II

(Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité)

COMMISSION

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 23 décembre 1977

relative à un procédure d'application de l'article 85 du traité instituant la Communauté économique européenne (IV/29.146/BMW SA Belgium et concessionnaires belges BMW)

(Les textes en langues française et néerlandaise sont les seuls faisant foi.)

(78/155/CEE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 85,

vu le règlement n° 17 du Conseil du 6 février 1962 (1), et notamment ses articles 3 et 15,

vu les demandes présentées, conformément à l'article 3 paragraphe 2 sous b) du règlement n° 17, par l'entreprise Automobilimporte C. Heuer à Dillingen, le 24 novembre 1975, et l'entreprise MGH Motorgesellschaft m.b.H. à Herford le 9 décembre 1975,

vu la décision de la Commission du 3 novembre 1976 d'engager une procédure à l'encontre de BMW Belgium SA à Kontich et de 47 concessionnaires BMW belges,

après avoir entendu BMW Belgium SA et les 47 concessionnaires BMW conformément à l'article 19 pararaphe 1 du règlement n° 17 et aux dispositions du règlement n° 99/63/CEE (2),

vu l'avis du comité consultatif en matière d'ententes et de positions dominantes recueilli, conformément à l'article 10 du règlement n° 17, le 19 octobre 1977,

(1) JO n° 13 du 21. 2. 1962, p. 204/62.
(2) JO n° 127 du 20. 8. 1963, p. 2268/63.

I. Exposé des faits

Considérant que les faits sont les suivants :

1. La Commission a été informée le 20 octobre 1975 par la requérante MGH et le 19 novembre par le requérant Heuer que des revendeurs belges agréés au réseau de distribution de BMW n'étaient plus disposés à leur livrer certains modèles de véhicules BMW neufs en vue d'une exportation en république fédérale d'Allemagne. La BMW Belgium SA, filiale entièrement dépendante de Bayerische Motoren Werke AG à Munich — par l'intermédiaire du BMW Holding AG à Zurich (Suisse) — et son importateur général pour la Belgique, a en effet pris diverses mesures destinées à empêcher les exportations. Elle a notamment invité ses 90 concessionnaires belges, qui sont ses revendeurs agréés, à conclure avec elle, sur le modèle d'une circulaire qu'elle a adressée le 29 septembre 1975 à tous les distributeurs, un accord par lequel ils s'engageraient à s'abstenir de toute exportation. Quarante-sept de ces distributeurs BMW belges ont donné suite à cette demande et ont signé la circulaire.

S'il est vrai que BMW Belgique a notifié à la Commission le 13 janvier 1975 le modèle des contrats de distribution conclus avec ses revendeurs agréés et demandé une exemption au titre des dispositions de l'article 85 paragraphe 3 du traité CEE, ce contrat type ne prévoit cependant aucune interdiction d'exporter. Il interdit seulement aux concessionnaires BMW agréés la revente de véhicules BMW neufs à des revendeurs non agréés par BMW. La plupart des clauses de ce contrat type correspondent à celles du contrat qui sert de base

au système de distribution sélective établi dans la république fédérale d'Allemagne et à Berlin-Ouest par Bayerische Motoren Werke AG à Munich et que, par décision du 13 décembre 1974 (1), la Commission a exempté de l'application des dispositions de l'article 85 paragraphe 1 pour la raison notamment que ce contrat n'imposait aux revendeurs BMW agréés aucune interdiction d'exporter. Le modèle de contrat de distribution pour la Belgique notifié par BMW Belgium n'a pas encore été exempté par une décision individuelle de la Commission.

Le détail des faits est le suivant :

2. En 1975, le niveau des prix de vente publics des voitures particulières, et donc des véhicules neufs BMW, était moins élevé en Belgique que dans d'autres pays du marché commun. Le contrôle des prix instauré par l'État belge pour lutter contre l'inflation, qui se traduisait par un blocage provisoire des prix des voitures particulières au stade de l'utilisateur final, avait contribué à cette situation. Cet écart de prix avait donné lieu à des réexportations de véhicules BMW neufs de Belgique vers d'autres États membres de la Communauté et vers des pays tiers. Des véhicules BMW neufs furent achetés par des utilisateurs finals résidant dans des pays du marché commun autres que la Belgique, soit directement chez des concessionnaires belges agréés au réseau de distribution BMW, soit par l'intermédiaire d'entreprises, qui sans avoir été agréés à cet effet par les producteurs de véhicules automobiles, pratiquent de telles réimportations. Dans d'autres cas, des distributeurs belges non agréés au réseau de distribution BMW achetèrent des véhicules BMW à des concessionnaires BMW belges agréés pour les revendre à des utilisateurs finals. Parfois également, des concessionnaires BMW belges vendirent des véhicules BMW à des distributeurs agréés en république fédérale d'Allemagne par BMW.

3. La vente de véhicules BMW de provenance belge à des utilisateurs résidant dans d'autres pays de la Communauté gênait les concessionnaires régionaux BMW dans la zone de responsabilité contractuelle desquels étaient domiciliés ces utilisateurs, d'autant plus que, d'après les contrats de concession, lesdits concessionnaires sont également tenus d'affectuer les travaux de garantie sur des véhicules BMW non vendus par eux. BMW Munich s'est donc vue placée dans une situation où des véhicules BMW étaient vendus à des utilisateurs finals après avoir emprunté des circuits de distribution autres que ceux normalement prévus.

Après avoir été avisée, dès le début de 1975, par des concessionnaires BMW allemands, de la réimportation de véhicules BMW en république fédérale d'Allemagne, et après avoir contrôlé les admissions de voitures BMW en république fédérale d'Allemagne et les numéros de châssis des véhicules BMW livrés par l'intermédiaire de BMW Belgique, BMW Munich informa BMW Belgium de cette situation par des lettres datées des 17 janvier, 21 et 22 mai, 10, 20 et 23 juin, 22 juillet et 14 et 17 octobre 1975 ainsi que par des entretiens en date du 25 avril et du 3 octobre 1975.

Dans ces lettres adressées à BMW Belgium, BMW Munich s'en tenait à des cas concrets d'achat de véhicules BMW en Belgique par des distributeurs non agréés ou dans lesquels des indices concrets laissaient supposer une telle situation. Dans ses lettres des 17 janvier, 23 juin, 22 juillet et 17 octobre 1975, BMW Munich indiquait nettement que le système de distribution pratiqué également en Belgique n'interdisait que les ventes à des revendeurs non agréés mais non les ventes à des utilisateurs finals dans d'autres pays membres de la Communauté. C'est ainsi qu'il est expressément stipulé dans la lettre du 22 juillet 1975 :

> « ... Conformément aux dispositions du contrat de concession, nous attirons encore une fois votre attention sur le fait qu'une réexportation ne constitue pas en soi une infraction et que, dans des cas de ce genre, elle ne doit pas non plus être invoquée comme motif. Veuillez plutôt faire état de la présomption d'une vente faite à un revendeur contrairement aux dispositions du contrat. »

Dans sa lettre du 23 juin 1975, BMW Munich précisait que la publicité faite autour des réimportations d'automobiles BMW neuves en république fédérale d'Allemagne était devenue inquiétante et détériorait ses relations avec les concessionnaires BMW dans certaines zones, ce qui compromettait ses efforts pour améliorer l'approvisionnement des marchés d'exportation et pour développer les réseaux de distribution. Elle demandait à BMW Belgique d'adresser à ses agents une circulaire leur rappelant expressément la politique de distribution de BMW et attirant leur attention sur les points suivants :

> « 1. Après l'approbation des contrats de concession BMW par la Commission des Communautés européennes, la situation juridique est telle qu'il est interdit à tous les agents BMW d'approvisionner des revendeurs libres. Ces agents doivent donc faire preuve d'une attention et d'une connaissance professionnelles particulières dans l'appréciation de leurs clients.
>
> 2. Toute infraction aux dispositions contractuelles peut entraîner la résiliation immédiate du contrat d'agent.
>
> 3. Le devoir d'encadrement de l'importateur vis-à-vis des agents BMW justifie qu'il les engage expressément à envisager les ventes de véhicules neufs dans l'optique des gains potentiels découlant de prestations consécutives de l'exportation commerciale (revente de véhicules d'occasion, service après vente, pièces détachées, financement et assurance).

