II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 23. Dezember 1977

betreffend ein Verfahren nach Artikel 85 des Vertrages (IV/29.146 — BMW Belgium N.V. und belgische BMW-Vertragshändler)

(Nur der niederländische und der französische Text sind verbindlich)

(78/155/EWG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 85,

gestützt auf die Verordnung Nr. 17 des Rates vom 6. Februar 1962 (1), insbesondere auf die Artikel 3 und 15,

im Hinblick auf die Anträge gemäß Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe b) der Verordnung Nr. 17, die die Firma Automobilimporte C. Heuer in Dillingen am 24. November 1975 und die Firma MGH Motorgesellschaft mbH in Herford am 9. Dezember 1975 gestellt haben,

gestützt auf die Entscheidung der Kommission vom 3. November 1976, gegen die BMW Belgium N.V. in Kontich und 47 belgische BMW-Vertragshändler das Verfahren einzuleiten,

nach Anhörung der BMW Belgium N.V. und der 47 BMW-Vertragshändler gemäß Artikel 19 Absatz 1 der Verordnung Nr. 17 in Verbindung mit der Verordnung Nr. 99/63/EWG (2),

im Hinblick auf die von dem Beratenden Ausschuß für Kartell- und Monopolfragen am 19. Oktober 1977 nach Artikel 10 der Verordnung Nr. 17 abgegebenen Stellungnahme,

in Erwägung nachstehender Gründe :

(1) ABl. Nr. 13 vom 21. 2. 1962, S. 204/62.
(2) ABl. Nr. 127 vom 20. 8. 1963, S. 2268/63.

I. Sachverhalt

1. Die Kommission wurde am 20. Oktober 1975 von der Beschwerdeführerin MGH und am 19. November von dem Beschwerdeführer Heuer darauf aufmerksam gemacht, daß belgische dem BMW-Vetriebsnetz angeschlossene Wiederverkäufer nicht mehr bereit waren, ihnen bestimmte Typen neuer BMW-Fahrzeuge für die Ausfuhr nach der Bundesrepublik Deutschland zu liefern. Die BMW Belgium N.V. — eine über die BMW Holding AG in Zürich (Schweiz) von der Bayerische Motoren Werke AG in München völlig abhängige Tochtergesellschaft und deren Generalimporteurin für Belgien — hat in der Tat verschiedene Maßnahmen getroffen, um Exporte zu verhindern. Sie hat insbesondere ihre 90 belgischen Händler, die von ihr autorisierten Wiederverkäufer, veranlaßt, mit ihr eine Vereinbarung entsprechend einem von ihr an alle Händler gerichteten Rundschreiben vom 29. September 1975 zu treffen, wonach Ausfuhren unterbleiben sollen. 47 dieser belgischen BMW-Händler sind dieser Aufforderung gefolgt und haben das Rundschreiben unterzeichnet.

BMW Belgium hatte zwar am 13. Januar 1975 das Muster der mit ihren autorisierten Wiederverkäufern abgeschlossenen Vertriebsvereinbarungen bei der Kommission angemeldet und um eine Freistellung nach Artikel 85 Absatz 3 des EWG-Vertrags dafür nachgesucht. Diese Mustervereinbarung sieht jedoch kein Exportverbot vor. Sie verbietet den zugelassenen BMW-Händlern nur, neue BMW-Fahrzeuge an von BMW nicht zugelassene Wiederverkäufer zu verkaufen. Sie entspricht in den meisten Bestimmungen je-

nem Vertragsmuster, das die Fundlage des von der Bayerischen Motoren Werke AG, München, in der Bundesrepublik Deutschland und West-Berlin errichteten selektiven Vertriebssystems bildet und das die Kommission durch ihre Entscheidung vom 13. Dezember 1974 (1) insbesondere auch deshalb freigestellt hat, weil es kein Exportverbot zu Lasten der autorisierten BMW-Wiederverkäufer enthält. Das von BMW Belgium angemeldete Muster einer Vertriebsvereinbarung für Belgien ist von der Kommission bisher noch nicht durch Einzelfallentscheidung freigestellt worden.

Im einzelnen stellt sich der Sachverhalt wie folgt dar :

2. Im Jahr 1975 lag das Niveau der Verbraucherpreise für Personenkraftwagen und so auch für neue BMW-Fahrzeuge in Belgien niedriger als in anderen Ländern des Gemeinsamen Marktes. Dazu hatte auch die Preiskontrolle des belgischen Staates beigetragen, die er zur Bekämpfung der Inflation durchführte und durch die die Endverbraucherpreise für Personenkraftwagen vorübergehend blockiert waren. Wegen der Preisunterschiede kam es zu Reexporten von neuen BMW-Fahrzeugen aus Belgien in andere Länder der Gemeinschaft und in Drittländer. Neue BMW-Fahrzeuge wurden zum Teil von Endverbrauchern, die ihren Wohnsitz in anderen Ländern des Gemeinsamen Marktes als in Belgien hatten, unmittelbar bei belgischen Händlern bezogen, die dem BMW-Vertriebsnetz angeschlossen sind. Zum Teil bedienten sich die Endverbraucher dabei der Vermittlung von Unternehmern, die — ohne von den Automobilherstellern dazu ausgewählt zu sein — solche Reimporte abwickeln. In anderen Fällen wurden die Exporte dadurch ermöglicht, daß dem BMW-Vertriebsnetz nicht angeschlossene Automobilhändler BMW-Fahrzeuge bei von BMW autorisierten belgischen Händlern aufkauften und sodann an Endverbraucher weiterverkauften. Gelegentlich verkauften belgische BMW-Händler BMW-Fahrzeuge auch an von BMW in Deutschland zugelassene Händler.

3. Der Verkauf von aus Belgien stammenden BMW-Fahrzeugen an in anderen Ländern der Gemeinschaft ansässige Endverbraucher störte die regionalen BMW-Händler, in deren Marktverantwortungsgebiet diese Endverbraucher ihren Wohnsitz hatten, zumal sie nach ihren Vertragshändlerverträgen verpflichtet sind, Garantiearbeiten auch an von ihnen nicht verkauften BMW-Fahrzeugen auszuführen. BMW München sah sich einer Situation gegenüber, in der BMW-Fahrzeuge auf anderen als von ihr normalerweise vorgesehenen Vertriebswegen an Endverbraucher abgesetzt wurden. Im Anschluß an Hinweise, die BMW München seit Anfang 1975 von deutschen BMW-Händlern über nach Deutschland reimportierte BMW-Fahrzeuge erhalten hatte, und an von BMW München durchgeführte Überprüfungen der deutschen BMW-Zulassungen und der Fahrgestell-Nummern von über BMW Belgium ausgelieferten BMW-Fahrzeugen wandte sich BMW München mit Schreiben vom 17. Januar, 21. und 22. Mai, 10., 20. und 23. Juni, 22. Juli sowie vom 14. und 17. Oktober 1975 und in Unterredungen vom 25. April und 3. Oktober 1975 an BMW Belgium.

BMW München griff in den Schreiben an BMW Belgium nur solche konkreten Fälle auf, in denen nicht zugelassene Händler BMW-Fahrzeuge in Belgien aufgekauft hatten oder in denen zumindest ein konkreter Verdacht bestand, daß dies geschehen sei. BMW München brachte in den Schreiben vom 17. Januar, 23. Juni, 22. Juli und 17. Oktober 1975 deutlich zum Ausdruck, daß aufgrund des auch in Belgien angewandten Vertriebssystems nur Verkäufe an nicht autorisierte Wiederverkäufer untersagt seien, nicht hingegen solche an Endverbraucher in anderen Gemeinschaftsländern. So heißt es im Schreiben vom 22. Juli 1975 wörtlich :

„... Entsprechend den Bestimmungen des Händlervertrags weisen wir noch einmal darauf hin, daß ein Reexport an sich keine Verletzung darstellt und deshalb in derartigen Fällen auch nicht zur Begründung herangezogen werden sollte. Bitte beziehen Sie sich stattdessen auf den Verdacht eines vertragswidrigen Verkaufs an Wiederverkäufer."

