein Lieferant mit beherrschender Stellung ist, so daß Artikel 86 nicht anwendbar ist. Ferner ist unstreitig, daß die Weigerung, die in Rede stehenden Fahrzeuge zu liefern, selbst keine Verletzung des Artikels 85 Absatz 1 darstellt. Eine derartige Weigerung macht im vorliegenden Fall den Haupthändlervertrag nicht rechtswidrig. Nach Auffassung der Kommission fällt der Vertrag aus anderen Gründen unter Artikel 85 Absatz 1; die Lieferungsverweigerung würde den Widerruf einer Freistellungserklärung gemäß Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe d der Verordnung Nr. 17 rechtfertigen. Somit könne die Kommission im Wege der Analogie einstweilige Maßnahmen treffen, wie sie dies ihrer Meinung nach in ähnlicher Weise tun kann, wenn eine unter Artikel 85 Absatz 1 fallende Vereinbarung nicht angemeldet oder ohne Antrag auf Freistellung angemeldet worden ist.

Die Kommission geht von einem weiten methodischen Ansatz aus. Ihr Ausgangspunkt (in dem sie vom BEUC unterstützt wird) ist der, daß keine Freistellung für eine Vereinbarung gewährt werden darf, wenn ein Hersteller die Lieferung von Waren in einem Mitgliedstaat mit dem Ziel einstellt, den Wettbewerb zwischen Marken in einem anderen Mitgliedstaat zu verhindern, in dem die verkauften Waren teurer sind. Eine derartige Lieferungsverweigerung komme einem Ausfuhrverbot gleich, und wettbewerbswidrige Maßnahmen dieser Art verletzten die wesentlichen Ziele des Gemeinsamen Marktes. Um sicherzustellen, daß billigere Waren weiterhin erhältlich blieben, und um zu verhindern, daß die Verbraucher dadurch Verluste erlitten, daß sie höhere Preise zahlen müßten, seien einstweilige Maßnahmen, wie sie hier ergriffen worden seien, nicht nur gerechtfertigt, sondern die einzige Möglichkeit, die Verbraucher zu schützen. Es sei unerheblich, ob die verkauften Fahrzeuge gemäß dem Haupthändler-Vertrag verkauft worden seien und ob die Nichtlieferung selbst rechtswidrig gewesen sei, denn die wirtschaftliche Realität sei die, daß diese Fahrzeuge einen wesentlichen Bestandteil des gesamten Ford-Markts bildeten. Die Kommission behauptet nicht, daß ein Hersteller alle seine Erzeugnisse jedem Händler zugänglich machen müsse, sie vertritt lediglich die Auffassung, daß eine Handlung, die im Ergebnis auf ein Verbot von Paralleleinfuhren hinauslaufe, und die aus wettbewerbswidrigen Gründen erfolgende Verknappung von Waren, die zuvor erhältlich gewesen seien, durch einstweilige Maßnahmen verhindert werden dürften. Im vorliegenden Fall habe die Kommission nicht mehr getan, als den Status quo aufrechtzuerhal-

ten. Sie habe Ford keineswegs veranlaßt, sich vertraglich zur Lieferung von Fahrzeugen zu verpflichten, und die Wirkung ihrer Anordnung unterscheide sich nicht von dem, was in einer endgültigen Anordnung hätte verlangt werden können.