(1) JO n° L 29 du 3. 2. 1975, pp. 1 et suivantes.

4. L'obligation de prospection du marché qui incombe à l'importateur implique également, en cas de difficultés d'approvisionnement, l'obligation pour lui d'allouer les véhicules en fonction des besoins réels de la zone concédée à l'agent. »

Il est également indiqué dans la lettre de BMW Munich du 23 juin que ces arguments ont été approuvés par son service juridique.

4. Les interventions de BMW Munich auprès de BMW Belgium amenèrent cette dernière à s'adresser à divers agents BMW belges au sujet desdites exportations (lettres des 29 mai, 9 et 19 juin, 3, 9, et 24 juillet, 28 et 29 août, 10 et 19 septembre, 1 et 23 octobre 1975). BMW Belgium adressa également trois circulaires à tous les agents BMW belges :

La circulaire du 4 juillet 1975 est libellée comme suit :

« *Ventes à l'étranger*

Nous devons vous faire savoir que nos usines de Munich nous ont communiqué le fait que plusieurs concessionnaires ont vendu des voitures BMW aux Pays-Bas ou en république fédérale d'Allemagne.

Un fait qui est difficilement compréhensible pour nous dans une période pendant laquelle nous devons fournir nos voitures par contingents limités.

De l'autre côté nous devons attirer votre attention sur le fait que chaque concessionnaire BMW s'est obligé en signant le contrat de concession BMW de ne pas fournir des produits BMW à des revendeurs non agréés pour la vente des produits contractuels BMW.

Des concessionnaires qui vendent des voitures par l'intermédiaire de tels revendeurs en Belgique ou à l'étranger ont commis une infraction grave contre les articles du contrat de concessionnaire BMW.

Nous devons vous faire savoir que nous sommes tenus de réagir sévèrement et si nécessaire de résilier le contrat de concession BMW au cas où de telles infractions seront commises. »

La circulaire du 29 septembre 1975 déjà mentionnée, signée par 47 concessionnaires BMW, adressée par BMW Belgium selon les instructions figurant dans la lettre du 23 juin 1975 de BMW Munich (voir point 3 ci-avant), est libellée comme suit :

« *Vente de nouvelles voitures BMW à l'étranger*

En dehors de lettres individuelles à certains concessionnaires, nous avons déjà au 4 juillet 1975 attiré l'attention de vous tous aux stipulations du contrat de concession BMW concernant la vente aux revendeurs non agréés pour la vente des produits BMW.

Néanmoins nous devons constater que nous recevons toujours des rapports de la part de nos usines de Munich et de l'importateur des Pays-Bas, concernant des ventes de voitures BMW dans ces pays par les concessionnaires belges et malheureusement nous devons en tirer la conclusion que ceux-ci ne peuvent ou ne veulent pas voir les conséquences de leurs actions.

Au cours d'une réunion extraordinaire du conseil consultatif des concessionnaires, nous avons exposé ce qui suit :

1. Un certain nombre de concessionnaires livrent des voitures en république fédérale d'Allemagne et aux Pays-Bas, ceci c'est un fait constaté.

2. Il y a deux raisons pour ce phénomène :
   — la différence de prix,
   — très vraisemblablement le fait que certains concessionnaires disposent d'un stock trop important ou mal assorti.

3. Chacun comprendra facilement que les usines BMW de Munich peuvent en tirer seulement deux conclusions :
   a) les prix en Belgique sont trop bas,
   b) les concessionnaires belges ont trop de stock.

   Et les conséquences en seront :
   a) nos prix vont être adaptés aussi vite que possible aux prix des pays environnants,
   b) la livraison de voitures neuves pour la Belgique sera diminuée à partir du mois d'octobre 1975.

4. Vous créez pour vous-mêmes déjà des désavantages énormes par le fait que vous vendez, dans une période où l'on n'a pas assez de voitures, à des clients qui :
   a) n'apparaîtront jamais dans votre atelier ;
   b) auxquels vous ne pourrez jamais vendre des pièces détachées ou des accessoires ;
   c) qui ne vous donneront pas la possibilité de faire un profit additionnel par la revente de leur voiture d'occasion ;
   d) qui ne vous achèteront jamais une deuxième ou troisième BMW comme le font en général les clients de votre propre région.

5. En dehors de tout cela, vous créez des difficultés énormes pour vous-mêmes et vos collègues en vue des mesures que BMW Munich serait logiquement amenée à prendre, cela veut dire, une réduction importante des quantités de voitures prévues principalement pour la Belgique.

   Nous croyons donc que, dans cette situation, il y ait seulement une solution : aucun concessionnaire BMW en Belgique ne vendra à l'avenir des voitures à l'étranger ou à des firmes qui fourniraient des voitures à l'étranger.

C'est une question de solidarité et de sauvegarde du réseau belge. Cette solidarité absolue du réseau complet BMW et le respect de cette politique de vente seront les seuls arguments qui permettront de renouveller la confiance au réseau BMW belge.

Veuillez bien donner votre accord avec ces propositions en signant la copie de la lettre ci-jointe pour accord.

Vous trouverez en annexe une déclaration des membres du conseil consultatif des concessionnaires qui sont unanimes dans leur accord avec nos arguments et qui expliqueront leur point de vue personnellement au cours des réunions régionales.

Pour accord . . . »

Enfin, dans une circulaire datée du 29 septembe 1975, le conseil consultatif des concessionnaires BMW belges adressait aussi, à l'invitation de BMW Belgium à tous les concessionnaires BMW belges un avertissement rédigé en accord avec BMW Belgium et libellé comme suit :

« *Ventes à l'étranger*

Comme membres du conseil consultatif des concessionnaires nous sommes tous d'accord avec les faits exposés par BMW Belgium dans la lettre du 29 septembre 1975. Nous trouvons vraiment regrettable que le réseau complet des concessionnaires devra souffrir des conséquences désavantageuses qui ont leur origine dans le fait qu'un certain nombre de concessionnaires n'ont pas suivi les conseils de l'importateur du 4 juillet 1975 et ont continué à livrer des voitures à l'étranger.

Nous avons demandé qu'on nous fasse connaître les noms de ces concessionnaires de sorte que nous, votre conseil consultatif des concessionnaires, soyons à même de faire savoir à vous tous lesquels de vos collègues sont responsables pour une réduction éventuelle des quantités des voitures à deux portes et 518 pour la Belgique.