Im Schreiben vom 23. Juni 1975 erklärte BMW München die Reimporte von fabrikneuen BMW-Automobilen in die Bundesrepublik Deutschland hätten ein bedrohliches Ausmaß an Publizität und Beeinträchtigung ihrer Beziehungen zu BMW-Händlern in bestimmten Gebieten erreicht ; hierdurch würden ihre Bemühungen um bessere Belieferung der Exportmärkte und systematische Weiterentwicklung der Vertriebsnetze kompromittiert. BMW Belgium solle ein Händlerrundschreiben herausgeben, das noch einmal nachdrücklich auf die Vertriebspolitik von BMW aufmerksam mache ; dieses Mahnschreiben solle sinngemäß folgende Punkte enthalten :

„1. Die Rechtslage nach Genehmigung des BMW-Händlervertrags von der Kommission der EG bedeutet, daß allen BMW-Vertragshändlern Lieferungen an freie Wiederverkäufer untersagt sind. Hierbei müssen an die Sorgfalt und Branchenkenntnis des verkaufenden Händlers bei der Beurteilung seiner Käufer hohe Anforderungen gestellt werden.

2. Eine Verletzung der vertraglichen Bestimmungen kann zur sofortigen Beendigung des Händlervertrags führen.

3. Die Betreuungspflicht des Importeurs gegenüber den BMW-Händlern rechtfertigt den dringenden Hinweis, Neuwagenverkäufe im Hinblick auf das Gewinnpotential bei den Folgeleistungen des Händlerbetriebs zu sehen (Gebrauchtwagen-Verkauf, Kundendienst, Teiledienst, Finanzierung und Versicherung).

(1) ABl. Nr. L 29 vom 3. 2. 1975, S. 1.

4. Die Marktbearbeitungspflicht des Importeurs bedeutet bei Fahrzeugknappheit auch die Verpflichtung, die Fahrzeugbereitstellung entsprechend dem tatsächlichen Bedarf in den Vertragsgebieten der Händler vorzunehmen."

In den Schreiben von BMW München vom 23. Juni heißt es weiter, daß diese Argumentation mit ihrer Rechtsabteilung abgestimmt sei.

4. Die Interventionen von BMW München bei BMW Belgium hatten zur Folge, daß BMW Belgium sich wegen ins Ausland erfolgter Export an einzelne belgische BMW-Händler wandte (Schreiben vom 29. Mai, 9. und 19. Juni, 3., 9. und 24. Juli, 28. und 29. August, 10. und 19. September sowie 1. und 23. Oktober 1975). Sie lösten aber auch 3 an alle belgischen BMW-Händler gerichtete Rundschreiben aus :

Das Rundschreiben vom 4. Juli 1975 hat folgenden Wortlaut :

„*Verkäufe ins Ausland*

Zu unserem Bedaueren haben wir in den letzten Wochen verschiedene Mitteilungen der BMW-Fabrik in München erhalten, aus denen hervorgeht, daß einige Verteiler BMW-Fahrzeuge nach den Niederlanden oder Deutschland verkauft haben.

Es ist für uns unverständlich, daß in einer Zeit, in der wir zur Fahrzeug-Kontingentierung übergehen müssen, solche Verkäufe vorgenommen werden.

Außerdem müssen wir darauf hinweisen, daß sich jeder Verteiler mit dem BMW-Vertrag verpflichtet hat, keine BMW-Erzeugnisse an Wiederverkäufer zu liefern, die nicht für den Verkauf von BMW-Vertragszeugnissen zugelassen sind.

Verteiler, die über solche Wiederverkäufer Fahrzeuge im Inland oder außerhalb von Belgien verkaufen, begehen einen schweren Verstoß gegen die Bestimmungen des BMW-Vertriebsvertrags.

Wir müssen darauf hinweisen, daß wir streng vorgehen und notfalls den BMW-Vertriebsvertrag aufkündigen müssen, wenn solche Verstöße geschehen."

Das bereits erwähnte, von 47 BMW-Händlern sodann unterzeichnete Rundschreiben der BMW-Belgium vom 29. September 1975, mit dem sie der von BMW München an sie gerichteten Aufforderung vom 23. Juni 1975 folgte, ein solches Schreiben zu versenden (vgl. oben 3), hat folgenden Wortlaut :

„*Verkauf neuer BMW-Fahrzeuge ins Ausland*

Außer in Einzelschreiben an bestimmte Verteiler haben wir Sie alle bereits am 4. Juli 1975 auf die Bestimmungen des BMW-Vertriebsvertrags über Verkäufe an nicht anerkannte Wiederverkäufer hingewiesen.

Aus Deutschland und aus den Niederlanden wurde uns jedoch mitgeteilt, daß belgische Verteiler in diese Länder verkaufen. Daraus müssen wir leider schließen daß die fraglichen Verteiler die Folgen ihrer Handlungsweise nicht einsehen können oder nicht einsehen wollen.

In einer außerordentlichen Versammlung des Beratenden Ausschusses der Händler haben wir folgendes dargelegt :

1. Es steht fest, daß eine bestimmte Zahl von Verteilern Fahrzeuge nach Deutschland und den Niederlanden liefert.

2. Ursache hierfür ist erstens der Preisunterschied und zweitens offensichtlich die Tatsache, daß bestimmte Händler einen zu großen Vorrat halten oder eine schlechte Auswahl haben.

3. BMW München kann daraus natürlich nur zwei Schlußfolgerungen ziehen :

   a) Die Preise in Belgien sind zu niedrig.
   b) Die belgischen Verteiler halten zu viel auf Lager.

   Dies wird natürlich zur Folge haben,

   a) daß unsere Preise möglichst rasch an die Preise in den Nachbarländern angepaßt werden ;
   b) daß die Lieferung neuer Fahrzeuge nach Belgien ab Oktober 1975 eingeschränkt wird.

4. Ihnen selbst erwachsen bereits große Nachteile daraus, daß Sie in einer Zeit, in der BMW-Fahrzeuge sehr knapp sind, Fahrzeuge an Kunden liefern,

   a) die nie in Ihrer Werkstätte erscheinen werden ;
   b) an die Sie nie mehr Einzelteile oder Zubehör liefern können ;
   c) die Ihnen nicht die Möglichkeit geben, aus den in Zahlung genommenen Gebrauchtwagen noch einen Nebengewinn zu ziehen ;
   d) bei denen kein Grund zu der Annahme besteht, daß sie einen zweiten oder dritten BMW von ihnen beziehen, wie dies bei den meisten Kunden aus Ihrem Gebiet der Fall ist.

5. Daneben bringen Sie sich selbst und Ihre Kollegen in große Schwierigkeiten aufgrund der Maßnahmen, die BMW-München aus verständlichen Gründen anwenden dürfte, d.h. drastische Kürzung der ursprünglichen für Belgien vorgesehenen Mengen.

   Angesichts dieser Lage gibt es nach unserer Auffassung nur eine Lösung : Kein einziger BMW-Verteiler in Belgien darf künftig noch Fahrzeuge ins Ausland oder an Firmen verkaufen, die Fahrzeuge ins Ausland liefern. Dies ist eine Frage der Solidarität und des Schutzes des Vertriebsnetzes. Diese uneingeschränkte Solidarität des BMW-Verteilernetzes und die genaue Befolgung dieser Verkaufspolitik werden alle

Zweifel ausräumen und das Vertrauen in das belgische BMW-Netz wiederherstellen.

Wir bitten Sie, durch Unterzeichnung der beigefügten Durchschrift den vorgenannten Vorschlägen zuzustimmen.

In der Anlage finden Sie ein Erklärung der Mitglieder des Beratenden Ausschusses der Händler, die uns in vollem Umfang beipflichten und in Zusammenkünften mit Ihnen ihren Standpunkt nochmals persönlich darlegen werden.

Einverstanden : ....."

Schließlich richtete auch der Beratende Ausschuß der belgischen BMW-Händler einer Aufforderung von BMW Belgium folgend am 29. September 1975 ein Rundschreiben an alle belgischen BMW-Händler, dessen Inhalt mit BMW Belgium abgestimmt war und folgender ist :

„Verkäufe ins Ausland

Als Mitglieder des Beratenden Ausschusses der Händler heißen wir die Ausführungen von BMW Belgium in ihrem Schreiben vom 29. September 1975 einmütig gut. Wir bedauern es insbesondere, daß das gesamte Verteilernetz die nachteiligen Folgen tragen müßte, die von einer kleinen Zahl von Verteilern verursacht werden, die in unverantwortlicher Weise die Empfehlung des Importeurs vom 4. Juli 1975 mißachtet und Fahrzeuge ins Ausland geliefert haben.

Wir haben daher beantragt, daß uns die Namen dieser Verteiler bekanntgegeben werden, damit wir — Ihr Beratender Ausschuß — imstande sind, Ihnen allen mitzuteilen, welche Kollegen für eine etwaige Verringerung der Lieferungen von zweitürigen Modellen und von 518-Modellen nach Belgien verantwortlich sind.

