constituant un marché dérivé, mais distinct de celui de la vente des véhicules.

2. Un constructeur de véhicules automobiles ne peut se fonder sur le système de distribution sélective qu'il a instauré dans un État membre pour créer, en ne faisant pas renouveler une homologation, des obstacles à la réimportation de véhicules par des revendeurs professionnels étrangers à son réseau à partir d'autres États membres.

Le fait que ledit système de distribution sélective ait été admis par la Commission ne saurait justifier l'exploitation abusive d'une position dominante que constitue une telle pratique.

3. Il y a exploitation abusive d'une position dominante lorsqu'une entreprise bénéficiant d'une situation de monopole légal exige pour ses services des redevances disproportionnées par rapport à la valeur économique de la prestation fournie.

RAPPORT D'AUDIENCE

présenté dans l'affaire 226/84 *

I — Exposé des faits et procédure écrite

1. L'immatriculation des voitures en Grande-Bretagne est soumise à un régime d'homologation régi par l'article 47 du Road Traffic Act de 1972 (loi de 1972 sur la circulation routière), tel que modifié par le Road Traffic Act de 1974 et par le Statutory Instrument n° 1092 de 1979, Motor Vehicles (Type Approval) (Great Britain) Regulations [règlements sur les véhicules automobiles (homologation des types) (Grande-Bretagne] (ci-après: « les règlements NTA »).

Aux termes de l'article 47, paragraphe 4, le fabricant d'un véhicule peut obtenir auprès du ministre des Transports un « British National Type Approval Certificate » (certificat d'homologation des types) (ci-après: « certificat NTA »), constatant que ce véhicule remplit les conditions d'homologation par type applicables en l'espèce et mentionnant les différences autorisées par rapport au véhicule type. Avant de délivrer ce certificat, le ministre s'assure que le véhicule satisfait aux prescriptions de l'homologation par type et que les dispositions appropriées ont été prises pour que les autres véhicules censés être conformes à ce véhicule le soient effectivement.

Conformément à l'article 47, paragraphe 5, le fabricant a le droit d'émettre, sur base du certificat NTA, des « certificates of conformity » (certificats de conformité) attestant, pour chaque véhicule fabriqué par lui, qu'il est conforme au véhicule type homologué.

Aux termes de la condition 2, sous 2, du certificat NTA, le fabricant doit notifier au ministre toute modification qu'il entend apporter au modèle.

* Langue de procédure: l'anglais.

En cas de modifications au véhicule sujettes à notification et qui n'ont pas été notifiées, l'homologation, aux termes d'une information officielle de la représentation permanente du Royaume-Uni auprès des Communautés européennes, en date du 19 juillet 1985, ne devient pas caduque en tant que telle, mais une délivrance de certificats de conformité pour des véhicules ayant subi de telles modifications n'est plus possible.

Conformément au paragraphe 8 de l'article 47, toute personne, fabricant, importateur ou simple particulier peut se faire délivrer un « Minister's Approval Certificate », encore appelé « Primary Minister's Approval Certificate » (certificat primaire d'homologation ministérielle) (ci-après: « certificat PMAC »), attestant que le véhicule répond aux conditions d'homologation. A cet effet, l'importateur soumet le véhicule à une inspection technique assez coûteuse auprès du ministre des Transports. Cette inspection n'est pas requise si le fabricant fournit à l'importateur les données techniques sur le véhicule, appelées « données système ». Toutes les modifications ultérieures au véhicule doivent être déclarées comme dans le cas du certificat NTA.

L'article 47, paragraphe 11, prévoit que le ministre peut délivrer au fabricant ou à l'importateur d'un véhicule conforme à celui pour lequel le certificat PMAC a été émis des « Subsequent Minister's Approval Certificates » (certificats ultérieurs d'approbation ministérielle) (ci-après: « sub-MACS »). L'attestation de conformité doit, dans ce cas, être fournie par le titulaire du certificat PMAC, seul à pouvoir affirmer que le véhicule en cause est conforme au certificat PMAC.