Le conseil consultatif des concessionnaires considère comme sa tâche la plus importante de donner au réseau BMW des bons conseils. Dans ce cas, ce conseil peut uniquement être le suivant : plus aucune vente en dehors de la Belgique ! »

5. Le conseil consultatif a pour mission :

— d'examiner avec les services d'exploitation de BMW Belgium les questions générales concernant l'ensemble ou une partie du réseau de distribution,
— de formuler des recommandations au sujet du développement des activités de distribution BMW et des relations de BMW avec ses clients,
— de permettre à BMW Belgium de préparer, avec un petit nombre de concessionnaires représentatifs de l'ensemble du réseau, des décisions importantes concernant le marché belge,
— d'améliorer les rapports entre les concessionnaires BMW.

La lettre du 29 septembre 1975 du conseil consultatif est signée par ses huit membres qui sont propriétaires ou dirigeants des entreprises suivantes :

— Autohandel O. Cocquyt NV à Bruges,
— Ets W. Jorssen à Wilrijk,
— Garage Hindrickx à Roulers,
— Pvba J. Siau-Vermeesch à Termonde,
— Ets Jo Vallé à Brée,
— Ets J. Depotter à Chièvres,
— Ets J. De Smeth à Overijse,
— Ets J. Wiliquet à Verviers.

6. À la suite de la lettre du conseil consultatif, deux réunions régionales de concessionnaires BMW eurent lieu le 13 octobre 1975 et le 31 octobre 1975.

Les livraisons de Belgique en république fédérale d'Allemagne et aux Pays-Bas furent examinées lors de la réunion du 13 octobre 1975. Divers concessionnaires firent part de leurs contacts avec des revendeurs et des particuliers allemands ainsi qu'avec des firmes belges achetant des véhicules en Belgique pour les faire ensuite immatriculer dans d'autres pays. On examina également quelles étaient les modalités d'application de la TVA dans de tels cas. Certains concessionnaires devaient également déclarer que les livraisons en dehors de leur propre zone leur étaient préjudiciables car les clients concernés ne contribuaient pas à améliorer le profit et la rentabilité des ateliers.

Lors de la réunion du 31 octobre 1975, les concessionnaires examinèrent les lettres concernant la revente de véhicules neufs à l'étranger. Ils s'élevèrent contre le fait que d'éventuelles représailles de la part de BMW seraient dirigées non seulement contre les concessionnaires ayant effectué les livraisons à des revendeurs non agrées, mais aussi contre ceux qui avaient respecté le contrat. Il fut enfin mentionné que BMW Belgium aurait, elle aussi, vendu des véhicules en république fédérale d'Allemagne.

7. Après que BMW Belgium eut informé BMW Munich, par une lettre du 30 septembre 1975 et un entretien à Paris le 3 octobre 1975, de la teneur de la circulaire du 29 septembre 1975, BMW Munich réagit comme suit dans une lettre du 17 octobre 1975 :

« *Vente à des revendeurs*

Nous avons noté avec satisfaction votre intervention après de distributeurs qui compromettent le bon fonctionnement du système de distribution BMW en revendant des véhicules à des revendeurs non autorisés, contrairement aux dispositions du contrat. Nous vous remercions également pour les entretiens que vous avez eus avec le conseil consultatif des concessionnaires belges pour assurer à l'organisation belge le bénéfice entier des opérations commerciales ultérieures sur le matériel que nous vous livrons.

Par la même occasion, nous devons toutefois vous demander, comme nous l'avons déjà fait dans nos lettres du 17 janvier, du 23 juin et du 22 juillet 1975, de respecter absolument les points suivants :

— aucune intervention à l'encontre de vos partenaires contractuels n'est permise pour le seul motif qu'il s'agit d'une réexportation ; mais le simple fait que l'on puisse supposer qu'il s'agit de ventes effectuées, en violation du contrat de concession, à des revendeurs libres justifie une lettre d'avertissement,

— vous ne pourrez menacer vos partenaires contractuels de représailles que dans la mesure où elles sont nécessaires en raison d'une violation établie du contrat.

Le respect de cette directive doit également apparaître dans la correspondance de BMW Belgium SA avec l'organisation BMW belge.

L'obligation qui incombe à BMW Belgium SA de procéder à des contrôles réguliers de l'approvisionnement en véhicules par entreprise et par modèle ainsi que d'ajuster ses livraisons en conséquence, ce qui entre dans le cadre de ses responsabilités normales au niveau du commerce d'importation, ne se trouvera naturellement pas limitée de ce fait.

L'obligation de déclaration de vente de la part du concessionnaire dans le cadre du système VIS doit à cet égard être strictement respectée.

Il en va naturellement de même pour les dispositions prises par BMW AG en ce qui concerne l'approvisionnement du marché belge, lesquelles ont pour seul but d'équilibrer les stocks et les délais de livraison sur les marchés voisins. »

8. Les requérants MGH et Heuer, d'une part, BMW Belgium et BMW Munich, d'autre part, sont en litige sur le point de savoir si, compte tenu du fait que la demande d'exemption concernant le système de distribution belge est encore pendante auprès de la Commission, BMW Belgium peut invoquer que les clauses des contrats de distribution BMW interdisent la vente à des revendeurs non agréés par BMW, si les requérants étaient en droit d'inciter des distributeurs BMW belges à leur vendre des véhicules BMW neufs, si les requérants peuvent être considérés comme des intermédiaires agissant pour le compte d'utilisateurs finals et sur les normes qui doivent ête imposées à cette qualité d'intermédiaire.

9. Le 12 juin 1975, BMW Munich informa la requérante MGH qu'il était interdit aux concessionnaires BMW en Europe de livrer, en vue de la revente, des véhicules BMW neufs à des personnes ou entreprises n'appartenant pas au système de distribution de BMW, et qu'elle incitait des agents rattachés au système de distribution BMW à une rupture de contrat. BMW Munich exigea de MGH un engagement écrit de ne plus commander à l'avenir de véhicules BMW auprès d'agents BMW. Dans sa lettre du 23 juin 1975, MGH répondit qu'elle ne commandait pas de véhicules BMW en vue de la revente et qu'elle agissait uniquement en tant qu'intermédiaire pour le compte d'utilisateurs finals, ce qui n'était pas incompatible avec le système de distribution BMW. Par la suite, MGH continua ses efforts en vue de se procurer des véhicules BMW neufs auprès de distributeurs BMW belges, mais dut constater qu'un nombre de plus en plus grand de distributeurs BMW refusait d'effectuer des livraisons au profit d'utilisateurs finals allemands, en invoquant une circulaire de BMW Belgium.

Le 9 octobre 1975, BMW Belgium informa MGH qu'il ne serait pas possible d'exécuter une commande de 12 véhicules BMW en raison d'une pénurie de tels véhicules en Belgique. Elle lui demandait de mettre fin à ses tentatives pour se procurer des véhicules BMW auprès de distributeurs BMW belges. Dans une lettre du 24 octobre 1975, MGH répondit qu'elle n'intervenait que comme intermédiaire et qu'en cette qualité elle agissait au profit d'utilisateurs finals en république fédérale d'Allemagne. Elle se référait par ailleurs à la décision de la Commission du 13 décembre 1974 sur le système de distribution BMW dans la république fédérale d'Allemagne aux termes de laquelle les utilisateurs ont entière liberté d'acheter des produits BMW partout dans le Marché commun et peuvent également faire appel pour cela à des entreprises agissant en leur nom (1).