Die Klägerinnen tragen zusammenfassend vor, die einseitige Entscheidung eines nicht marktbeherrschenden Lieferanten, einen Händler nur mit bestimmten der von ihm hergestellten Erzeugnisse zu beliefern, könne nicht unter Artikel 85 Absatz 1 fallen und von einem Hersteller könne nicht als Voraussetzung für die Gewährung einer Freistellung verlangt werden, daß er alle Waren, die er herstelle, liefere. Nach dem Vertrag dürfe ein Fabrikant die Fähigkeit eines Händlers, am Wettbewerb für bereits gelieferte Waren teilzunehmen, nicht behindern; der Vertrag sehe jedoch nicht vor — was etwas völlig anderes sei —, daß ein Hersteller gezwungen werden könne, positive Maßnahmen zu ergreifen, um es seinen Händlern zu ermöglichen, dem Wettbewerb standzuhalten, indem er sie mit Waren beliefere. Somit bestehe, da die Kommission nicht vorgetragen habe, daß der Haupthändler-Vertrag andernfalls nicht die Voraussetzungen für eine Freistellung erfülle, kein Anlaß, eine Anordnung nach Artikel 3 zu treffen. Die vorliegende Anordnung sei nicht unerläßlich gewesen um sicherzustellen, daß einer endgültigen Anordnung Folge geleistet werde, und es habe kein Kausalzusammenhang zwischen dem Haupthändlervertrag und der Entscheidung, diese besonderen Fahrzeuge nicht zu liefern, bestanden. Darüber hinaus hätten die Kunden keinen schweren und nicht wiedergutzumachenden Schaden erlitten, so daß eine Entscheidung nicht dringlich gewesen sei. Umgekehrt habe die Entscheidung nicht von der Ford-Gruppe, insbesondere der Firma Ford Britain und ihren Händlern zugefügten Schaden berücksichtigt. Sie sei mit ihrer Aufforderung an die Firma Ford, eine unbegrenzte Anzahl von Fahrzeugen zu liefern, über das, was zur Aufrechterhaltung des Status quo erforderlich gewesen sei, hinausgegangen. Es habe kein eindeutiger Prima-facie-Fall vorgelegen; die vorgebrachten Argumente seien nicht nur unrichtig, sondern auch neu. Verfahrensgarantien einschließlich der in Artikel 2 und 4 der Verordnung Nr. 99/63 enthaltenen seien mißachtet worden, und nicht zuletzt hätten die Klägerinnen keine Möglichkeit gehabt, sich mit dem Vorbringen, daß die einstweilige Anordnung nach Artikel 3 der Verordnung Nr. 17 ergangen sei, auseinanderzusetzen, da immer nur von Artikel 6 die Rede gewesen sei.

Vorab erhebt sich die Frage, ob die Kommission durch eine einstweilige Maßnahme überhaupt eine Anordnung erlassen kann, die sie in Form einer endgültigen Entscheidung nicht treffen könnte. Daß der Gerichtshof dies kann, bedeute noch nicht, daß die Kommission es auch kann, da die Funktion und die Befugnisse dieser beiden Organe verschieden sind. Meiner Meinung nach kann nicht unbedingt gesagt werden, daß die Kommission dies nicht darf, denn es kann zur Wahrung ihrer Befugnis, eine abschließende Anordnung zu treffen, bisweilen notwendig sein, Handlungen zu verbieten oder den Erlaß von Maßnahmen anzuordnen, die in dieser Form nicht Gegenstand einer endgültigen Anordnung sein könnten. Es muß jedoch Grenzen dafür geben, was in einer einstweiligen Anordnung verlangt werden kann. Meines Erachtens darf sich zwar eine Anordnung in einer vorläufigen Entscheidung formal von der in einer endgültigen Maßnahme enthaltenen Anordnung unterscheiden; inhaltlich darf sie jedoch nicht über das hinausgehen, was die Kommission in einer endgültigen

Anordnung bestimmen könnte. Es mag Situationen geben, in denen der Unterschied nicht völlig klar ist; er ergibt sich jedoch nach meiner Auffassung aus dem Hilfscharakter der einstweiligen Anordnung, der darin besteht, daß diese den der Kommission verliehenen begrenzten Befugnissen untergeordnet ist. Aus dem Umstand, daß eine Anordnung möglicherweise in der Form verschieden ist, folgt nicht, daß sie tatsächlich zu einer endgültigen Anordnung werden kann, denn wenn die Kommission es grundlos unterläßt, das Hauptverfahren fortzuführen, kann vor dem Gerichtshof Klage auf Nichtigerklärung der einstweiligen Anordnung erhoben werden.

Diese inhaltliche Begrenzung einer eventuellen Anordnung ergibt sich meines Erachtens implizit aus der vom Gerichtshof in der Rechtssache *Camera Care* aufgestellten Forderung, daß die einstweilige Maßnahme „unerläßlich sein [muß], um [der Kommission] die wirksame Erfüllung ihrer Aufgaben zu ermöglichen".