Aux termes du règlement NTA n° 3, paragraphe 2, sous e), les véhicules importés par des personnes privées ne sont pas soumis au régime d'une homologation à la condition d'avoir été achetés hors de Grande-Bretagne à des fins d'utilisation personnelle, d'avoir été utilisés par l'importateur ou ses ayants droit hors de Grande-Bretagne, d'être destinés seulement à l'utilisation personnelle en Grande-Bretagne et à la condition que l'importateur ait l'intention de séjourner en Grande-Bretagne pour une période d'au moins douze mois.

2. British Leyland Public Limited Company (ci-après: « BL »), seul constructeur britannique de voitures de série, a lancé, en 1980, le modèle « Metro ». Depuis la fermeture de la chaîne de montage de BL en Belgique, en 1980, la « Metro » est exclusivement produite au Royaume-Uni. Les véhicules à conduite à droite répondant aux spécifications du marché britannique n'étaient livrés dans les autres États membres de la CEE qu'en vertu de certains régimes spéciaux s'appliquant au personnel diplomatique ou militaire britannique en poste à l'étranger.

3. En 1980, BL a sollicité un certificat NTA pour les versions « Metro » à conduite à gauche et à conduite à droite. BL explique la demande d'une homologation nationale pour les voitures à conduite à gauche par sa volonté d'écouler sur le marché britannique un certain stock de véhicules de ce type destinés à l'exportation, mais retournés au fabricant à la suite de réclamations. L'importateur d'un véhicule à conduite à gauche pouvait obtenir de BL un certificat de conformité en versant une certaine redevance et en apportant certaines modifications mineures au véhicule, touchant l'orientation des phares, l'emplacement du rétroviseur et du feu anti-brouillard ainsi que l'indication de vitesse en miles. Une fois l'homologation obtenue, il pouvait convertir le véhicule en modèle à conduite à droite sans mettre en cause la valeur de l'homologation.

4. Les écarts entre les prix des modèles « Metro » à conduite à gauche, commercialisés sur le continent, et ceux pratiqués par les commerçants agréés faisant partie du réseau de distribution sélective de BL au Royaume-Uni pour des modèles équivalents à conduite à droite ont été à l'origine de réimportations de voitures « Metro » au

Royaume-Uni, essentiellement en provenance de Belgique. Ce commerce parallèle qui s'est développé à partir de 1981 a été tant le fait d'importateurs individuels que de distributeurs non agréés.

5. A la suite d'une réunion du conseil des distributeurs, le 16 juillet 1981, au cours de laquelle des doléances avaient été formulées au sujet de ce commerce parallèle, BL a décidé de faire passer la redevance imposée aux distributeurs pour la délivrance d'un certificat de conformité pour un véhicule à conduite à gauche de 25 à 150 UKL, tout en la maintenant à 25 UKL pour les particuliers et pour les véhicules à conduite à droite. A l'occasion d'une réunion similaire tenue le 4 novembre 1981, BL a informé ses distributeurs exclusifs britanniques que le maintien de l'homologation nationale pour les véhicules à conduite à gauche n'avait plus de justification commerciale et qu'on devrait laisser expirer les homologations existantes à partir d'octobre 1981. En conséquence, BL n'a plus notifié au ministre des Transports les modifications apportées au modèle « Metro » à conduite à gauche. Entre juin 1981 et avril 1982, BL a refusé de délivrer des certificats de conformité à des importateurs ou de leur fournir les informations nécessaires à l'obtention de l'immatriculation au motif qu'il n'existerait plus d'homologation. Ainsi, M. Derek Merson, garagiste et importateur de voitures BL, a demandé, le 13 novembre 1981, à BL si l'homologation était accordée pour une voiture « Metro » à conduite à gauche dont il avait indiqué le numéro de châssis. BL lui a répondu, le 17 novembre, qu'elle n'était pas en mesure de lui communiquer un numéro d'homologation pour cette voiture ni pour aucune autre voiture « Metro » à conduite à gauche.