MGH exigea de BMW Belgium l'assurance qu'elle ne l'empêcherait pas d'agir dans ce sens. Le 7 novembre 1975, BMW Belgium informa le conseiller juridique de MGH que BMW Belgium ne pourrait donner suite à cette demande car elle ne disposait d'aucune preuve d'établir que MGH agissait réellement en tant qu'intermédiaire, alors que l'expérience lui avait au contraire donné à penser que MGH agissait en tant que revendeur, mettant en péril le système de distribution BMW en Belgique.

Dans une lettre du 24 novembre 1975, MGH proposa à BMW Belgium de déclarer qu'elle l'autorisait à l'avenir à agir comme intermédiaire lors de l'importation de véhicules neufs, contre une procuration écrite des clients en cause dans la république fédérale d'Allemagne. Le 2 décembre 1975, BMW Belgium répondit que MGH n'avait encore fourni aucune preuve établissant sans équivoque ses fonctions d'intermédiaire. Le fait que MGH se qualifie d'intermédiaire ne modifiait en rien la nature de ses activités. Si MGH ne mettait pas fin à ses activités de revendeur, BMW Belgium prendrait les mesures nécessaires.

10. Le 27 janvier 1976, MGH introduisit contre BMW Belgium devant le tribunal de commerce

(1) JO n° L 29 du 3. 2. 1975, p. 8, trentième considérant.

d'Anvers une demande d'ordonnance de référé, fondée sur l'article 54 de la loi belge relative aux pratiques commerciales, et sur l'article 85 paragraphe 1 du traité CEE, et visant à l'annulation de la circulaire du 29 septembre 1975.

11. Le 20 février 1976, BMW Belgium adressait la circulaire suivante à l'ensemble de ses distributeurs BMW belges :

« *Vente de voitures BMW neuves à des revendeurs non agréés*

Par notre lettre du 29 septembre 1975 nous avons attiré votre attention sur la nouvelle situation du marché belge suite à la vente de voitures BMW neuves à des revendeurs situés à l'étranger au cours de l'année 1975.

Nous vous avions à l'époque formulé à ce sujet différents conseils et nous avions attiré votre attention sur ce qui nous a semblé et qui nous semble toujours être votre intérêt personnel.

Contrairement à notre propos il nous a été rapporté que cette circulaire ainsi que son annexe avaient été considérées par des tiers comme pouvant être des directives de l'importateur à son réseau de distributeurs.

Si tel a pu être le cas nous entendons par la présente mettre fin à toute confusion à ce sujet. Il n'a jamais été et il n'est toujours pas de notre intention ni de celui du conseil consultatif des concessionnaires de vous donner des directives précises ou de vous formuler des interdictions de réexportation. En toute hypothèse nous vous demandons de bien vouloir considérer notre circulaire du 29 septembre 1975, en tant qu'elle pourrait être interprétée comme une interdiction à la réexportation, comme nulle et non avenue.

Le but de notre lettre du 29 septembre 1975 consistait à vous rappeler qu'en vertu du contrat de concession signé par vous, la vente de voitures BMW à des revendeurs non agréés tant à l'intérieur du pays qu'à l'étranger est interdite.

En aucun cas nous n'avons voulu et ne voulons empêcher le concessionnaire BMW de négocier avec un intermédiaire du client particulier, mais nous nous opposons à ce que les concessionnaires négocient avec des revendeurs.

En accord avec le conseil consultatif des concessionnaires nous aimerions attirer votre attention encore une fois sur le fait que votre intérêt financier personnel n'est pas limité seulement à la vente de voitures BMW neuves.

Un client qui s'adresse à vous également pour l'entretien de sa BMW est acquéreur de pièces détachées et d'accessoires et utilisateur de prestations de services, ce qui offre aussi une source de bénéfices appréciables.

Cette considération vaut également lors de la reprise éventuelle de voitures d'occasion.

En conclusion un client satisfait vous achètera aussi sa prochaine BMW.

Nous espérons que ces précisions écarteront les doutes éventuels que vous pourriez ressentir concernant les droits et les devoirs des concessionnaires BMW autorisés en Belgique. »

12. À la suite de la circulaire du 20 février 1975, BMW Belgium s'engagea devant le tribunal de commerce d'Anvers à ne plus refuser de vendre ou de laisser vendre, par l'intermédiaire de son système de distribution belge, de véhicules neufs à MGH, pour autant que MGH cesse ses activités de revendeur de ces véhicules achetés de BMW Belgium et se borne à agir en tant qu'intermédiaire importateur et que, le cas échéant, elle justifie chaque vente par une procuration adéquate. MGH approuva cette déclaration devant le tribunal. Le président du tribunal de commerce arrêta une décision constatant l'accord intervenu entre les parties, ce qui mit fin au litige. BMW Belgium fut condamnée aux dépens.

13. MGH avait entre-temps porté plainte contre BMW Belgium devant le Landgericht de Bielefeld (affaire 10.162-76) et demandé des dommages et intérêts pour le motif que, en violation de l'article 85 paragraphe 1 du traité CEE, BMW Belgium avait illégalement et fautivement empêché MGH de réaliser des bénéfices par des activités d'intermédiaire dans la vente de véhicules BMW neufs en république fédérale d'Allemagne.

14. Il ressort de l'échange de lettres entre la requérante Heuer (lettres des 20 octobre, 24 novembre et 15 décembre 1975) et BMW Belgium (lettres des 7 novembre, 8 décembre 1975 et 23 janvier 1976) que BMW Belgium a refusé de livrer à des distributeurs BMW belges des véhicules destinés à la firme Heuer, en invoquant la présomption que Heuer agirait en qualité de revendeur. Le 23 janvier 1976 BMW Belgium informa Heuer qu'elle ne s'opposerait plus à l'avenir à ses activités d'intermédiaire importateur puisqu'elle lui avait fourni la preuve que ces derniers temps elle n'avait agi qu'en tant qu'intermédiaire. La firme Heuer ne parvint toutefois que jusqu'au 6 août 1975 à se procurer des véhicules BMW auprès de distributeurs BMW belges en tant qu'intermédiaire. Toutes les tentatives ultérieures qu'elles entreprit jusqu'au 20 février 1976 restèrent vaines.

15. Selon les indications fournies par BMW Belgium SA, le nombre total de véhicules BMW neufs réexportés s'est élevé pour la seule république fédérale d'Allemagne à 103 pour la période de mai à novembre 1975, à 14 de décembre 1975 à octobre 1976, le chiffre mensuel ne dépassant pas trois unités au cours de la seconde période. En novembre 1975, les autorités belges autorisèrent le relèvement des prix de vente publics, ce qui eut pour effet de rapprocher les prix belges de ceux pratiqués dans les autres États membres du Marché commun et de diminuer l'intérêt

d'une réexportation. Au cours de la période allant du 1er novembre 1975 à fin 1976 les prix bruts conseillés pour les ventes à des utilisateurs finals subirent diverses modification en Belgique et dans les autres États membres du Marché commun, entraînant un nivellement des écarts entre les prix pratiqués au niveau des utilisateurs finals dans les différents États membres.