Der Beratende Ausschuß sieht seine wichtigste Aufgabe darin, das BMW-Verteilernetz gut zu beraten, was im vorliegen Fall nur keißen kann : Keine Verkäufe mehr nach außerhalb von Belgien."

5. Aufgabe des Beratenden Ausschusses ist es,

— Gespräche mit der Geschäftsführung von BMW Belgium über allgemeine Fragen des ganzen Verteilernetzes oder eines Teils davon zu führen,

— in bezug auf die Entwicklung der BMW-Vertriebsunternehmen und die Beziehungen zu den BMW-Kunden Empfehlungen auszusprechen,

— BMW Belgium die Möglichkeit zu geben, mit einer kleinen Zahl von Verteilern, die für das ganze Netz repräsentativ sind, wichtige Entscheidungen für den belgischen Markt vorzubereiten ;

— die gegenseitigen Beziehungen zwischen den BMW-Verteilern zu verbessern.

Das Schreiben des Beratenden Ausschusses vom 29. September 1975 ist von seinen acht Mitgliedern unterzeichnet, die Inhaber oder Geschäftsführer folgender Unternehmen sind :

— Autohandel O. Cocquyt N.V. in Brugge,
— ETn. W. Jorssen in Wilrijk,
— Garage Hindrickx in Roeselare,
— PVba J. Siau-Vermeesch in Dendermonde,
— Ets. Jo Vallé in Bree,
— Ets. J. Depotter in Chièvres,
— Ets. J. De Smeth in Overijse,
— Ets. J. Wiliquet in Verviers.

6. Im Anschluß an dieses Schreiben des Beratenden Ausschusses fanden zwei regionale Sitzungen von BMW-Händlern statt und zwar am 13. Oktober 1975 und 31. Oktober 1975.

In der Sitzung vom 13. Oktober 1975 wurden die Lieferungen von Belgien nach Deutschland und nach den Niederlanden zur Sprache gebracht. Verschiedene Vertragshändler berichteten über ihre Erfahrung mit deutschen Wiederverkäufern und Privatpersonen sowie mit belgischen Firmen, die Fahrzeuge in Belgien einkaufen und danach in anderen Ländern registrieren lassen. Außerdem wurde geprüft, welche Vorschriften in diesen Fällen für die Anwendung der Mehrwertsteuer, gelten. Ferner vertraten einige Vertragshändler die Auffassung, daß Lieferungen außerhalb ihres eigenen Gebietes für sie nachteilig seien, da die betreffenden Kunden nicht dazu beitrügen, den Gewinn und die Rentabilität der Werkstätte zu verbessern.

In der Sitzung vom 31. Oktober 1975 erörterten die Vertragshändler ebenfalls die Schreiben über den Weiterverkauf neuer Fahrzeuge ins Ausland. Dabei wurde dagegen protestiert, daß die möglichen Schlußfolgerungen vor BMW sowohl für Vertragshändler, die nicht anerkannte Wiederverkäufer beliefert haben, als auch für solche Vertragshändler gelten, die den Vertrag beachtet haben. Schließlich wurde erwähnt, daß BMW Belgium selbst auch Fahrzeuge nach Deutschland verkauft haben soll.

7. Nachdem BMW Belgium BMW München mit einem Schreiben vom 30. September 1975 und in einem Gespräch vom 3. Oktober 1975 in Paris über den Inhalt der Rundschreiben vom 29. September 1975 unterrichtet hatte, reagierte BMW München mit einem Schreiben vom 17. Oktober 1975, das wie folgt lautet :

„Verkauf an Wiederverkäufer

Wir haben mit Befriedigung von Ihren Verhandlungen mit Händlern Kenntnis genommen, die durch vertragswidrige Verkäufe an nichtautorisierte Wiederverkäufer die Leistungsfähigkeit des BMW-Vertriebssystems in Frage stellen. Wir danken Ihnen auch für Ihre Gespräche mit dem belgischen Händlerbeirat, um der belgischen Organisation die volle Ausnützung des im Folgegeschäft liegenden Ertragspotentials unserer Lieferungen an Sie zu sichern.

Gleichzeitig müssen wir Sie jedoch erneut, wie bereits in unserem Schreiben vom 17. Januar, 23. Juni und 22. Juli 1975, darum bitten, bei Ihren Maßnahmen unbedingt zu beachten, daß

— ein Einschreiten gegenüber Ihren Vertragspartnern allein aufgrund eines Reexports nicht zulässig ist, sondern lediglich der Verdacht auf vertragswidrigen Verkauf an freie Wiederverkäufer zur Begründung von Abmahnungsschreiben ausreicht;

— keine Maßnahmen gegenüber Ihren Vertragspartnern angedroht werden dürfen, soweit sie nicht aufgrund nachgewiesener Vertragsverletzung erforderlich sind.

Die Einhaltung dieser Richtlinie auch im Schriftverkehr der BMW Belgium S.A. mit der belgischen BMW-Organisation muß gewährleistet sein.

Die Verpflichtung der BMW-Belgium S.A. zur regelmäßigen Überprüfung der Fahrzeugversorgung von Betrieb zu Betrieb und Modell zu Modell und ein entsprechender Belieferungsausgleich im Rahmen der normalen Distributionsverantwortung der Importhandelsstufe wird hierdurch selbstverständlich nicht eingeschränkt.

Auch die Verkaufsmeldepflicht der Händler im Rahmen des VIS-Systems muß in diesem Zusammenhang strikt durchgesetzt werden.

Entsprechendes gilt selbstverständlich für die Dispositionsentscheidungen der BMW AG hinsichtlich der Belieferung des belgischen Marktes, die ausschließlich dem Ausgleich unterschiedlicher Lagerhaltungs-Niveaus und Lieferzeiten in benachbarten Märkten dienen."

8. Zwischen den Beschwerdeführern MGH und Heuer einerseits und BMW Belgium und BMW München andererseits besteht Streit darüber, ob BMW-Belgium sich angesichts der noch ausstehenden Freistellung des belgischen BMW-Vertriebssystems durch die Kommission überhaupt darauf berufen könne, daß nach dem Wortlaut der BMW-Vertriebsverträge der Verkauf an von BMW nicht autorisierte Wiederverkäufer untersagt sei, ob die Beschwerdeführer berechtigt waren, belgische BMW-Händler zu verleiten, ihnen neue BMW-Fahrzeuge zu verkaufen, ob die Beschwerdeführer als für Endverbraucher tätige Vermittler anzusehen gewesen und welche Anforderungen an diese Vermittlereigenschaft zu stellen seien.

9. Am 12. Juni 1975 teilte BMW München der Beschwerdeführerin MGH mit, daß es BMW-Händlern in Europa untersagt sei, neue BMW-Fahrzeuge an nicht dem BMW-Vertriebssystem angehörende Personen oder Unternehmen zum Zweck des Wiederverkaufs zu liefern; MGH verleite dem BMW-Vertriebsnetz angeschlossene Händler zum Vertragsbruch. BMW München verlangte von MGH eine schriftliche Erklärung, künftig keine BMW-Fahrzeuge mehr von BMW-Händlern zu beziehen. In ihrem Schreiben vom 23. Juni 1975 erwiderte MGH, daß sie keine BMW-Fahrzeuge für den Wiederverkauf beziehe, sondern lediglich als Vermittlerin für Endverbraucher auftrete, was dem BMW-Vertriebssystem nicht widerspreche. Danach setzte MGH ihre Bemühungen fort, von belgischen BMW-Händlern neue BMW-Fahrzeuge zu bekommen, mußte aber feststellen, daß immermehr BMW-Händler Lieferungen zugunsten deutscher Endverbraucher ablehnten, wobei sie sich auf ein Rundschreiben von BMW Belgium beriefen.

Am 9. Oktober 1975 teilte BMW Belgium der Firma MGH mit, daß der Auftrag für 12 BMW-Fahrzeuge nicht ausgeführt werden könne, da BMW-Fahrzeuge in Belgien knapp seien. MGH wurde aufgefordert, alle Versuche, BMW-Fahrzeuge von belgischen BMW-Händlern zu beziehen, einzustellen. In ihrem Schreiben vom 24. Oktober 1975 erwiederte MGH, daß sie nur als Vermittlerin auftrete und in dieser Eigenschaft zugunsten der Endabnehmer in der Bundesrepublik Deutschland tätig sei. Ferner verwies sie auf die Entscheidung der Kommission vom 13. Dezember 1974 über das BMW-Vertriebssystem in der Bundesrepublik Deutschland, wonach die Verbraucher beim Einkauf von BMW-Erzeugnissen innerhalb des Gemeinsamen Marktes völlige Freizügigkeit hätten und beim Erwerb auch Unternehmen einschalten könnten, die für sie tätig würden (1).