6. Le 26 juin 1982, la Commission a engagé contre BL une procédure au titre de l'article 3 du règlement n° 17, du 6 février 1962, premier règlement d'application des articles 85 et 86 du traité CEE (JO 1962, p. 204). Le 17 juillet, elle a notifié à BL une communication des griefs lui reprochant d'avoir abusé de sa position dominante dans le domaine de la fourniture de certificats de conformité pour les voitures « Metro »; ainsi, BL aurait refusé de fournir de tels certificats à un certain nombre de commerçants indépendants ou d'acheteurs individuels réimportant des voitures « Metro » en Grande-Bretagne; elle aurait, de façon délibérée, omis de renouveler le certificat NTA pour les voitures à conduite à gauche et elle aurait demandé, pour la délivrance des certificats de conformité, des redevances excessives par rapport aux frais et discriminatoires par rapport à celles demandées pour d'autres versions du même véhicule.

Dans sa réponse du 24 août 1982, BL a contesté disposer d'une position dominante dans un domaine d'activités économiques découlant de la législation sur le certificat NTA et d'avoir abusé d'une éventuelle position dominante.

Lors de l'audition du 19 octobre 1982, BL s'est engagée à rétablir l'homologation du modèle « Metro » à conduite à gauche et à instituer une redevance uniforme de 100 UKL pour la délivrance de certificats de conformité.

Dans une lettre du 6 mai 1983, la Commission a soulevé la question de la fourniture des véhicules à conduite à droite dans les pays continentaux, à propos de laquelle une solution semblerait envisageable, et la question non résolue des prix pratiqués pour ces véhicules.

Dans sa réponse du 9 juin 1983, BL a rappelé les mesures prises pour répondre aux griefs soulevés par la Commission; elle

aurait redemandé l'homologation nationale pour les voitures à conduite à gauche, assuré la délivrance des certificats de conformité et établi une procédure pour répondre aux commandes de modèles à conduite à droite émanant des clients établis dans les pays du continent.

Dans une lettre du 25 août 1983, la Commission a soutenu que toute redevance dépassant 50 UKL serait exagérée.

Le 22 septembre 1983, BL a défendu les redevances appliquées, à savoir 25 UKL pour les véhicules à conduite à droite, dont la certification s'avérerait aisée, et 100 UKL pour les véhicules à conduite à gauche, dont la certification nécessiterait des travaux plus importants.

7. Le 2 juillet 1984, la Commission a notifié à BL la décision 84/379/CEE relative à une procédure d'application de l'article 86 du traité CEE (IV/30.615-BL) (JO L 207, p. 11), qui constate, à son article 1er, qu'en refusant de délivrer des certificats de conformité, entre juin 1981 et avril 1982, alors qu'un certificat NTA était en vigueur pour la version à conduite à gauche de la « Metro », qu'en décidant, en novembre 1981, de ne plus solliciter de certificat NTA pour la version à conduite à gauche de la « Metro » afin d'empêcher la réimportation de ces véhicules au Royaume-Uni à partir d'autres États membres et qu'en réclamant une redevance de 150 UKL aux distributeurs pour la fourniture de certificats de conformité pour les « Metro » à conduite à gauche, entre août 1981 et avril 1982, et une redevance de 100 UKL pour le même service aux revendeurs indépendants et aux particuliers, depuis le 16 mars 1983, date à laquelle l'homologation NTA pour la version à conduite à gauche de la « Metro » a été renouvelée, BL a violé l'article 86 du traité.

Aux termes de l'article 2 de cette décision, BL est condamnée à une amende de 350 000 Écus.

L'article 3 lui impose de cesser immédiatement de réclamer la redevance de 100 UKL.

8. Par requête déposée au greffe de la Cour le 11 septembre 1984, *BL Public Limited Company* a introduit un recours contre la Commission, dans lequel elle conclut à ce qu'il plaise à la Cour:

— annuler la décision 84/379 de la Commission, du 2 juillet 1984;

— condamner la Commission aux dépens.

9. La *Commission* conclut à ce qu'il plaise à la Cour:

— déclarer la requête non fondée;

— condamner BL aux dépens exposés par la Commission.

10. Par ordonnance du 30 janvier 1985, M. Derek Merson, garagiste à Minehead (Somerset), a été admis à intervenir dans l'affaire 226/84 à l'appui des conclusions de la Commission.

11. La procédure écrite a suivi un cours régulier. La Cour, sur rapport du juge rapporteur, l'avocat général entendu, a décidé d'ouvrir la procédure orale sans instruction préalable. Les parties ont été invitées à répondre par écrit à certaines questions; il a été donné suite à cette invitation dans les délais impartis.