Alors que, par rapport à la république fédérale d'Allemagne, ces écarts, pour trois modèles BMW courants, atteignaient encore 12,2 %, 10,1 % et 12,9 % au cours de la période allant du 25 août au 1er novembre 1975, ils n'étaient plus, dans la période du 20 septembre au 31 décembre 1976, que de 3,6 %, 1 % et 4,6 % respectivement.

16. Entre le 18 juillet 1973, date du début de ses activités et le 30 septembre 1974, BMW Belgium a réalisé un chiffre d'affaires global de [.....] francs belges, dans lequel les ventes de véhicules neufs entrent pour [.....] francs belges. Au cours de l'exercice allant du 1er octobre 1974 au 30 septembre 1975, ces chiffres se sont élevés respectivement à [.....] francs belges et à [.....] francs belges pour les véhicules neufs. Entre le 1er octobre 1975 et le 20 février 1976, [.....] véhicules BMW neufs ont été livrés pour une valeur totale de [.....] francs belges.

En 1975 et en 1976, BMW a réalisé en Belgique, ainsi que dans les pays où des réexportations ont été constatées, les parts de marché suivantes (en pourcentage) pour les voitures particulières :

	1975	1976
Belgique	2,3	2,0
République fédérale d'Allemagne (y compris Berlin-Ouest)	6,1	5,6
Pays-Bas	2,0	2,0
France	0,8	0,7
Italie	1,5	1,4
Royaume-Uni	0,6	0,7

Les entreprises dont font partie les membres du conseil consultatif des concessionnaires BMW Belgium qui ont signé la circulaire du 29 septembre 1975 (voir point 4 ci-avant), ont réalisé en 1975 les chiffres d'affaires suivants (en francs belges) :

	Total	Véhicules BMW neufs
Cocquyt	(.....)	(.....)
Jorssen	(.....)	(.....)
Hindrickx	(.....)	(.....)
Siau-Vermeesch	(.....)	(.....)
De Smeth	(.....)	(.....)
Vallé	(.....)	(.....)
Depotter	(.....)	(.....)
Wiliquet	(.....)	(.....)

17. La Commission avait déjà entamé l'instruction de cette affaire par une demande de renseignements en date du 26 novembre 1975, signifiée le 28 novembre 1975 à BMW Belgium. Cette demande visait à établir si, et dans quelle mesure, BMW Munich, BMW Belgium et le conseil consultatif des concessionnaires BMW belges avaient empêché des réexportations de Belgique vers d'autres pays du Marché commun. Il était indiqué dans la lettre du 26 novembre 1975 que la demande de renseignements avait pour but d'établir dans quelle mesure BMW Belgium ou les concessionnaires BMW avaient enfreint les dispositions de l'article 85 du traité CEE, si la demande d'exemption des dispositions de l'article 85 paragraphe 1 présentée par BMW Belgium devait être rejetée, et s'il convenait d'engager la procédure prévue à l'article 15 paragraphes 1 sous a) et 2 sous a) du règlement n° 17/62 du Conseil.

II. Applicabilité de l'article 85 paragraphe 1 du traité CEE

Considérant qu'aux termes de l'article 85 paragraphe 1 sont incompatibles avec le Marché commun et interdits tous accords entre entreprises qui sont susceptibles d'affecter le commerce entre États membres et qui ont pour objet ou pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser le jeu de la concurrence à l'intérieur du Marché commun ;

18. Les 47 concessionnaires BMW belges qui ont donné leur consentement écrit à la circulaire de BMW Belgium datée du 29 septembre 1975, sont des entreprises au sens de cette disposition ; du fait de leur consentement écrit, elles ont conclu avec la firme BMW Belgium et entre elles un accord dont la teneur recouvre celle de la circulaire de BMW Belgium datée du 29 septembre 1975 (voir point 4 ci-avant). Le contenu de l'accord est également déterminé par la situation du marché à l'époque (voir points 2, 3 et 15 ci-avant), mais aussi et surtout par la circulaire du conseil consultatif des concessionnaires BMW du 29 septembre 1975, expédiée par BMW Belgium en même temps que sa circulaire du 29 septembre 1975 et rédigée de concert avec elle.

19. La circulaire du conseil consultatif du 29 septembre 1975 repose également sur un accord entre les membres du conseil consultatif et entre ceux-ci et BMW Belgium, qui en a approuvé le contenu. Cet accord visait lui aussi à interdire à tous les concessionnaires BMW belges d'exporter toute voiture neuve.

20. L'essentiel des deux accords susmentionnés ressort de ce qui suit : alors que BMW Munich, dans sa lettre du 22 juillet 1975 à BMW Belgium, affirme expressément que, conformément aux dispositions dudit contrat de concession la réexportation ne constitue pas en soi une violation du contrat (voir point 3 ci-avant), BMW Belgium, dans sa circulaire du 29 septembre 1975 et déjà dans celle du 4 juillet 1975 (voir point 4 ci-avant), se réfère au contrat de concession sans relever que la liberté d'exporter subsiste par ailleurs. Bien que les exportations ne soient absolument pas interdites, elle relève, de manière tout à fait

générale, que les concessionnaires belges, en dépit des indications qui leur ont été fournies dans la lettre du 4 juillet, continuent à vendre en république fédérale d'Allemagne et aux Pays-Bas et qu'ils ne peuvent ou ne veulent pas voir les conséquences de leurs actions. BMW Belgium cite notamment parmi ces conséquences la réduction probable par BMW Munich des quantités destinées au réseau de distribution belge et les grandes difficultés que les concessionnaires BMW belges occasionnent à leurs collègues allemands et hollandais ; tout négociant appréciant raisonnablement ces indications peut seulement en déduire que l'auteur de la circulaire veut désormais lui interdire toute exportation. La circulaire culmine dans l'exhortation suivante : « nous croyons donc que dans cette situation il y a seulement une solution : aucun concessionnaire BMW en Belgique ne vendra à l'avenir des voitures ... à l'étranger », ce qui ne peut signifier autre chose que ne plus vendre de voitures à des utilisateurs finals soit directement, soit par une entreprise intermédiaire. Que le but de la circulaire soit de faire cesser toute exportation ressort également de la suite du texte, où l'accent est mis plus sur la vente par l'intermédiaire de distributeurs non agréés que sur l'interdiction générale d'exporter (« aucun concessionnaire BMW en Belgique ne vendra à l'avenir de voitures ... à des firmes qui fourniraient les voitures à l'étranger »). Finalement, en faisant aussi appel à « ... la solidarité absolue du réseau de distribution BMW ... », la lettre incite encore les concessionnaires BMW belges à s'abstenir de toute exportation perturbant les activités des concessionnaires BMW dans d'autres pays de la Communauté.

La circulaire du conseil consultatif, rédigée de concert avec BMW Belgium et portant la même date que la circulaire de celle-ci, qu'elle approuve unanimement, rend encore plus manifeste l'intention d'arrêter toutes exportations. En attirant l'attention sur les conséquences dommageables pour le réseau de distribution dans son ensemble et en indiquant qu'il communiquerait les noms des concessionnaires qui continueraient à exporter, le conseil va jusqu'à menacer ceux-ci de représailles pour le cas où ils poursuivraient dans cette voie. La phrase finale de la circulaire ne dissimule même plus l'objectif poursuivi : « ... dans ce cas, ce conseil peut uniquement être le suivant : plus aucune vente en dehors de la Belgique ».