MGH forderte BMW Belgium auf zu erklären, daß sie nicht behindern werde. Am 7. November 1975 schrieb BMW Belgium an die Rechtsberater von MGH, daß die geforderte Erklärung nicht abgegeben werden könne, da keine Beweise dafür vorlägen, daß MGH wirklich als Vermittlerin tätig sei; vielmehr habe sie aus der Praxis den Eindruck gewonnen, daß MGH als Wiederverkäuferin auftrete und das BMW-Vertriebssystem in Belgien gefährde.

Mit Schreiben vom 24. November 1975 schlug MGH BMW Belgium vor, sich damit einverstanden zu erklären, daß MGH die Vermittlung bei der Einfuhr neuer Fahrzeuge künftig auf der Grundlage einer schriftlichen Vollmacht der betreffenden Käufer in der Bundesrepublik vornehme. Am 2. Dezember 1975 erklärte BMW Belgium, daß MGH noch keinen einzigen Beweis dafür geliefert habe, der auf eine deutliche Vermittlungsfunktion hinweise. Der Umstand, daß MGH sich selbst als Vermittler bezeichne, könne an der Art ihrer Tätigkeit nichts ändern. Wenn MGH ihre Tätigkeit als Wiederverkäuferin nicht aufgebe, werde sie — BMW Belgium — Maßnahmen ergreifen.

10. Am 27. Januar 1976 beantragte MGH gegen BMW Belgium vor dem Handelsgericht in Antwerpen den Erlaß einer einstweiligen Verfügung, die sie auf Artikel 54 des belgischen Gesetzes über Handelspraktiken in Verbindung mit Artikel 85 Absatz 1 des EWG-Vertrags stützte und die auf Widerruf des Rundschreibens vom 29. September 1975 gerichtet war.

(1) ABl. Nr. L 29 vom 3. 2. 1975, S. 8 unter 30.

11. Am 20. Februar 1976 versandte BMW Belgium an alle belgischen Händler folgendes Rundschreiben :

„Verkauf neuer BMW-Fahrzeuge an nicht anerkannte Wiederverkäufer

Mit Schreiben vom 29. September 1975 haben wir Sie auf eine neue Lage auf dem belgischen Markt als Folge des Verkaufs neuer BMW-Fahrzeuge an Wiederverkäufer im Ausland im Jahre 1975 hingewiesen. Im Zusammenhang damit haben wir Ihnen seinerzeit verschiedene Empfehlungen gegeben und dargelegt, was zumindest nach unserer Auffassung in Ihrem persönlichen Interesse lag und noch immer liegt.

Aus Mitteilungen an uns geht hervor, daß dieses Rundschreiben und die dazugehörige Anlage entgegen unserer Absicht von Dritten als Weisungen des Importeurs an sein Verteilernetz betrachtet werden.

Sollte dies der Fall gewesen sein, so möchten wir mit diesem Schreiben alle Unsicherheiten hierüber ausräumen.

Unsere Absicht oder die Absicht des Beratenden Ausschusses der Händler ging und geht auch heute nicht dahin, Ihnen bestimmte Weisungen zu erteilen oder ein Wiederausfuhrverbot aufzuerlegen. Soweit unser Rundschreiben vom 29. September 1975 als ein Wiederausfuhrververbot ausgelegt werden kann, bitten wir Sie, dieses Rundschreiben als null und nichtig zu betrachten.

Zweck unseres Schreibens vom 29. September 1975 war es, Sie daran zu erinnern, daß der Verkauf von BMW-Fahrzeugen an nicht anerkannte Wiederverkäufer im In- und Ausland aufgrund des von Ihnen unterzeichneten Verteilervertrags untersagt ist.

Auf keinen Fall, wollen und wollten wir einen BMW-Verteiler daran hindern mit einem Vermittler eines Privatkunden zu verhandeln. Wir verwahren uns jedoch dagegen, daß die Verteiler mit Wiederverkäufern verhandeln.

In Übereinstimmung mit dem Beratenden Ausschuß der Händler möchten wir Sie nochmals darauf hinweisen, daß sich Ihr Interesse zu Ihrem eigenen finanziellen Nutzen nicht nur auf den Verkauf neuer BMW-Fahrzeuge beschränken darf. Ein Kunde, der mit seinem BMW auch zur Wartung zu Ihnen kommt, bei Ihnen Ersatzteile und Zubehör kauft und von Ihrem Service-Angebot Gebrauch macht, bietet Ihnen noch zusätzliche Gewinnmöglichkeiten. Dies gilt auch für die etwaige Übernahme eines Gebrauchtwagens. Schließlich wird ein zufriedener Kunde auch seinen nächsten BMW wieder bei Ihnen kaufen.

Wir hoffen, daß diese Klarstellung mögliche Zweifel über die Rechte und Pflichten zugelassener BMW-Händler in Belgien ausgeräumt hat."

12. Im Anschluß an das Rundschreiben vom 20. Februar 1976 erklärte sich BMW Belgium vor dem Handelsgericht in Antwerpen damit einverstanden, sich nicht mehr zu weigern, MGH neue Wagen zu verkaufen oder durch ihr belgisches Vertriebsnetz verkaufen zu lassen, sofern MGH nicht mehr fortfahre, als Wiederverkäuferin solcher von BMW Belgium verkaufter Wagen tätig zu werden, sondern vielmehr nur als importierende Zwischenperson tätig werde, so daß sie — falls nötig — jeden Verkauf durch adäquate Vollmacht rechtfertigen solle. MGH stimmte dieser Erklärung vor Gericht zu. Der Präsident des Handelsgerichts erließ eine diese Übereinkunft zwischen den Verfahrensbeteiligten feststellende Entscheidung, so daß der Rechtsstreit erledigt war ; die Kosten des Rechtsstreits wurden BMW Belgium auferlegt.

13. Inzwischen hat MGH gegen BMW Klage vor dem Landgericht Bielefeld (Rechtssache 10 162/76) erhoben und begehrt Schadenersatz mit der Begründung, BMW Belgium habe unter Verstoß gegen Artikel 85 Absatz 1 des EWG-Vertrags rechtswidrig und schuldhaft vereitelt, daß MGH aus der Vermittlung von neuen BMW-Fahrzeugen nach Deutschland Gewinn habe erzielen können.

14. Aus dem zwischen dem Beschwerdeführer Heuer (Schreiben vom 20. Oktober, 24. November und 15. Dezember 1975) und BMW Belgium (Schreiben vom 7. November, 8. Dezember 1975 und 23. Januar 1976) geführten Schriftwechsel geht hervor, daß BMW Belgium sich weigerte, Wagen an belgische BMW-Händler zu liefern, die an die Firma Heuer ausgeliefert werden sollten. Sie berief sich auf den Verdacht, daß die Firma Heuer als Wiederverkäuferin auftrete. Am 23. Januar 1976 erklärte BMW Belgium der Firma Heuer gegenüber, daß sie in Zukunft keine weiteren Einwendungen mehr gegen deren Importvermittlung erheben werde, da sie den Beweis geliefert habe, daß sie in jüngster Zeit nur noch als Vermittlerin tätig geworden sei. Der Firma Heuer gelang es jedoch nur, bis zum 6. August 1975 BMW-Fahrzeuge bei belgischen BMW-Händlern zu beziehen und zu vermitteln. Spätere Versuche, die sie auch während des Zeitraums bis zum 20. Februar 1976 unternahm, hatten keinen Erfolg.

15. Die Gesamtzahl der Reexporte von neuen BMW-Fahrzeugen allein in die Bundesrepublik Deutschland betrug nach den Angaben der BMW Belgium N.V. in der Zeit von Mai bis November 1975 = 103 Fahrzeuge, in der Zeit von Dezember 1975 bis Oktober 1976 = 14 Fahrzeuge, und während der zweiten Periode monatlich nicht mehr als 3 Fahrzeuge. Im November 1975 hatte die zuständige belgische Behörde einer Anhebung der Verbraucherpreise zugestimmt, mit dem Ergebnis, daß die belgischen Preise sich den in anderen Mitgliedstaten des Gemeinsamen Marktes zu verzeichnenden annäherten und der Anreiz zu Reexporten sich verringerte. In der Zeit vom 1. November 1975 bis Ende 1976 gab es in Belgien einerseits und in den übrigen Ländern des Gemeinsamen Marktes andererseits verschiedene Änderungen der für Verkäufe an Endverbraucher empfohlenen Bruttoli-

stenpreise, wobei sich die Unterschiede der in den verschiedenen Ländern tatsächlich verlangten Endverbraucherpreise abflachten.