12. En application de l'article 95, paragraphes 1 et 2, du règlement de procédure, la Cour, par décision du 15 janvier 1986, telle que modifiée par celle du 29 janvier 1986, a renvoyé l'affaire devant la cinquième chambre.

II — Moyens et arguments des parties au cours de la procédure écrite

A — *Quant au non-renouvellement de l'homologation du modèle « Metro » à conduite à gauche*

1. *BL* fait valoir que, même à admettre qu'il existe un marché spécial de la fourniture de données ou de prestations en matière d'homologation, elle n'occuperait pas, sur ce marché, une position dominante. En effet, à la différence de General Motors (arrêt du 13 novembre 1975, GM, 26/75, Rec. p. 1367), elle ne serait pas capable d'entraver les échanges, du fait notamment du régime des importations à des fins personnelles. D'ailleurs, les statistiques prouveraient que les importations de voitures « Metro » au Royaume-Uni auraient été plus importantes après l'expiration de l'homologation NTA qu'avant.

L'article 86 du traité CEE n'imposerait à BL aucune obligation de demander ou de conserver l'homologation NTA pour le modèle « Metro » à conduite à gauche; BL n'approvisionnerait pas le marché britannique en véhicules de ce type et le maintien de cette homologation n'aurait présenté aucun intérêt commercial. En l'absence d'une clientèle de longue date pour les homologations NTA, la Commission ne saurait distinguer entre la décision de ne pas demander l'homologation pour la première fois et son non-renouvellement, ni assimiler la non-reconduction à un refus délibéré de fournir. La mesure prise par BL, légale en soi, ne deviendrait pas illégale du fait qu'elle aurait été adoptée en vue d'entraver les importations parallèles.

La délivrance de certificats de conformité ne constituerait pas une opération commerciale, caractéristique d'un marché, mais répondrait à une fonction relevant du droit public. Les importateurs professionnels ne se trouveraient pas vis-à-vis de BL, en ce qui concerne la fourniture de données ou de prestations, dans la situation de dépendance économique caractéristique d'une position dominante (arrêts du 6 mars 1974, CSC, 6 et 7/73, Rec. p. 223, et du 14 février 1978, United Brands, 27/76, Rec. p. 207). Admettre une telle position de BL à l'égard du revendeur qui se lance dans l'importation parallèle de véhicules équivaudrait à appliquer l'article 86 aux activités de BL en tant que fournisseur de véhicules. Le revendeur qui a déjà importé des voitures ne se trouverait pas, vis-à-vis de BL, dans une position de dépendance économique suffisante.

L'attitude de BL se justifierait objectivement au regard du système de distribution sélective pratiqué au Royaume-Uni, système dont la Commission aurait reconnu les avantages dans des décisions particulières et dans sa proposition de règlement d'exemption par catégories. Le système de BL aurait été notifié à la Commission et elle ne l'aurait jamais considéré comme incompatible avec l'article 85. Une entreprise ne saurait être obligée, au titre de l'article 86, à fournir une assistance à des revendeurs professionnels qui ne font pas partie du réseau de distribution et qui ne disposent pas des qualifications techniques et commerciales requises.

Les revendeurs non agréés ne disposeraient pas des qualifications professionnelles et techniques nécessaires pour procéder à des conversions et BL devrait pouvoir exercer un contrôle sur ces opérations pour protéger le public et sauvegarder sa réputation commerciale. La position de la Commission serait discriminatoire, étant donné qu'aucun autre constructeur établi au Royaume-Uni ne serait obligé de disposer d'une homologation NTA pour les véhicules à conduite à gauche et de favoriser leur conversion en conduite à droite.

2. La *Commission* soutient que la Cour aurait reconnu, dans l'arrêt General Motors (précité), que le marché de la fourniture des informations indispensables aux importateurs commerciaux constitue un marché séparé. BL occuperait sur ce marché, distinct de celui des véhicules, une position dominante, en sa qualité de titulaire d'un monopole légal pour la fourniture de ces informations, et aurait le devoir de ne pas en abuser. La politique de BL en tant que fournisseur de véhicules ne serait pas en cause, les commerçants n'étant pas tributaires de BL pour l'obtention des véhicules, mais des informations nécessaires à la commercialisation de ceux-ci.