21. Les deux accords précités du 29 septembre 1975 (voir points 18 et 19 ci-avant ont pour objet, comme leur contenu le manifeste clairement (voir point 20 ci-avant), d'empêcher, de restreindre et de fausser sensiblement le jeu de la concurrence à l'intérieur du Marché commun. Lorsque le système de distribution d'un constructeur de voitures basé, dans l'ensemble du Marché commun, sur la sélection de concessionnaires qui concentrent en premier lieu leurs efforts de vente sur les zones qui leur sont concédées (zone de concession ou zone de responsabilité du marché), est complété par une interdiction générale d'exporter imposée aux concessionnaires, ne fût-ce que, comme dans le cas présent, dans un seul État membre, il n'est pas nécessaire d'établir dans quelle mesure les concessionnaires agréés, outre les ventes qu'ils ont effectuées dans leur propre zone de responsabilité, n'ont pas livré de voitures à des utilisateurs finals en dehors de cette zone, en raison de l'interdiction d'exporter, ou auraient pu en livrer en l'absence de ladite interdiction. Comme la Commission l'a clairement relevé dans sa décision du 13 décembre 1974 (1) et dans diverses autres communications (2), elle n'exempte les systèmes de distribution sélective dans l'industrie automobile en vertu de l'article 85 paragraphe 3 du traité CEE et ne les considère comme des restrictions indispensables de la concurrence au sens de cette disposition que lorsqu'ils n'affectent pas la liberté pour l'utilisateur d'acheter un véhicule neuf ou de le faire acheter par un intermédiaire, partout dans le Marché commun. L'exemption postule précisément le maintien d'une situation de concurrence potentielle entre tous les agents sélectionnés dans le Marché commun ; la concurrence doit, en effet, contraindre ces derniers à tenir compte les uns des autres dans la formation de leurs prix et à réagir à des offres avantageuses qui seraient faites par certains distributeurs. Or l'interdiction d'exporter dont il est question ici tend à isoler le marché belge des ventes de voitures BMW neuves des autres marchés de ventes de voitures BMW neuves dans le Marché commun et précisément à rendre ces réactions inutiles.

Contrairement à la thèse des intéressés, la période relativement courte (29 septembre 1975 au 20 février 1976) pendant laquelle l'interdiction d'exporter a été maintenue formellement n'empêche pas que celle-ci a eu pour objet de restreindre et de fausser le jeu de la concurrence. La question de savoir si un accord conclu à l'origine pour une durée indéterminée est incompatible avec le Marché commun et interdit aux termes de l'articles 85 paragraphe 1 du traité CEE ne saurait dépendre de la durée pendant laquelle il a effectivement perturbé le jeu de la concurrence. S'il en était autrement, la Commission devrait attendre, avant d'intervenir, que des perturbations durables de la concurrence se produisent, ce qui irait à l'encontre d'une interdiction destinée à prévenir les atteintes à la concurrence. Il reste un fait que c'est seulement en raison des mesures prises par les requérants (voir points 8 à 14 ci-avant) et de la réaction immédiate de la Commission (voir point 17 ci-avant) que BMW Belgium s'est vue contrainte de désavouer sa circulaire du 29 septembre 1975.

(1) JO n° L 29 du 3. 2. 1975, pp. 1 et suivantes.
(2) Quatrième rapport de la Commission sur la politique de concurrence 1974, pp. 26 à 28, 65 à 70.
Cinquième rapport de la Commission sur la politique de concurrence 1975, pp. 24 et 25, 52 à 56.

L'argument des interessés selon lequel, tout de suite après l'envoi de la circulaire, les conditions du marché se seraient modifiées et le niveau des prix publics en Belgique se serait rapproché de celui en vigueur dans d'autres pays de la Communauté, n'est pas plus convaincant. Les intéressés eux-mêmes ne contestent pas qu'avant l'envoi de la circulaire et au moment de celui-ci, il existait des différences de prix qui faisaient apparaître les réimportations comme possibles et avantageuses pour l'utilisateur. Par ailleurs, BMW Belgium et les concessionnaires qui ont souscrit aux accords du 29 septembre 1975 ne pouvaient pas savoir à l'avance si l'écart entre les prix publics dans les divers pays de la Communauté allait à nouveau se creuser ou non. Le fléchissement des réexportations vers la république fédérale d'Allemagne, constaté par BMW Belgium après le 1er novembre 1975 (voir point 15 ci-avant) n'empêche pas que les accords avaient pour objet de restreindre sensiblement le jeu de la concurrence.

Les concessionnaires BMW concernés prétendent enfin qu'ils n'auraient pas été en mesure de violer l'article 85 paragraphe 1 du traité CEE, le contrat de concession qui les liait à BMW Belgium les plaçant à l'égard de cette dernière dans une dépendance économique telle qu'ils n'auraient pu s'opposer à l'invitation qui leur était faite de souscrire à la circulaire. En effet, certains éléments du contrat de concession, tels que l'interdiction de principe de la concurrence, la durée du contrat, la possibilité de contrôles et de discriminations à l'encontre des concessionnaires individuels, établissent une certaine dépendance. Le fait que, sur les 90 destinataires de la lettre circulaire, 48 concessionnaires BMW seulement (dont l'un est décédé entre-temps) l'aient signée démontre cependant que 42 concessionnaires se sont refusés à participer à une violation des règles de concurrence du traité CEE par consentement écrit. L'on aurait pu s'attendre au même comportement de la part des 47 concessionnaires BMW concernés.

22. Puisqu'il est établi que l'accord avait pour objet de restreindre et de fausser sensiblement le jeu de la concurrence, il n'est plus nécessaire, pour constater l'infraction, d'établir l'étendue effective de ces restrictions et de ces distorsions. On peut donc laisser de côté la question de savoir combien d'utilisateurs finals, en raison des accords, n'ont plus pu acheter de véhicules neufs BMW après le 29 septembre 1975, et si les requérants agissaient vraiment en qualité d'intermédiaires pour des utilisateurs finals résidant hors de Belgique quand ils se sont efforcés d'obtenir d'autres véhicules neufs BMW.

23. Que l'interdiction générale d'exporter contenue dans les accords, et visant à restreindre et à fausser le jeu de la concurrence dans le Marché commun, fut susceptible d'affecter sensiblement le commerce entre États membres résulte aussi de la nature de cette interdiction. Elle vise directement les échanges intracommunautaires d'un produit de marque déterminé. Elle laisse les concessionnaires BMW belges libres de satisfaire, sur le territoire belge, la demande des utilisateurs relevant de la zone de responsabilité d'un autre concessionnaire BMW belge, mais leur interdit de réaliser la même opération dans le commerce entre États. Or, au sens de l'article 85 paragraphe 1 du traité CEE, c'est précisément ce commerce de véhicules neufs BMW qui s'effectue entre les États membres par d'autres canaux de distribution que ceux prévus par BMW Munich, qui doit être protégé (jurisprudence constante de la Commission) (1).

24. Les accords du 29 septembre 1975 sont donc interdits et incompatibles avec le Marché commun, aux termes de l'article 85 paragraphe 1 du traité CEE. Les entreprises participant aux accords ont agi en violation de cette interdiction jusqu'au 20 février 1976. Les conditions sont donc remplies pour que cette infraction soit constatée par une décision, conformément à l'article 3 paragraphe 1 du règlement n° 17/62.