Ich bin, was den vorliegenden Fall betrifft, mit der Kommission der Auffassung, daß sie hier in einer endgültigen Maßnahme eine der folgenden drei Anordnungen treffen könnte, sofern alle rechtlichen und tatsächlichen Voraussetzungen erfüllt sind: Sie könnte feststellen, daß der Haupthändler-Vertrag unter Artikel 85 Absatz 1 fällt, und eine Freistellung gemäß Artikel 85 Absatz 3 mit der Begründung ablehnen, daß sich Ford Deutschland weigere, rechtsgelenkte Fahrzeuge zu liefern. Sie könnte die Gewährung einer Freistellung von der Aufnahme der Lieferung dieser Fahrzeuge durch Ford Deutschland abhängig machen. Schließlich könnte sie Ford Deutschland abhängig machen. Schließlich könnte sie Ford Deutschland ersuchen, den Haupthändler-Vertrag so lange nicht durchzuführen, als sie keine rechtsgelenkten Fahrzeuge liefere. Dagegen könnte sie meines Erachtens nicht positiv verlangen, daß Ford Deutschland ihre Händler mit rechtsgelenkten Fahrzeugen zu beliefern hat.

Es ist gut möglich, daß die Firma Ford infolge einer der endgültigen Anordnungen, die getroffen werden könnten, aus wirtschaftlichen Gründen veranlaßt würde, die Lieferung wiederaufzunehmen. Der wesentliche Unterschied besteht jedoch darin, daß sie dann die — wenn auch in der Praxis schwierige — Wahl hätte, den Haupthändler-Vertrag aufzugeben, ihre Händler zu seiner Änderung zu überreden oder die Lieferung wiederaufzunehmen. Die vorliegende Anordnung läßt eine solche Wahl nicht zu. Wenn Ford in einer endgültigen Anordnung nicht angewiesen werden kann, diese Fahrzeuge zu liefern, ist es meines Erachtens nicht „unerläßlich", Ford Deutschland aufzufordern, sie zwischenzeitlich zu liefern, um einer endgültigen Entscheidung Wirksamkeit zu verleihen. Ferner geht diese Anordnung, wie ich meine, inhaltlich über das hinaus, was die Kommission in einer endgültigen Entscheidung anzuordnen befugt ist.

Wenn diese Sicht der Dinge nicht richtig ist, so ist die Befugnis der Kommission, das zu tun, was sie getan hat, zum Zeitpunkt des Erlasses ihrer Entscheidung zumindest sehr zweifelhaft. Zudem kann, selbst wenn eine Freistellung gemäß Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe d im Hinblick auf eine einseitige Handlung abgelehnt werden kann, meines Erachtens nicht gesagt werden, es sei eindeutig oder auch nur prima facie rechtens, daß Artikel 8 Absatz 3 analog auf Vereinbarungen anwendbar ist, die noch nicht freigestellt worden sind. Noch streitiger zwischen den Parteien ist die Behauptung, daß eine derartige Entscheidung getroffen werden kann, wenn die einseitige Handlung sich primär oder vollständig auf Waren bezieht, die nicht unter den

Haupthändler-Vertrag fallen oder möglicherweise nicht darunter fielen, nämlich die Fahrzeuge mit UK-Spezifikation. Mangels einer Entscheidung eines nationalen Gerichts über die Tragweite des Vertrages nach seinem eigenen Recht bestehen eindeutig Zweifel, ob der Haupthändler-Vertrag diese rechtsgelenkten Fahrzeuge umfaßte.

Ich bin deshalb der Auffassung, daß für den Erlaß der einstweiligen Anordnung durch die Kommission aufgrund der von ihr herangezogenen Bestimmung keine ausreichende Rechtsgrundlage bestand. Es lag kein diese Anordnung rechtfertigender Prima-facie-Fall vor. Dieses Ergebnis präjudiziert keinesfalls die endgültige Entscheidung über die Rechtmäßigkeit der endgültigen Anordnung, wenn diese Probleme gelöst werden müssen.