Während im Verhältnis zur Bundesrepublik diese Unterschiede der Listenpreise zwischen dem 25. August und 1. November 1975 bei drei gängigen BMW-Typen noch 12,2 vom Hundert, 10,1 vom Hundert und 12,9 vom Hundert betragen hatten, bezifferten sie sich für den Zeitraum vom 20. September bis 31. Dezember 1976 auf 3,6 vom Hundert, 1 vom Hundert und 4,6 vom Hundert.

16. BMW Belgium erzielte vom 18. Juli 1973, dem Tage, an dem sie ihre Tätigkeit aufnahm bis zum 30. September 1974 einen Gesamtumsatz in Höhe von (.....) belgischen Franken, von dem (.....) belgische Franken auf Verkäufe von Neuwagen entfielen. Im vom 1. Oktober 1974 bis 30. September 1975 laufenden Geschäftsjahr beliefen sich diese Umsätze auf (.....) beziehungsweise für Neuwagen auf (.....) belgische Franken. In der Zeit vom 1. Oktober 1975 bis 20. Februar 1976 wurden insgesamt (.....) neue BMW-Fahrzeuge im Gesamtwert von (.....) belgische Franken ausgeliefert.

BMW erzielte in Belgien sowie in den Ländern, in die Reexporte nachweislich vorgenommen wurden, in den Jahren 1975 und 1976 für Personenkraftwagen folgende Marktanteile in vom Hundert :

	1975	1976
Belgien	2,3	2,0
Bundesrepublik Deutschland (einschließlich West-Berlin)	6,1	5,6
Niederlande	2,0	2,0
Frankreich	0,8	0,7
Italien	1,5	1,4
Vereinigtes Königreich	0,6	0,7

Die Unternehmen, aus denen die Mitglieder des Beratenden Ausschusses der belgischen BMW-Händler stammen, die das Rundschreiben vom 29. September 1975 unterzeichnet haben (vgl. oben 4), erzielten im Jahr 1975 folgende Umsätze in belgischen Franken :

	insgesamt	mit neuen BMW-Fahrzeugen
Cocquyt	(.....)	(.....)
Jorssen	(.....)	(.....)
Hindrickx	(.....)	(.....)
Siau-Vermeesch	(.....)	(.....)
De Smeth	(.....)	(.....)
Vallé	(.....)	(.....)
Depotter	(.....)	(.....)
Wiliquet	(.....)	(.....)

17. Die Kommission hatte ihre Ermittlungen in dieser Sache bereits mit dem BMW Belgium am 28. November 1975 zugestellten Auskunftsverlangen vom 26. November 1975 eingeleitet. Es zielte darauf ab festzustellen, ob und inwieweit BMW München, BMW Belgium und der Beratende Ausschuß der belgischen BMW-Händler Reexporte aus Belgien in andere Länder des Gemeinsamen Marktes behindert haben. Als Zweck des Auskunftsverlangens war im Schreiben vom 26. November 1975 angegeben, daß festgestellt werden solle, inwieweit BMW Belgium oder BMW-Vertragshändler gegen Artikel 85 des EWG-Vertrags verstoßen haben, ob die von BMW Belgium beantragte Freistellung vom Verbot des Artikels 85 Absatz 1 zurückzuweisen sei und ob ein Verfahren nach Artikel 15 Absatz 1 Buchstabe a) und Absatz 2 Buchstabe a) der Verordnung Nr. 17 des Rates einzuleiten sei.

II. Anwendbarkeit des Artikels 85 Absatz 1 des EWG-Vertrags

Nach Artikel 85 Absatz 1 sind mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar und verboten alle Vereinbarungen zwischen Unternehmen, welche den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen geeignet sind und eine Verhinderung, Einschränkung oder Verfälschung des Wettbewerbs innerhalb des Gemeinsamen Marktes bezwecken oder bewirken.

18. Die 47 belgischen BMW-Händler, die sich mit dem Rundschreiben von BMW-Belgium vom 29. September 1975 schriftlich einverstanden erklärt haben, sind Unternehmen im Simme dieser Vorschrift und haben durch ihr schriftliches Einverständnis mit dem Unternehmen BMW Belgium und untereinander eine Vereinbarung geschlossen, deren Inhalt sich auf das von BMW Belgium versandte Rundschreiben vom 29. September 1975 erstreckt (vgl. oben 4). Der Inhalt dieser Vereinbarung wird zugleich durch die seinerzeit vorherrschenden besonderen Marktverhältnisse (vgl. oben 2, 3 und 15), vor allem aber durch das mit dem Rundschreiben vom BMW Belgium vom 29. September 1975 gleichzeitig versandte und mit BMW Belgium abgestimmte Rundschreiben des Beratenden Ausschusses der BMW-Händler vom 29. September 1975 bestimmt.

19. Das Rundschreiben des Beratenden Ausschusses vom 29. September 1975 beruht ebenfalls auf einer Vereinbarung, und zwar zwischen den Mitgliedern des Beratenden Ausschusses untereinander und mit BMW Belgium, das seinen Inhalt gebilligt hatte. Diese Vereinbarung war zugleich darauf gerichtet, alle belgischen BMW-Händler zu veranlassen, überhaupt keine Neuwagen mehr zu exportieren.

20. Der wesentliche Inhalt der beiden genannten Vereinbarungen ergibt sich aus folgendem :

Während BMW München in ihrem Schreiben vom 22. Juli 1975 BMW Belgium ausdrücklich positiv sagte, daß entsprechend den Bestimmungen des Händlervertrags ein Reexport an sich keine Verletzung dieses Vertrages darstelle (vgl. oben 3), beruft sich BMW Belgium in ihrem Rundschreiben vom 29. September 1975 wie schon in dem vom 4. Juli 1975 (vgl. oben 4) auf den Händlervertrag, ohne auf die im übrigen bestehende Freiheit zum Export hinzuweisen. Sie fährt

dann — obwohl Exporte gar nicht absolut verboten sind — ganz allgemein fort, daß belgische Verteiler trotz der im Schreiben vom 4. Juli gegebenen Hinweise fortführen, nach Deutschland und den Niederlanden zu verkaufen und daß sie die Folgen ihrer Handlunsweise nicht einsehen könnten oder nicht einsehen wollten. Da BMW Belgium als Folgen solcher Handlungsweisen u.a. aufzählt, daß BMW München die für das belgische Verteilernetz bestimmten Mengen wahrscheinlich kürzen werde und daß die belgischen BMW-Händler ihre deutschen und holländischen Kollegen in große Schwierigkeiten brächten, kann ein Kaufmann bei verständiger Würdigung dieser Hinweise nur den Schluß ziehen, daß er nach dem Willen des Verfassers des Rundschreibens überhaupt aufhören soll zu exportieren. Das Rundschreiben gipfelt denn auch in der Aufforderung: „Angsichts dieser Lage gibt es nach unserer Auffassung nur eine Lösung: Kein einziger BMW-Verteiler in Belgien darf künftig noch Fahrzeuge ins Ausland ... verkaufen," was nichts anderes bedeuten kann, als auch keine Fahrzeuge mehr unmittelbar an Endverbraucher oder an diese über vermittelnde Unternehmen zu verkaufen. Daß das Rundschreiben ein allgemeines Unterlassen von Exporten im Auge hat, folgt auch aus dem sich anschließenden Text des Rundschreibens, der den Tatbestand des Verkaufs über nicht zugelassene Händler gegenüber dem allgemeinen Exportverbot besonders hervorhebt. („Kein einziger BMW-Verteiler in Belgien darf künftig noch Fahrzeuge ... an Firmen verkaufen, die Fahrzeuge ins Ausland liefern"). Schließlich legt auch der Appell an die „... uneingeschränkte Solidarität des BMW-Verteilernetzes ..." den belgischen BMW-Händlern nochmals nahe, sich jeglicher, die Aktivitäten von BMW-Händlern in anderen Ländern der Gemeinschaft störender Exporte zu enthalten.

Noch deutlicher wird die Absicht der Unterbindung aller Exporte durch den Wortlaut des mit BMW Belgium abgestimmten Rundschreibens des Beratenden Ausschusses vom gleichen Tage, der das Rundschreiben von BMW Belgium einmütig gutheißt. Indem auf die das gesamte Verteilernetz treffenden nachteiligen Folgen hingewiesen und eine Bekanntgabe der Namen von dennoch exportierenden Händlerkollegen in Aussicht gestellt wird, werden sogar Nachteile für den Fall der Fortsetzung jeglicher Exporte angedroht. Der Schlußsatz dieses Rundschreibens verhüllt die verfolgte Absicht denn auch überhaupt nicht mehr: „... was im vorliegenden Fall nur heißen kann: Keine Verkäufe mehr nach außerhalb von Belgien".