III. Inapplicabilité de l'article 4 paragraphe 2 premier alinéa et de l'article 15 paragraphe 5 du règlement n° 17/62

25. BMW Belgium a bien notifié à la Commission son système de distribution sélective qui exclut les revendeurs non agréés de toute vente de véhicules BMW neufs, et, en conséquence, leur interdit toute exportation de Belgique vers d'autres pays du Marché commun. Par contre, BMW Belgium n'a pas notifié à la Commission, en vertu de l'article 4 paragraphe 1 du règlement n° 17, d'accord interdisant aux concessionnaires belges BMW toute exportation de Belgique à destination d'autres pays de la Communauté, notamment la vente à des utilisateurs résidant dans d'autres États membres, accord dont la teneur va donc au-delà du contrat de concession notifié.

Il est indubitable que les parties à un accord comportant une interdiction générale d'exporter ne peuvent exciper des dispositions de l'article 4 paragraphe 2 premier alinéa du règlement n° 17/62 du Conseil. La Commission n'a donc pas à examiner si l'article 85 paragraphe 3 du traité CEE est applicable à un accord

(1) Décision de la Commission du 28. 9. 1964 dans l'affaire Grundig-Consten, JO n° 161 du 20. 10. 1964, pp. 2545 et suivantes.
Voir aussi l'arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes du 13. 7. 1966 dans les affaires 56 et 58-64 — Grundig-Consten, recueil de la jurisprudence de la Cour de justice des Communautés européennes volume 1966, pp. 430 et suivantes.
Décision de la Commission du 13 décembre 1974 dans l'affaire BMW, JO n° L 29 du 3. 2. 1975, pp. 1 et suivantes.
Quatrième rapport de la Commission sur la politique de concurrence 1974, pp. 26 à 28, 65 à 70.
Cinquième rapport de la Commission sur la politique de concurrence 1975, pp. 24 et 25, 52 à 56.

conclu entre BMW Belgium et quarante-sept de ses quatre-vingt-dix revendeurs belges agréés, établissant une interdiction générale d'exporter. En effet, une interdiction d'exporter dont la portée dépasse celle d'une interdiction de vendre aux revendeurs non agréés concerne directement l'exportation vers d'autres États membres au sens de la disposition précitée.

En l'absence de notification, l'article 15 paragraphe 5 du règlement n° 17 ne fait pas non plus obstacle à ce que la Commission inflige une amende pour l'infraction visée à l'article 15 paragraphe 2 alinéa a) dudit règlement.

IV. Applicabilité de l'article 15 paragraphe 2 alinéa a) du règlement n° 17/62 du Conseil

Considérant qu'aux termes de cette disposition, la Commission peut, par voie de décision, infliger aux entreprises des amendes de mille unités de compte à un million d'unités de compte lorsque, de propos délibéré ou par négligence, elles commettent une infraction aux dispositions de l'article 85 paragraphe 1 du traité CEE ;

26. BMW Belgium et les huit entreprises dont les propriétaires ou dirigeants sont membres du conseil consultatif des concessionnaires BMW belges (voir point 5 ci-avant) sont, de propos délibéré convenus d'inviter tous les concessionnaires BMW belges à souscrire à un accord aux termes duquel ils s'engageaient à ne pas réexporter (voir points 19, 20, 21, 23 et 24 ci-avant). Agissant conséquemment, elles on pris part elles-mêmes à l'accord intervenu entre BMW Belgium et les 47 concessionnaires BMW belges et ont également commis cette infraction de propos délibéré (voir points 18, 20, 21, 23 et 24 ci-avant). De plus, en raison de la décision de la Commission du 13 décembre 1974 dans l'affaire BMW et de la jurisprudence de la Cour de justice des Communautés européennes et de la Commission concernant les interdictions d'exporter stipulées dans des accords de distribution (1), BMW Belgium et les huit membres du conseil consultatif des concessionnaires BMW belges étaient conscients, en convenant d'une interdiction générale d'exporter, d'enfreindre les dispositions de l'article 85 paragraphe 1 du traité CEE. Ceci ressort surtout du fait que dans leurs circulaires, ils ont décrit l'interdiction générale d'exporter en usant de formulations qui ne sont pas nécessaires pour un système de distribution sélective et vont au delà d'un tel système.

Considérant que, pour déterminer le montant de l'amende dans le cadre prévu à l'article 15 paragraphe 2 du règlement n° 17/62, il y a lieu de prendre en considération, outre la gravité de l'infraction, la durée de celle-ci (voir dernier alinéa de cette disposition).

La gravité de l'infraction est déterminée en l'espèce par le fait qu'à un système de distribution sélective qui restreint déjà la concurrence vient s'ajouter une interdiction générale d'exporter reposant sur une entente interdite.

Pour déterminer le montant de l'amende infligée à BMW Belgium, il y a lieu de tenir compte de la circonstance aggravante que cette société, par son instigation préalable à cette infraction et en raison de l'influence économique qu'elle était en mesure d'exercer, et qu'elle a exercée, sur les membres du conseil consultatif, a contribué le plus aux faits incriminés et s'est rendue la plus coupable. À la suite des indications qu'elle avait reçues de BMW Munich, BMW Belgium savait parfaitement bien qu'elle violait l'interdiction énoncée à l'article 85 paragraphe 1 du traité CEE (voir point 3 ci-avant et notamment la lettre de BMW Munich du 22 juillet 1975).

On ne peut retenir à la décharge de BMW Belgium que les réclamations des concessionnaires allemands et néerlandais l'auraient forcée à agir à l'encontre des réexportations. Elle n'a pas répondu de manière correcte à ces réclamations ; elle ne s'est pas bornée à faire respecter le système de distribution sélective et n'a pas, par ailleurs, attiré l'attention de ces entreprises sur la nécessité de réduire et d'adapter leurs prix ; au contraire, elle a eu recours à l'instauration d'une protection territoriale au profit des concessionnaires BMW étrangers par la conclusion d'une entente illicite.

Par contre, il y a lieu de tenir compte de circonstances atténuantes pour déterminer l'amende à infliger aux huit entreprises dont émanent les membres du conseil consultatif des concessionnaires BMW belges. Comme on l'a vu, ces entreprises se trouvent dans une certaine dépendance économique à l'égard de BMW Belgium (voir point 21 ci-avant *in fine*). Il n'en reste pas moins qu'en leur qualité de porte-parole des concessionnaires BMW belges, elles n'auraient pas dû participer à une entente illicite ni en favoriser la conclusion.

Les amendes à infliger à BMW Belgium et aux huit entreprises doivent être fixées en tenant compte du fait que l'accord n'a existé que pendant une période relativement courte et que ses incidences ne peuvent être exactement quantifiées.

Enfin, les chiffres d'affaires des entreprises concernées et leurs chiffres de vente en véhicules BMW neufs (voir point 16 ci-avant) constituent un élément décisif pour déterminer le montant des amendes. Ces chiffres permettent, d'une part, de déduire la position que les entreprises concernées occupent sur le marché à considérer dans ce contexte et, partant, la gravité de leur concours à l'infraction. D'autre part, il doit être tenu compte des chiffres d'affaires pour déterminer dans quelle mesure les entreprises sont frappées par les amendes fixées.

En raison des circonstances de l'espèce, les amendes à infliger aux huit entreprises dont les propriétaires ou directeurs forment le conseil consultatif doivent être modérées. Certaines de ces entreprises réalisant des chiffres d'affaires relativement faibles, ce fait doit être également retenu pour déterminer le montant des amendes.