Obwohl ich dem Vorbringen der Klägerinnen, daß die getroffene Anordnung so ungenau sei, daß sie einer Prüfung nicht standhalte, nicht folgen kann (sie enthielt meines Erachtens eine klare Aufforderung an Ford, diejenigen Fahrzeuge weiterzuliefern, die von solchen Händlern bestellt würden, die diese zuvor bestellt hatten, mutatis mutandis mit denselben Preisanpassungen, wie sie für andere Erzeugnisse des Ford-Angebots galten), meine ich jedoch, daß die Wirkung dieser Anordnung über die einer bloß sichernden Maßnahme hinausgeht. Zu jener Zeit wurde erwartet, daß die Anzahl der bestellten Fahrzeuge erheblich steigen würde; auch wurde befürchtet, daß die Auswirkungen auf die Händler der Firma Ford Britain schwerwiegend seien und unter Umständen zur teilweisen Zerstörung des bestehenden Vertriebsnetzes führen würden. Unter Berücksichtigung dieses Aspekts des Falles scheint mir, daß allenfalls eine Anordnung, nicht weniger als die übliche Anzahl zu liefern, als einstweilige sichernde Maßnahme ausreichend gewesen wäre.

Weiterhin ist vorgetragen worden, die in Rede stehende Anordnung gehe über das Erforderliche hinaus, da mit einer vorläufigen Entscheidung gemäß Artikel 15 Absatz 6 der Verordnung Nr. 17 dasselbe Ziel erreicht worden wäre. Die Rückgängigmachung der Befreiung von Geldbußen wäre eine weniger strenge Entscheidung gewesen als die vorliegende Anordnung. Dieser Artikel ist, soweit hier erheblich, nur anwendbar, wenn eine Vereinbarung angemeldet worden ist. Meiner Meinung nach kann es nicht richtig sein, daß, wenn eine Vereinbarung angemeldet worden ist, einstweilige Anordnungen nicht getroffen werden dürfen, falls eine Geldbuße weniger streng wäre; auch war im Fall *Camera Care* selbst die Vereinbarung angemeldet worden (vgl. meine Schlußanträge in der Rechtssache 86/82, *Hasselblad GB).* Jedenfalls wäre das von der Kommission verfolgte Ziel, auch wenn es im übrigen erreichbar gewesen wäre, nicht erreicht worden, und die deutschen Händler wären dadurch, daß Ford sie nicht belieferte, beeinträchtigt worden. Ich würde deshalb dieses Vorbringen zurückweisen.

Die Klägerinnen haben ferner geltend gemacht, die Anordnung sei zu restriktiv gewesen, denn sie habe Ford Deutschland nicht die Möglichkeit gelassen, den Haupthändler-Vertrag völlig aus dem Anwendungsbereich des Artikels 85 Absatz 1 herauszuhalten. Ich stimme dem trotz des Vorbringens der Kommission, daß sie dies nicht getan habe, zu. Die positive Anordnung enthält keine Bedingung dahin gehend, daß, wenn der Vertrag geändert wird, die Lieferverpflichtung erlischt, mit der Folge, daß die Verpflichtung in diesem Fall fortbestünde. Ich glaube jedoch nicht, daß eine Bestimmung, die die Möglichkeit, den Haupthändler-Vertrag zu ändern, eröffnet hätte, unter allen Umständen

sichernder Natur gewesen wäre, selbst wenn Ford Deutschland in der Lage gewesen wäre, ihr nachzukommen.

Ich stimme dem vom BEUC unterstützten Vorbringen der Kommission zu, daß einzelne Käufer einen Schaden erleiden würden, wenn es ihnen nicht mehr möglich wäre, Ford-Fahrzeuge in Deutschland zu dem niedrigeren Preis zu kaufen. Im Verhältnis zu dem Preis des Fahrzeugs und dem durchschnittlichen Vermögen der Kunden ist dieser Verlust bedeutend. Auch ist er praktisch nicht wiedergutzumachen. Theoretisch sind zwar Klagen von den nationalen Gerichten auf Erstattung des Differenzbetrags denkbar; die Kosten und die offensichtlich mit solchen Verfahren verbundenen Probleme bewirken jedoch, daß dieses Mittel als Abhilfe unrealistisch ist. Zudem würde, wenn ich richtig sehe, den deutschen Händlern wahrscheinlich ein Gewinn entgehen, der praktisch nicht oder nur schwer wiedererlangt werden könnte. Die Bedingung der Dringlichkeit war deshalb meines Erachtens im vorliegenden Fall erfüllt.