Les chiffres relatifs aux importations de voitures « Metro » au Royaume-Uni ne seraient pas pertinents, en l'absence de ventilation entre les importations commerciales soumises aux règles du certificat NTA et les importations personnelles exemptées.

BL n'aurait, certes, pas une obligation légale de demander l'homologation nationale; en la demandant, elle aurait cependant créé une situation de droit et de fait, et la non-reconduction de l'homologation constituerait un abus. Selon les arrêts CSC et United Brands (précités), le refus de livrer serait l'élément essentiel de l'abus et l'application de l'article 86 à un refus opposé à des personnes qui ne sont pas encore des clients ne constituerait aucune extension de la jurisprudence actuelle. La volonté de BL de cloisonner le marché constituerait une circonstance aggravante de l'abus de sa position dominante.

BL aurait le droit de faire respecter les contrats à la base de son système de distribution sélective, mais ne saurait abuser du monopole légal en matière d'obtention de l'homologation nationale et d'établissement des certificats de conformité pour protéger ce système et s'opposer au commerce parallèle légal en droit communautaire. La protection des usagers contre des conversions défectueuses relèverait des seules autorités publiques. L'importateur parallèle ne serait pas obligé de procéder à une conversion; celle-ci n'exigerait aucune approbation de la part des autorités publiques, de BL ou d'un distributeur; en cas de demande d'un certificat après la conversion, BL n'aurait aucune obligation légale d'en vérifier l'exécution correcte.

3. *M. Derek Merson*, partie intervenante, soutient la position de la Commission sur l'existence d'une position dominante dans le chef de BL. Le non-renouvellement de l'homologation s'expliquerait uniquement par la volonté de BL d'entraver les importations parallèles. Les chiffres fournis par BL sur les réimportations ne seraient pas pertinents.

B — *Quant au refus de délivrance de certificats de conformité*

1. *BL* fait valoir que le titulaire d'un certificat NTA ne serait plus en droit de délivrer des certificats de conformité pour des véhicules ayant subi une modification dont la déclaration était obligatoire et n'a pas été effectuée. Or, les premières de ces modifications non notifiées dateraient d'octobre 1981. La Commission ne saurait invoquer une prétendue croyance de BL dans la validité du certificat NTA pendant un délai de grâce de six mois pour prouver le caractère abusif de son comportement. La condamnation ne serait d'ailleurs pas fondée sur cette croyance, mais sur l'affirmation que l'homologation était encore en vigueur.

Sur les six cas particuliers de refus invoqués par la Commission, trois, les cas Auto-Europa, International Cars RHD Ltd et M^me^ Fox, se situeraient avant l'expiration de l'homologation: BL aurait proposé à Auto-Europa, qui demandait des numéros d'homologation, d'établir des certificats de conformité sous réserve de certaines vérifications, afin de rendre les véhicules conformes aux conditions d'homologation. International Cars RHD Ltd n'aurait pas demandé un certificat de conformité pour des véhicules particuliers, mais aurait cherché à connaître le numéro d'homologation du modèle; BL lui aurait répondu, à juste titre, qu'elle ne pouvait lui communiquer ce numéro qui constituerait la preuve de l'existence du certificat de conformité et que les véhicules à conduite à gauche exportés ne feraient l'objet d'aucun certificat de ce type. M^me^ Fox se serait présentée comme un importateur à titre personnel et BL l'aurait, à juste titre, rendue attentive à l'exemption pour les importations personnelles. Les lettres adressées à Royal Cars AMS Ltd, à M. Merson et à M. Doyle se situeraient après le 1^er^ octobre 1981. BL aurait refusé de fournir à Royal Cars AMS Ltd les numéros d'homologation pour des composants particuliers ou les « données système » demandées en vue de l'obtention d'un certificat PMAC en raison du caractère peu recommandable de cette société; or, la décision ne ferait pas état du refus de communiquer de telles informations. M. Merson aurait commencé par importer des voitures à titre personnel. Des demandes d'immatriculation ultérieures auraient été rejetées au motif qu'il n'était pas un importateur personnel. BL aurait refusé de lui délivrer un certificat de conformité parce qu'elle croyait qu'il s'agissait d'une voiture construite après le 1^er^ octobre 1981. Au moment où elle se serait déclarée prête à émettre le certificat en question, M. Merson aurait déjà réussi à faire immatriculer le véhicule. La demande de M. Doyle aurait concerné des voitures « Mini », construites après l'expiration de l'homologation.