(1) Voir note 1, p. 41.

27. Les autres concessionnaires BMW qui ont participé à l'infraction (voir points 18, 20, 21, 23 et 24 ci-avant) sont à tout le moins coupables de négligence, reproche qui peut également leur être fait si, en donnant leur consentement écrit, ils n'étaient pas conscients de souscrire à une entente illicite. Une réflextion suffisante leur eut permis, en effet, de se rendre compte qu'en apposant leur signature au bas de la circulaire ils convenaient d'une interdiction générale d'exporter qui allait au-delà de la distribution sélective et était interdite par les règles de concurrence du traité. CEE. Compte tenu, toutefois, de leur contribution mineure, il suffit de leur appliquer le montant minimal de l'amende, sans qu'il soit, naturellement, possible de tenir compte des disparités de leurs chiffres d'affaires,

A ARRÊTÉ LA DÉCISION SUIVANTE :

Article premier

Il est constaté que les entreprises mentionnées à l'article 4 ci-après ont commis une infraction aux dispositions de l'article 85 paragraphe 1 du traité instituant la Communauté économique européenne en souscrivant, sur la base de la circulaire du 29 septembre 1975 et de la circulaire du conseil consultatif des concessionnaires BMW belges du 29 septembre 1975, à une interdiction générale d'exporter et en la maintenant en vigueur du 29 septembre 1975 au 20 février 1976.

Article 2

Pour l'infraction mentionnée à l'article 1er, il est infligé :

1. à BMW Belgium, une amende de 150 000 (cent cinquante mille) unités de compte, soit 7 500 000 (sept millions cinq cent mille) francs belges,

2. à chacune des entreprises mentionnées ci-après à l'article 4, sous les points 2 à 6, une amende de 2 000 (deux mille) unités de compte, soit 100 000 (cent mille) francs belges,

3. à chacune des entreprises mentionnées ci-après à l'article 4, sous les points 7 à 9, une amende de 1 500 (mille cinq cents) unités de compte, soit 75 000 (septante-cinq mille) francs belges,

4. à chacune des entreprises mentionnées ci-après à l'article 4, sous les points 10 à 48, une amende de 1 000 (mille) unités de compte, soit 50 000 (cinquante mille) francs belges.

Article 3

La présente décision forme titre exécutoire conformément aux dispositions de l'article 192 du traité instituant la Communauté économique européenne.

Les amendes imposées à l'article 2 sont à payer dans un délai de trois mois, à compter de la notification de la présente décision au compte suivant de la Commission :

Commission des Communautés européennes,
Banque Bruxelles Lambert,
Compte n° 310-0231000-32.

Article 4

La présente décision est destinée aux entreprises suivantes :

1. BMW Belgium NV, Pierstraat 231, 2550 Kontich
2. Autohandel O. Cocquyt NV, Maria van Bourgondiëlaan 63, 8000 Brugge
3. Etn. W. Jorssen, Boomsesteenweg 427, 2610 Wilrijk
4. Garage Hindrickx, Meensesteenweg 86, 8800 Roeselare
5. Pvba J. Siau-Vermeesch, Lindanusstraat 21, 9330 Dendermonde
6. Ets J. De Smeth, Steenweg op Brussel 558, 1900 Overijse
7. Ets Jo Vallé, Peerderbaan 114, 3690 Bree
8. Ets J. Depotter, chaussée St. Ghislain 117 b, 7950 Chièvres
9. Garage Jean Wiliquet Sprl, rue David 61, 4800 Verviers
10. Ets Rajans SA, chaussée de Nivelles 20, 1420 Braine-l'Alleud
11. Garage Verhaeren, avenue Odon Warland 226, 1090 Bruxelles
12. S.C. Dewilde Motor, chaussée de Vleurgat 73, 1050 Bruxelles
13. Ets Autogamas Sprl, chaussée de Mons 711/713, 1070 Bruxelles
14. Ets Houyoux, rue de Neufchatel 7/11, 1050 Bruxelles
15. Garage Léon Louyet Sprl, route de Mons 77-79, 6000 Charleroi
16. Station Albert 1er SA, avenue Albert 1er 277, 1320 Genval
17. Sprl Auto-Service, rue Anatole France 31, 7100 La Louvière
18. Ets A. Petit & Co. SA, boulevard Frankignoul 8, 4020 Liège
19. Ets Jean Blaise Sprl, route d'Anderlues 64, 6558 Lobbes
20. Ets Cuisinier, avenue de Jemappes 137, 7000 Mons
21. Ets Briot Sprl, rue Dewez 18-20-22, 5000 Namur
22. Garage Georges Antoine, rue des Six Bonniers 10-12, 4100 Seraing
23. Garage Hubert Scaillet, chaussée de Dinant 43, 5311 Spontin

24. Ets Ferracin, rue Ste.-Barbe 106, 5600 Tamines
25. Ets Le Stop, chaussée de Namur 250, 1300 Wavre
26. Autobedrijf De Ruysscher, O.L. Vrouwplaats 17-20, 9300 Aalst
27. Garage W. Termont-Vermeire, Veldekensstraat 41, 9991 Adegem
28. NV Centrauto, Plantin & Moretuslei 159-161, 2200 Borgerhout
29. Garage R. Geurts & Pvba, Grotestraat 63-67, 3600 Genk
30. Etn. Dekkers, Rooigemlaan 619, 9000 Gent
31. Etn. J. Vandeperre Pvba, Steenweg op Brussel 510, 1500 Halle (Brabant)
32. J. Sebrechts, Turnhoutsebaan 42, 2241 Halle (Kempen)
33. Garage Van Avondt & Zn. Pvba, Brusselsesteenweg 242, 3020 Herent-Leuven
34. Garage A. Ottevaere, Leuvensesteenweg 135, 2970 Hever
35. Ceres-Leterme Pvba, Augustijnenstraat 62, 8900 Ieper
36. Garage St. Christophe Pvba, Burg. Vercruysselaan 26, 8500 Kortrijk
37. Garage Vangoidsenhoven, Aarschotsesteenweg 42, 3306 Vissenaken-Kumtich
38. Garage Moderne-Ghyselinck J., Grote Kaai 17, 9100 Lokeren
39. Garage R. Kellens-Behiels, Jos Smeetslaan 175, 3630 Maasmechelen
40. Garage S. De Mey, Aalterbaan 197, 9990 Maldegem
41. Etn. J & Sels Pvba, Gen. de Wittelaan 8, Industriepark, 2800 Mechelen
42. Garage Tanghe Pvba, Steenweg op Haackt 51, 1910 Melsbroek
43. Pvba Gebr. Van den Bulck, Van Heybeeckstraat 13, 2060 Merksem
44. Bvba De Kempische Molen, Borgerhoutsedijk 165, 2400 Mol
45. Garage W. Aelbrecht., Steenweg op Vilvoorde 210, 1890 Opwijk
46. Etn. Erco NV — W. Roefs, Bredabaan 1165/1167, 2120 Schoten
47. Garage A. Liesens, Neremweg 151, 3700 Tongeren
48. Garage Centrum-Mottoul, Walderdonk 99, 9070 Wachtebeke.

Fait à Bruxelles, le 23 décembre 1977.

Par la Commission

Raymond VOUEL

Membre de la Commission