Das Gegenargument der Klägerinnen, der Schaden der Firma Ford sei bedeutend und die der Firma Ford Britain und ihren Händlern entstandenen Unterbrechungen und Verluste sowie die Verluste einiger deutscher Händler müßten berücksichtigt werden, ist völlig richtig; ich glaube jedoch nicht, daß die Kommission die berechtigten Interessen von Ford mißachtet hat. Es ist dies jedenfalls ein Gesichtspunkt, der gegenüber anderen Gesichtspunkten abgewogen werden muß. Wenn die Notwendigkeit, Abhilfe zu schaffen, andernfalls tatsächlich und rechtlich weitaus schwerer wiegen würde, müßte dieser Verlust möglicherweise ertragen werden. In einem weniger klaren Fall würde er die Waage vielleicht nach der anderen Seite ausschlagen lassen und einen Anhaltspunkt dafür liefern, daß keine Maßnahmen ergriffen werden sollten.

Im Ergebnis bin ich jedoch der Auffassung, daß die Anordnung der Kommission für nichtig zu erklären ist, da die Kommission zu ihrem Erlaß nicht befugt war und die Anordnung nicht „unerläßlich" oder „sichernder Natur" war und nicht auf einer hinreichend klaren Rechtsgrundlage getroffen wurde.

Die Klägerinnen haben ferner beantragt, die Anordnung aufgrund von Verfahrensfehlern für nichtig zu erklären.

Erstens habe Ford keine Möglichkeit gehabt, der Kommission gegenüber zur Anwendung von Artikel 3 Stellung zu nehmen, da nur Artikel 6 Absatz 1 erwähnt worden sei. Während ich nicht der Ansicht bin, daß Artikel 2 und 4 der Verordnung Nr. 99/63 hier einschlägig sind, beruft sich Ford meines Erachtens zu Recht auf den Grundsatz „audi alteram partem". Die Mitteilung von Beschwerdepunkten und der von der Kommission in der Anhörung vor Erlaß der Entscheidung eingenommene Standpunkt waren etwas mehrdeutig. Ich glaube jedoch nicht, daß die Klägerinnen sich nicht darüber im klaren waren, daß der Erlaß einstweiliger Anordnungen geplant war. Sie selbst haben in ihrer Erwiderung auf die Mitteilung von Beschwerdepunkten geltend gemacht, solche Anordnungen könnten nur nach Artikel 3 erlassen werden. Die Klägerinnen haben mich nicht davon überzeugt, daß Ford keine Möglichkeit gehabt habe, der Kommission gegenüber zur Anwendung von Artikel 3 Stellung zu nehmen.

Zweitens ist die Entscheidung nach Auffassung von Ford für nichtig zu erklären, weil die Kommission es entgegen ihrer Verpflichtung aus Artikel 10 der Verordnung Nr. 17 unterlassen habe, den Beratenden Ausschuß anzuhören. Die Kommission erwidert darauf, sie sei im Falle

des Erlasses einstweiliger Anordnungen nicht zur Anhörung des Beratenden Ausschusses verpflichtet. Nach der einschlägigen Passage des Artikels 10 Absatz 3 ist die Kommission verpflichtet, den Beratenden Ausschuß „vor jeder Entscheidung, die ein Verfahren nach Absatz 1 abschließt", anzuhören. Artikel 10 Absatz 1 bezieht sich auf Entscheidungen „zur Feststellung von Verstößen gegen Artikel 85 oder 86 des Vertrages [oder] zur Erteilung eines Negativattests" und auf Erklärungen „nach Artikel 85 Absatz 3". Von Bedeutung sind hier allein die Worte „zur Feststellung von Verstößen gegen Artikel 85". Obwohl eine vorläufige Entscheidung einen solchen Verstoß nicht abschließend „feststellt", beruht sie auf einer dahin gehenden Prima-facie-Feststellung. Damit stellt sich die Frage, ob eine Prima-facie-Tatsachenfeststellung überhaupt als Tatsachenfeststellung anzusehen ist. Meiner Meinung nach ist dies der Fall. Mit anderen Worten muß eine Entscheidung, die eine Tatsache auf einer vorläufigen Grundlage feststellt, als Entscheidung über die „Feststellung" dieser Tatsache angesehen werden. Somit „schließt" eine vorläufige Entscheidung im Sinne von Artikel 10 Absatz 3 ein Verfahren zur Feststellung eines Verstoßes „ab". Meiner Meinung nach ergibt sich daraus, daß die Kommission nach Artikel 10 verpflichtet ist, den Beratenden Ausschuß vor Erlaß einer vorläufigen Entscheidung anzuhören.