21. Die beiden genannten Vereinbarungen vom 29. September 1975 (vgl. oben 18 und 19) bezwecken nach ihrem deutlich erkennbar gewordenen Inhalt (vgl. zuvor 20) eine spürbare Verhinderung, Einschränkung und Verfälschung des Wettbewerbs im Gemeinsamen Markt. Wird das Vertriebsnetz eines Kraftfahrzeugherstellers, das im gesamten Gemeinsamen Markt auf dem Vertrieb durch selektierte Händler und darauf beruht, daß sie ihre Bemühungen um Absatzförderung in erster Linie auf das ihnen zugewiesene Gebiet (Vertrags- oder Marktverantwortungsgebiet) konzentrieren, durch ein allgemeines Exportverbot zu Lasten der Händler ergänzt — und sei es auch nur wie hier in einem Mitgliedstaat — so bedarf es keines Nachweises, in welchem Umfang autorisierte Händler über ihre Verkäufe im Marktverantwortungsgebiet hinaus, Fahrzeuge an Endverbraucher außerhalb des Gebietes infolge des Exportverbots nicht geliefert haben oder bei Fehlen des Verbotes hätten liefern können. Selektive Vertriebssysteme in der Automobilindustrie werden von der Kommission — wie sie in ihrer Entscheidung vom 13. Dezember 1974 [1] und in sonstigen Verlautbarungen [2] deutlich zum Ausdruck gebracht hat — nämlich nur dann nach Artikel 85 Absatz 3 des EWG-Vertrags freigestellt und als unerläßliche Wettbewerbsbeschränkungen im Sinne dieser Vorschrift angesehen, wenn sie die Freizügigkeit der Verbraucher, ihre neuen Fahrzeuge im Gemeinsamen Markt zu kaufen oder durch Vermittler kaufen zu lassen, im übrigen nicht beeinträchtigen. Für die Freistellung kommt es gerade auf die Aufrechterhaltung einer potentiellen Wettbewerbslage zwischen allen selektierten Händlern im Gemeinsamen Markt an; sie sollen nämlich durch Wettbewerb genötigt werden, in ihrer Preisgestaltung aufeinander Rücksicht zu nehmen und auf billige Angebote bestimmter Händler zu reagieren. Das hier zur Erörterung stehende Exportverbot sollte aber den belgischen Händlermarkt für neue BMW-Fahrzeuge von den übrigen Händlermärkten für diese Wagen im Gemeinsamen Markt abschotten und gerade erreichen, daß solche Reaktionen nicht notwendig werden.

Der Annahme einer bezweckten Wettbewerbseinschränkung und -verfälschung steht auch nicht — wie die Betroffenen meinen — die verhältnismäßig kurze Zeit vom 29. September 1975 bis 20. Februar 1976 entgegen, während der das Exportverbot formell aufrechterhalten wurde. Ob eine zunächst auf unbefristete Zeit ausgerichtete Vereinbarung nach Artikel 85 Absatz 1 des EWG-Vertrags mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar und verboten ist, kann nicht davon abhängen, wie lange sie Störungen des Wettbewerbsspiels tatsächlich hervorgerufen hat. Andernfalls müßte die Kommission mit ihrer Intervention warten, bis nachhaltige Störungen des Wettbewerbs eingetreten sind, was nicht Sinn eines auf präventiven Wettbewerbsschutz angelegten Verbotstatbestands sein kann. Es bleibt festzuhalten, daß BMW Belgium sich erst aufgrund von Maßnahmen der Beschwerdeführer (vgl. oben 8 bis 14) und der unverzüglichen Reaktion der Kommission (vgl. oben 17) zum Widerruf des Rundschreibens vom 29. September 1975 veranlaßt sah.

---

[1] ABl. Nr. L 29 vom 3. 2. 1975, S. 1.

[2] Vierter Bericht der Kommission über die Wettbewerbspolitik 1974, S. 26/27, 67 bis 72.
Fünfter Bericht der Kommission über die Wettbewerbspolitik 1975, S. 25 bis 27, 59 bis 63.

Der weitere Einwand der Betroffenen, gleich nach Versendung der Rundschreiben hätten sich die Marktverhältnisse geändert, habe sich das Verbraucherpreisniveau in Belgien dem in anderen Ländern der Gemeinschaft bestehenden angenähert, greift ebenfalls nicht durch. Die Betroffenen bestreiten selbst nicht, daß vor und im Zeitpunkt der Versendung der Rundschreiben Preisunterschiede bestanden, die Reimporte als möglich und vom Standpunkt des Verbrauchers aus als wirtschaftlich sinnvoll erscheinen ließen. BMW Belgium und die an den Vereinbarungen vom 29. September 1975 beteiligten Händler konnten auch nicht vorhersehen, ob sich eine Situation, bei der sich die Endverbraucherpreise in den verschiedenen Ländern der Gemeinschaft wieder von einander entfernen, wiederholen würde. Das Absinken der Reexporte nach der Bundesrepublik Deutschland, wie BMW Belgium es nach dem 1. November 1975 festgestellt hat (vgl. oben 15), vermag also die auf spürbare Wettbewerbseinschränkung ausgerichtete Zweckbestimmung der Vereinbarungen nicht auszuräumen.

Die betroffenen BMW-Händler wenden schließlich ein, sie hätten schon deshalb nicht gegen Artikel 85 Absatz 1 des EWG-Vertrags verstoßen können, weil sie aufgrund des sie an BMW Belgium bindenden Vertriebsvertrags so sehr in wirtschaftliche Abhängigkeit von BMW Belgium geraten seien, daß sie sich deren Aufforderung, das Rundschreiben zu unterzeichnen, nicht hätten widersetzen können. Es ist in der Tat so, daß der Vertriebsvertrag gewisse Abhängigkeiten begründet, insbesondere durch das grundsätzliche Konkurrenzverbot, die Laufzeit des Vertrages, die Möglichkeit zu Betriebskontrollen und zur Differenzierung von Leistungen gegenüber einzelnen Händlern. Die Tatsache, daß von den 90 Adressaten des Rundschreibens es nur 48 BMW-Händler (von denen einer inzwischen verstorben ist) unterzeichnet haben, beweist jedoch, daß 42 Händler sich nicht bereit gefunden haben, an einem Verstoß gegen die Wettbewerbsregeln des EWG-Vertrags durch schriftliches Einverständnis teilzunehmen. Ein gleiches Verhalten war auch den betroffenen 47 BMW-Händlern möglich und zuzumuten.

22. Da die Vereinbarung bereits spürbare Wettbewerbseinschränkungen und -verfälschungen bezweckten, kommt es für die Feststellung einer Zuwiderhandlung nicht mehr darauf an nachzuweisen, in welchem Umfang sie Verfälschungen und Einschränkungen des Wettbewerbs tatsächlich bewirkt haben. Es mag daher dahinstehen, wieviel Endverbraucher infolge der Vereinbarungen nach dem 29. September 1975 neue BMW-Fahrzeuge nicht mehr erwerben konnten und ob es sich bei den Bemühungen der Beschwerdeführer, weitere BMW-Fahrzeuge zu beziehen, um Einkaufsvermittlungen für Endverbraucher außerhalb Belgiens handelte.

23. Daß das in den Vereinbarungen enthaltene allgemeine Exportverbot, mit dem eine Wettbewerbseinschränkung und -verfälschung im Gemeinsamen Markt bezweckt wird, geeignet ist, den Handel zwischen Mitgliedstaaten in spürbarer Weise zu beeinträchtigen, folgt ebenfalls aus der Natur eines solchen Reexportverbots. Es ist unmittelbar auf zwischenstaatlichen Handel mit einem bestimmten Markenerzeugnis gerichtet. Es läßt den belgischen BMW-Händlern die Freiheit, innerhalb Belgiens Verbrauchernachfragen aus dem Marktverantwortungsgebiet eines anderen belgischen BMW-Händlers zu befriedigen, verbietet den gleichen Vorgang jedoch im zwischenstaatlichen Handel. Im Sinne des Artikels 85 Absatz 1 des EWG-Vertrags ist gerade auch jener Handel mit neuen BMW-Fahrzeugen schützungswert, der sich auf anderen als von BMW München vorgesehenen Vertriebswegen zwischen den Mitgliedstaaten vollzieht (ständige Spruchpraxis der Kommission [1]).