Damit ist die Frage jedoch noch nicht erschöpfend beantwortet. In der Entscheidung wurde gegen die Ford-Werke ein Zwangsgeld für den Fall festgesetzt, daß diese der Anordnung binnen der festgesetzten Frist nicht Folge leisteten. Artikel 16 der Verordnung Nr. 17, der die Zwangsgelder behandelt, bestimmt in Absatz 3: „Artikel 10 Absätze 3 bis 6 sind anzuwenden." Daraus ergibt sich eindeutig, daß der Beratende Ausschuß im Hinblick auf den Entwurf einer Entscheidung, durch die ein Zwangsgeld festgesetzt wird, angehört werden muß. In der mündlichen Verhandlung ist der Prozeßbevollmächtigte der Kommission gebeten worden, die Auffassung der Kommission zu diesem Punkt zu erläutern. Er hat darauf geantwortet, daß es der Praxis der Kommission entspreche, im Hinblick auf derartige Zwangsgelder in zwei Etappen vorzugehen. Mit der ersten Entscheidung wie der im vorliegenden Fall werde einem Unternehmen unter Androhung eines in der Entscheidung festgesetzten Zwangsgelds aufgegeben, bestimmte Maßnahmen zu ergreifen. Dies sei eine bloße Drohung. Komme das Unternehmen dieser Anordnung nicht nach, so werde eine zweite Entscheidung erlassen, durch die das Zwangsgeld tatsächlich festgesetzt werde.

Die Kommission ist nach ihrer Auffassung bei Erlaß der ersten Entscheidung überhaupt nicht verpflichtet, den Beratenden Ausschuß anzuhören. Ich bin der gegenteiligen Meinung. Der Umstand, daß es der Praxis der Kommission entspricht, eine zweite Entscheidung zu erlassen, kann nicht den klaren Wortlaut einer Entscheidung wie der, um die es im vorliegenden Fall geht, ändern. In Artikel 2 heißt es: „Für jeden Tag des Verzuges hinsichtlich der Anordnungen in Artikel 1 wird ein Zwangsgeld in Höhe von 1 000 ECU gegen die Ford-Werke Aktiengesellschaft festgesetzt." Die Auffassung der Kommission steht auch dem ausdrücklichen Wortlaut des Artikels 16 Absatz 1 entgegen, wonach „die Kommission ... gegen Unternehmen ... durch Entscheidung Zwangsgelder ... festsetzen [kann], um sie anzuhalten: a) eine Zuwiderhandlung gegen Artikel 85 oder 86 des Vertrages zu unterlassen ..." Der Wortlaut dieser Bestimmung deckt somit Entscheidungen voraus-

schauender Art in dem Sinne, daß sie auf eine Beeinflussung des zukünftigen Verhaltens des betreffenden Unternehmens gerichtet sind. Deshalb hätte der Beratende Ausschuß meines Erachtens nach Artikel 16 im Hinblick auf die Entscheidung im vorliegenden Fall angehört werden müssen.

In der siebten Begründungserwägung der Entscheidung heißt es, dem Ausschuß sei am 23. Juli 1982, dem Tag der Anhörung, „Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben" worden. Es wird nicht gesagt, daß eine Stellungnahme abgegeben wurde, obwohl dies wahrscheinlich der Fall gewesen ist, oder daß irgendeine andere Anhörung stattgefunden hat. Es mag Fälle geben, die so dringlich sind, daß eine sehr kurze Anhörung des Beratenden Ausschusses gerechtfertigt ist. Unter Berücksichtigung des zeitlichen Ablaufs im vorliegenden Fall meine ich, daß Ford zu Recht behauptet, nach den vorliegenden Beweisen sei dem Beratenden Ausschuß keine ernsthafte Gelegenheit zu einer Anhörung vor Erlaß der Entscheidung gegeben worden. Dies ist mit Sicherheit ein wichtiges Verfahrenserfordernis, und ich meine nicht, daß es richtig wäre, sich auf irgendeine Vermutung, daß alles ordnungsgemäß abgelaufen sei, zu verlassen.

Fords dritte Verfahrensrüge ist die, daß die Kommission die Betroffenen, die dies beantragt hatten, nicht gehört habe. Dies verstoße gegen Artikel 19 Absatz 2 der Verordnung Nr. 17 und Artikel 5 der Verordnung Nr. 99/63. Nach diesen beiden Vorschriften zusammengenommen muß Dritten, die bei der Kommission beantragen, schriftlich „angehört" zu werden, und die ein „ausreichendes Interesse" glaubhaft machen, Gelegenheit gegeben werden, sich schriftlich zu äußern, bevor die Kommission bestimmte Arten von Entscheidungen erläßt, darunter diejenigen nach Artikel 3 der Verordnung Nr. 17. Sie müssen dies innerhalb der Frist tun, die die Kommission unter Berücksichtigung des „für die Äußerung erforderlichen Zeitaufwands und der Dringlichkeit des Falles bestimmt" (Artikel 11 der Verordnung Nr. 99/63). Die Frist kann keinesfalls weniger als zwei Wochen betragen (ibidem).

Das Recht, schriftlich „angehört" zu werden, ist von dem Recht auf eine mündliche Anhörung (Artikel 7 Absatz 1 der Verordnung Nr. 99/63) zu unterscheiden, und Ford macht nicht geltend, daß diese letztgenannte Bestimmung verletzt worden sei.

Am 22. Juli 1982 erschien in der „Times" ein Artikel, in dem es hieß, daß die Kommission ein Verfahren gegen Ford wegen seiner Beschränkungen des Verkaufs von rechtsgelenkten Fahrzeugen in Deutschland eingeleitet habe und daß am nächsten Tag eine Anhörung stattfinden solle. Nach Lektüre dieses Artikels übersandte eine Reihe von Ford-Händlern in Großbritannien der Kommission Fernschreiben, in denen sie ihre Betroffenheit zum Ausdruck brachten. Diese Fernschreiben enthielten drei oder vier kurze Absätze mit folgendem Inhalt: einer Bezugnahme auf den Artikel in der „Times", einer kurzen Erläuterung, daß der Antragsteller Ford-Händler sei, und einem Antrag auf Anhörung. Wegen ihrer Bedeutung zitiere ich eines dieser Fernschreiben als Beispiel:

„Wir bitten Sie, keine Ihren Vorschlägen entsprechenden Sofortmaßnahmen zu ergreifen, ohne uns Gelegenheit zu geben, Ihnen unseren Fall zu erläutern, vor allem deshalb, weil unsere Firma mehr als 1 000 Personen beschäftigt und der Bestand unserer Firma sowei die Weiterbeschäftigung unseres Personals durch ein solches Vorgehen ernsthaft gefährdet würden."

Nach den dem Gerichtshof vorliegenden Informationen hat wahrscheinlich keiner dieser Händler vor Erlaß der Entscheidung irgendeine Antwort von der Kommission erhalten. Sicher ist, daß die Firmen Stormont Ltd. und James A. Laidlaw (Holdings) Ltd., die beide Fernschreiben übersandt hatten und vor dem Gerichtshof als Streithelfer zur Unterstützung der Firma Ford in diesem Punkt aufgetreten sind, bis September 1982 keine Antwort und auch keine Empfangsbestätigung erhielten. Ihnen wurde keine Gelegenheit gegeben, sich schriftlich zu äußern.

Die Kommission hält dem Vorbringen von Ford drei Argumente entgegen: Sie macht erstens geltend, die Händler hätten „nicht nur einfach beantragt, angehört zu werden". Die scheint mir das Gegenteil von dem zu sein, was in den Fernschreiben steht. Zweitens führt die Kommission aus, daß „die Händler schriftliche Erklärungen abgegeben haben, die die Kommission berücksichtigt hat". Ich verstehe dies dahin gehend, daß die zuständigen Beamten der Kommission die Fernschreiben gelesen haben und die Kommission dadurch den Händlern die Möglichkeit gegeben hat, sich im Sinne von Artikel 5 schriftlich zu äußern. Es kann jedoch kein Zweifel daran bestehen, daß die Fernschreiben lediglich Anträge auf Anhörung enthielten und nicht selbst Äußerungen im Sinne dieser Vorschrift darstellten.