24. Die Vereinbarungen vom 29. September 1975 sind also nach Artikel 85 Absatz 1 des EWG-Vertrags verboten und mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar. Die an den Vereinbarungen beteiligten Unternehmen haben diesem Verbot in der Zeit bis zum 20. Februar 1976 zuwidergehandelt. Die Voraussetzungen für eine auf Feststellung dieser Zuwiderhandlung gerichtete Entscheidung nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung Nr. 17 sind also gegeben.

III. Unanwendbarkeit des Artikels 4 Absatz 2 Nr. 1 und des Artikels 15 Absatz 5 der Verordnung Nr. 17 des Rates

25. Zwar hat BMW Belgium ihr selektives Vertriebssystem, das nicht zugelassene Wiederverkäufer vom Vertrieb neuer BMW-Fahrzeuge und damit auch von der Ausfuhr aus Belgien in andere Länder des Gemeinsamen Marktes ausschließt, bei der Kommission angemeldet. Eine Vereinbarung, die den belgischen BMW-Händlern jegliche Ausfuhr aus Belgien in andere Gemeinschaftsländer, insbesondere den Verkauf an in anderen Mitgliedstaaten wohnende Endverbraucher verbietet, also über den Inhalt des angemeldeten Händlervertrags hinausgeht, ist aber nicht bei der Kommission nach Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung Nr. 17 angemeldet worden.

Es besteht kein Zweifel daran, daß sich die an der Vereinbarung eines allgemeinen Exportverbots Beteiligten nicht auf Artikel 4 Absatz 2 Nr. 1 der Verordnung Nr. 17 des Rates berufen können. Die Kommission

---

(1) Entscheidung der Kommission vom 28. September 1964 in Sachen Grundig-Consten, ABl. Nr. 161 vom 20. 10. 1964, S. 2545 ff.
Vgl. auch die Entscheidung des EuGH vom 13. Juli 1966 in Sachen 56 und 58/64 — Grundig-Consten ; Sammlung der Rechtspr. des EuGH Bd. XII, S. 322 ff.
Entscheidung der Kommission vom 13. Dezember 1974 in Sachen BMW, ABl. Nr. L 29 vom 3. 2. 1975, S. 1 ff.
Vierter Bericht der Kommission über die Wettbewerbspolitik 1974, S. 26/27, 67 bis 72.
Fünfter Bericht der Kommission über die Wettbewerbspolitik 1975, S. 25 bis 27, 59 bis 63.

hat daher gar nicht zu erwägen, ob Artikel 85 Absatz 3 des EWG-Vertrags auf eine zwischen BMW Belgium und 47 ihrer 90 autorisierten belgischen Wiederverkäufer getroffene Vereinbarung anwendbar ist, durch die ein allgemeines Exportverbot begründet wird. Ein Exportverbot, das über den Inhalt eines Verbots, an nicht zugelassene Wiederverkäufer zu verkaufen, hinausgeht, betrifft nämlich unmittelbar die Ausfuhr in andere Mitgliedstaaten im Sinne dieser Vorschrift.

Die Kommission ist — da keine Anmeldung vorliegt — auch nicht nach Artikel 15 Absatz 5 der Verordnung Nr. 17 gehindert, wegen der Zuwiderhandlung nach Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe a) dieser Verordnung eine Geldbuße festzusetzen.

IV. Anwendbarkeit des Artikels 15 Absatz 2 Buchstabe a) der Verordnung Nr. 17 des Rates

Nach dieser Vorschrift kann die Kommission gegen Unternehmen durch Entscheidung Geldbußen in Höhe von eintausend bis einer Million Rechnungseinheiten festsetzen, wenn sie vorsätzlich oder fahrlässig gegen Artikel 85 Absatz 1 des EWG-Vertrags verstoßen.

26. BMW Belgium und die acht Unternehmen, deren Inhaber oder Geschäftsführer den Beratenden Ausschuß für belgische BMW-Händler bilden (vgl. oben 5), haben vorsätzlich vereinbart, alle belgischen BMW-Händler aufzufordern, sich an einer Vereinbarung zu beteiligen, keine Reexporte vorzunehmen (vgl. oben 19, 20, 21, 23 und 24). Sie haben — fortgesetzt handelnd — selbst an der sodann zustande gekommenen Vereinbarung zwischen BMW Belgium und den 47 belgischen BMW-Händlern teilgenommen und auch diese Zuwiderhandlung vorsätzlich begangen (vgl. oben 18, 20, 21, 23 und 24). BMW Belgium und die acht Mitglieder des Beratenden Ausschusses für belgische BMW-Händler waren sich darüber hinaus angesichts der Entscheidung der Kommission vom 13. Dezember 1974 in Sachen BMW sowie der Spruchpraxis des Europäischen Gerichtshofes und der Kommission zu Exportverboten in Vertriebsvereinbarungen [1] auch bewußt, daß sie durch Vereinbarung eines allgemeinen Exportverbots gegen das Verbot des Artikels 85 Absatz 1 des EWG-Vertrags verstießen. Dies folgt vor allem daraus, daß sie in ihren Rundschreiben das allgemeine Exportverbot mit Formulierungen umschrieben, die für eine selektive Vertriebsbindung nicht notwendig sind und über sie hinausgehen.

Bei der Festsetzung der Höhe der Geldbußen innerhalb des durch Artikel 15 Absatz 2 der Verordnung Nr. 17 vorgegebenen Rahmens für die Geldbuße ist neben der Schwere des Verstoßes auch die Dauer der Zuwiderhandlung zu berücksichtigen (vgl. letzten Satz dieser Vorschrift).

Die Schwere des Verstoßes wird im vorliegenden Fall dadurch bestimmt, daß einem ohnehin schon wettbewerbseinschränkenden selektiven Vertriebssystem ein allgemeines Exportverbot hinzugefügt wird, das auf einer verbotenen Absprache beruht.

Bei der Festsetzung der Geldbuße gegenüber BMW Belgium fällt erschwerend ins Gewicht, daß sie durch ihre vorhergehende Aufforderung zu dieser Zuwiderhandlung und wegen des wirtschaftlichen Einflusses, den sie auf die Mitglieder des Beratenden Ausschusses ausüben konnte und auch ausgeübt hat, den größten Tatbeitrag leistete und den stärksten Schuldvorwurf auf sich zu nehmen hat. BMW Belgium war sich infolge der BMW München erhaltenen Hinweise in besonderem Maße bewußt, daß sie sich über den Verbotstatbestand des Artikels 85 Absatz 1 des EWG-Vertrags hinwegsetzte (vgl. oben 3 und insbesondere das Schreiben von BMW München vom 22. Juli 1975). Zugunsten von BMW Belgium kann nicht angeführt werden, daß deutsche und niederländische BMW-Händler verlangt hatten, etwas gegen die Reexporte zu unternehmen. BMW Belgium hat darauf nicht in der richtigen Weise reagiert; sie hat ihre Aktionen nicht auf die Beachtung der selektiven Vertriebsbindung beschränkt und diese Unternehmen im übrigen auf die Notwendigkeit von Preissenkungen und -anpassungen verwiesen, sondern Zuflucht zu einem Gebietsschutz für die ausländischen BMW-Händler aufgrund einer verbotenen Kartellabsprache genommen.

Demgegenüber sind, was die Geldbußenfestsetzungen gegenüber den acht Unternehmen betrifft, denen die Mitglieder des Beratenden Ausschusses der belgischen BMW-Händler entstammen, mildernde Umstände anzuführen. Sie hängen — wie bereits erwähnt — in wirtschaftlicher Hinsicht in gewissem Umfang von BMW Belgium ab (vgl. oben 21 a.E.). Aber auch ihnen kann der Vorwurf nicht erspart bleiben, daß sie als Sprecher der belgischen BMW-Händler sich nicht an einer verbotenen Kartellabsprache hätten beteiligen und daß sie ihr Zustandekommen nicht hätten fördern dürfen.

Die gegen BMW Belgium und die acht Unternehmen festzusetzenden Geldbußen haben ferner darauf Rücksicht zu nehmen, daß die Vereinbarung nur verhältnismäßig kurze Zeit bestand und ihre genauen Auswirkungen nicht nachgewiesen werden können.