Ich wende mich nun dem dritten Argument der Kommission zu, mit dem sie geltend macht, selbst wenn die Händler berechtigt gewesen seien, sich im Hauptverfahren schriftlich zu äußern, hätten sie kein Recht, darauf zu bestehen, das Verfahren der einstweiligen Anordnung durch die Abgabe schriftlicher Erklärungen zu verzögern. Es mag Fälle geben, die so dringlich sind, daß es im Verfahren der einstweiligen Anordnung im Gegensatz zum endgültigen Verfahren gerechtfertigt ist, das Verfahren abzukürzen und nur Fristen zu kurzen Stellungnahmen zu gewähren. Im vorliegenden Fall hatten die betroffenen Händler dagegen ein ausreichendes Interesse daran, sich schriftlich zu äußern, und hätten deshalb Gelegenheit dazu erhalten müssen. Die Firmen Stormont und Laidlaw behaupten, sie hätten beide infolge der Entscheidung Verluste von mehreren hunderttausend Pfund zu gewärtigen. Auch steht außer Frage, daß die verschiedenen betroffenen Händler mit Ford auf die engstmögliche Weise verbunden waren und einen festen Bestandteil des Vertriebssystems bildeten. Meines Erachtens kann die Kommission es nur schwer rechtfertigen, die Betroffenen in einer solchen Lage nicht anzuhören, nur weil es sich bei der Entscheidung — insbesondere im Hinblick auf ihren Wortlaut — um eine vorläufige Entscheidung gehandelt habe. Auch teile ich nicht die Ansicht, die Dringlichkeit dieses Falles sei so groß gewesen, daß es nicht einmal möglich gewesen sei, den Händlern für die Abgabe ihrer Erklärungen eine Frist von zwei Wochen, der in Artikel 11 der Verordnung Nr. 99/63 vorgesehenen Mindesfrist, zu gewähren. Das Rundschreiben der Firma Ford wurde am 27. April versandt und trat am 1. Mai in Kraft. Das BEUC übersandte der Kommission seine Beschwerde am 12. Mai; die Kommission übersandte ihre Mitteilung von Beschwerdepunkten jedoch erst am 2. Juli. Die Anhörung erfolgte am 23. Juli, und die Entscheidung erging am 18. August. Somit zeigt die Zeit, die die Kommission sich selbst nahm, daß die Dringlichkeit nicht so groß war, daß das Verfahren nicht auch um zwei Wochen hätte verlängert werden können.

Zweifellos stellt der Umstand, daß einem Unternehmen, an das eine Entscheidung

gemäß Artikel 3 der Verordnung Nr. 17 gerichtet wird, keine ordnungsgemäße Anhörung ermöglicht wird, einen Verstoß gegen eine wesentliche Verfahrensvorschrift dar, mit der Folge, daß die Entscheidung für nichtig erklärt werden kann. Dasselbe hat für die Nichtanhörung von Betroffenen, die einen Anspruch auf Anhörung haben, zu gelten. Ich komme deshalb zu dem Ergebnis, daß die Entscheidung aus diesen Gründen für nichtig zu erklären ist.

Das vierte und letzte Argument der Firma Ford zum Verfahren geht dahin, daß die Entscheidung möglicherweise erlassen wurde, ohne daß die Kommissare als Gremium ihre entsprechende Befugnis rechtswirksam übertragen hätten. Die Firma Ford bietet keinen Beweis für dieses Vorbringen an, das, wie ich meine, zurückzuweisen ist.

Die Firma Ford Deutschland beantragt die Erstattung ihrer Kosten. Die Firma Ford Europe beantragt, der Firma „Ford Deutschland" ihre Kosten zu erstatten. Ich nehme an, es handelt sich um ein Versehen und muß eigentlich „Ford Europe" heißen. Auch wenn man den Standpunkt vertreten kann, daß einige Kosten hätten gespart werden können, wenn beide Parteien eine einzige Klage erhoben hätten, vielleicht sogar, daß eine Partei alle Argumente hätte vorbringen können, bin ich der Meinung, daß die Erhebung der Klage durch beide Parteien unter den gegebenen Umständen vernünftig war und daß die Kosten nicht geteilt werden sollten.

Aus den genannten Gründen schlage ich vor, die Anordnung der Kommission für nichtig zu erklären und die Kommission zu verurteilen, die Kosten beider Klägerinnen sowie die Kosten der Firmen Stormont Ltd. und James A. Laidlaw (Holdings) Ltd. zu tragen. Die Kommisson und das BEUC sollten ihre eigenen Kosten tragen.