Schließlich sind für die Festsetzung der Geldbußen die Umsätze der betroffenen Unternehmen und deren Umsätze mit neuen BMW-Fahrzeugen bestimmend (vgl. oben 16). Die erzielten Umsätze lassen einerseits Rückschlüsse auf die in diesem Zusammenhang relevante Marktstellung der beteiligten Unternehmen und damit auf die Schwere ihres Beitrags an der Zuwiderhandlung zu. Die Umsätze sind andererseits im Rahmen der Erwägung zu berücksichtigen, in welchem Umfang die Unternehmen durch die festgesetzte Geldbuße getroffen werden.

Die Geldbußen gegen die acht Unternehmen, deren Inhaber oder Geschäftsführer den Beratenden Ausschuß bilden, sind mit Rücksicht auf die Umstände des Falles gering zu bemessen. Da einige dieser Unter-

[1] Vgl. Fußnote 1 auf Seite 41.

nehmen verhältnismäßig geringe Umsätze erzielten, ist auch dieser Umstand bei der Festsetzung der Geldbußen mit in Betracht zu ziehen.

27. Den übrigen betroffenen BMW-Händlern, die an der Zuwiderhandlung beteiligt waren (vgl. oben 18, 20, 21, 23 und 24), ist zumindest Fahrlässigkeit vorzuwerfen. Dieser Vorwurf ist auch zu erheben, falls sie sich bei ihrer schriftlichen Einverständniserklärung nicht bewußt gewesen sein sollten, daß sie sich an einer verbotenen Kartellabsprache beteiligten. Bei hinreichender Überlegung hätten sie nämlich ohne weiteres erkennen können, daß sie mit ihrer Unterschrift unter das Rundschreiben ein über den selektiven Vertrieb hinausgehendes und nach den Wettbewerbsregeln des EWG-Vertrags verbotenes allgemeines Exportverbot vereinbarten. Angesichts ihres geringen Tatbeitrags genügt es allerdings, jeweils die Mindestgeldbuße festzusetzen, wobei naturgemäß Unterschieden in den von ihnen erzielten Umsätzen nicht Rechnung getragen werden kann —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG GETROFFEN :

Artikel 1

Es wird festgestellt, daß die nachfolgend in Artikel 4 genannten Unternehmen dadurch dem Verbot des Artikels 85 Absatz 1 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft zuwidergehandelt haben, daß sie aufgrund des Rundschreibens von BMW Belgium von 29. September 1975 und des Rundschreibens des Beratenden Ausschusses für belgische BMW-Händler ein allgemeines Exportverbot vereinbart und in der Zeit vom 29. September 1975 bis 20. Februar 1976 aufrechterhalten haben.

Artikel 2

Wegen der in Artikel 1 genannten Zuwiderhandlung werden Geldbußen festgesetzt gegen

1. BMW Belgium in Höhe von 150 000 (einhundertundfünfzigtausend Rechnungseinheiten oder 7 500 000 (sieben Millionen fünfhunderttausend) belgischen Franken,

2. jedes der nachfolgend in Artikel 4 unter 2 bis 6 genannten Unternehmen in Höhe von 2 000 (zweitausend) Rechnungseinheiten oder 100 000 (einhunderttausend) belgischen Franken,

3. jedes des nachfolgend in Artikel 4 unter 7 bis 9 genannten Unternehmen in Höhe von 1 500 (eintausendfünfhundert) Rechnungseinheiten oder 75 000 (fünfundsiebzigtausend) belgischen Franken,

4. jedes der nachfolgend in Artikel 4 unter 10 bis 48 genannten Unternehmen in Höhe von 1 000 (eintausend) Rechnungseinheiten oder 50 000 (fünfzigtausend) belgischen Franken.

Artikel 3

Diese Entscheidung ist ein vollstreckbarer Titel im Sinne von Artikel 192 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft.

Die in Artikel 2 festgesetzten Geldbußen sind binnen einer Frist von drei Monaten, gerechnet vom Tage der Zustellung dieser Entscheidung an, an die Kommission auf ihr nachfolgend genanntes Konto zu zahlen :

Kommission der Europäischen Gemeinschaften
Banque Bruxelles Lambert
Konto Nr. 310.0231000.32.

Artikel 4

Die Entscheidung ist an folgende Unternehmen gerichtet :

1. BMW Belgium N.V., Pierstraat 231, 2550 Kontich
2. Autohandel O. Cocquyt N.V., Maria van Bourgondiëlaan 63, 8000 Brugge
3. Etn. W. Jorssen, Boomsesteenweg 427, 2610 Wilrijk
4. Garage Hindrickx, Manensteenweg 86, 8800 Roeselare
5. Pvba. J. Siau-Vermeesch, Lindanustraat 21, 9330 Dendermonde
6. Ets. J. De Smeth, Ch. de Bruxelles 558, 1900 Overijse
7. Ets. Jo Vallé, Peerderbaan 114, 3690 Bree
8. Ets. J. Depotter, Ch. St. Ghislain 117 b, 7950 Chièvres
9. Ets. J. Wiliquet, Rue David 61, 4800 Verviers
10. Ets. Rajans S.A., Chaussée de Nivelles 20, 1420 Braine l'Alleud
11. Garage Verhaeren, Avenue Odon Warland 226, 1090 Bruxelles
12. S.C. Dewilde Motor, Ch. de Vleurgat 73, 1050 Bruxelles
13. Ets. Autogamas Sprl, Ch. de Mons 711/713, 1070 Bruxelles
14. Ets. Houyoux, Rue de Neufchatel 7/11, 1060 Bruxelles
15. Garage Léon Louyet, Rue Dagnelies 11, 6000 Charleroi
16. Station Albert 1er S.A., Avenue Albert 1er 277, 1320 Genval
17. Sprl Auto Service, Place Communale 2, 7100 La Louvière
18. Ets. A. Petit & Co S.A., Boulevard Frankignoul 8, 4020 Liège
19. Ets. Jean Blaise Sprl, Rue d'Anderlues 64, 6558 Lobbes
20. Ets. Cuisinier, Avenue de Jemappes 137, 7000 Mons
21. Ets. Briot, Rue Dewez 20/22, 5000 Namur
22. Garage Georges Antoine, Rue 6 Bonniers 10/12, 4100 Seraing

23. Gar. Hubert Scaillet, Ch. de Dinant 43, 5311 Spontin
24. Ets. Ferracin, Rue Ste. Barbe 106, 5600 Tamines
25. Ets. Le Stop, Ch. de Namur 50, 1300 Wavre
26. Autobedrijf De Ruysscher, O.L. Vrouwstraat 17/10, 9300 Aalst
27. Garage W. Termont, Veldekensstraat 41, 9991 Edegem
28. N.V. Centrauto, Pl. & Moretuslei 159/161, 2200 Ant/Borgerhout
29. Garage R. Geurts & Zn Pvba, Grotestraat 63/67, 3600 Genk
30. Etn. Dekkers, Rooigemlaan 619, 9000 Gent
31. Etn. J. Vandeperre, Steenweg op Brussel 510, 1500 Halle (Brabant)
32. Sebrechts, Turnhoutsebaan 36, 2241 Halle (Kempen)
33. Gar. Van Avondt & Zn Pvba, Brusselsesteenweg 242, 3020 Herent Leuven
34. Ottevaere, Leuvensesteenweg 135, 2970 Hever
35. Ceres-Leterme Pvba, Augustijnenstraat 62, 8900 Ieper
36. Gar. St. Christophe Pvba, C. Vercruysselaan 26, 8500 Kortrijk
37. Vangoidsenhoven, Aarschotsesteenweg 42, 3306 Vissenaken-Kumtich
38. Gar. Moderne-Ghyselinck J. Grote Kaai 17, 9100 Lokeren
39. Gar. R. Kellens-Behiels, Jos. Smeetslaan 175, 3630 Maasmechelen
40. Garage S. De Mey, Aalterbaan 197, 9990 Maldegem
41. Etn. J & M. Sels Pvba, Gen. de Wittelaan 8, Industriepark, 2800 Mechelen
42. Garage Tanghe, Steenweg op Haacht 51, 1910 Melsbroek
43. Pvba Gebr. Van den Bulck, Van Heybeeckstraat 13, 2060 Merksem
44. Pvba De Kempische Molen, Borgerhoutsedijk 165, 2400 Mol
45. Garage Aalbrecht W., Steenweg op Vilvoorde 210, 1890 Opwijk
46. Etn. Erco N.V. — W. Roefs, Bredabaan 1165/1167, 2120 Schoten
47. Garage A. Liesens, Neremweg 151, 3700 Tongeren
48. Garage Centrum-Mottoul, Walderdonk 99, 9070 Wachtebeke.

Brüssel, den 23. Dezember 1977

Für die Kommission

Raymond VOUEL

Mitglied der Kommission