2. La *Commission* soutient qu'au moment des demandes de renseignements le certificat NTA, bénéficiant d'un délai de grâce de six mois, était toujours en vigueur; BL aurait, néanmoins, abusivement, donné à ses correspondants la nette impression que tel n'était plus le cas. Quoi qu'il en soit, les réponses de BL seraient toutes négatives et ne feraient aucune distinction selon la date de construction du véhicule. La réponse de BL à Auto-Europa signifierait qu'il n'y a pas d'homologation pour les véhicules expédiés en Belgique. La société International Cars RHD Ltd aurait manifestement voulu réimporter des « Metro » à conduite à gauche pour les immatriculer en Grande-Bretagne; la réponse de BL, tirant profit de la formulation maladroite de la demande, serait équivalente à celle donnée à International Cars RHD Ltd. La lettre envoyée à M^me^ Fox signifierait que, d'après BL, il n'y avait pas d'homologation nationale pour les voitures « Metro » à conduite à gauche. Royal Cars AMS Ltd aurait également souhaité réimporter au Royaume-Uni des véhicules de ce type; même à supposer que l'homologation nationale n'existait plus, il aurait été possible, ainsi que BL l'admettrait elle-même, d'obtenir un certificat de conformité après conversion du véhicule en conduite à droite et inspection par BL. BL aurait répondu à M. Merson qu'elle ne pouvait pas fournir de numéros NTA pour les « Metro » à conduite à gauche. Même à supposer que l'homologation nationale n'existait plus au moment de la demande de M. Doyle, la réponse fournie par BL serait trompeuse, étant donné qu'elle ne ferait pas la moindre allusion à la possibilité de délivrer des certificats de conformité après conversion du véhicule en conduite à droite.

3. *M. Merson* conteste avoir fait immatriculer des véhicules à des fins d'utilisation

personnelle. BL n'aurait pas seulement refusé de délivrer un certificat de conformité pour une voiture précise, mais dénié l'existence d'une homologation pour les véhicules à conduite à gauche. Ce ne serait qu'au prix de dépenses et d'efforts considérables qu'il aurait obtenu l'immatriculation du véhicule en question.

C — *Quant aux redevances demandées par BL pour les certificats de conformité*

1. *BL* rappelle qu'à partir du 1er juillet 1981 elle a établi les redevances pour certificats de conformité, pour les véhicules initialement construits conformément à l'homologation NTA, à 25 UKL, pour ceux non conformes, c'est-à-dire essentiellement ceux à conduite à gauche, à 100 UKL pour les particuliers et à 150 UKL pour les distributeurs.

La redevance de 150 UKL n'aurait pas été appliquée assez longtemps et assez souvent pour constituer un cas d'exploitation abusive. Celle de 100 UKL n'aurait touché que les particuliers qui n'ont pas importé à titre personnel. Contrairement à l'affaire General Motors, les redevances n'auraient pas ralenti les importations parallèles effectuées, essentiellement, par des particuliers.

La Commission n'aurait pas prouvé le caractère excessif des redevances, et notamment de celle de 100 UKL, par rapport à la valeur économique de la prestation. Les travaux de certification pour les véhicules non construits conformément à l'homologation NTA se seraient révélés très complexes. L'arrêt General Motors (précité) n'indiquerait aucun niveau particulier à partir duquel une redevance constitue une exploitation abusive; les redevances valables en Belgique en 1973 ne permettraient pas d'établir un montant admissible au Royaume-Uni en 1984.

Les redevances de BL s'aligneraient sur celles des autres constructeurs ou vendeurs au Royaume-Uni; ces derniers ne pourraient d'ailleurs délivrer que des certificats de conformité ou sub-MACS pour des voitures conformes à l'homologation des modèles à conduite à droite, construites soit conformément à l'homologation NTA et ne nécessitant aucune modification, soit non conformément à l'homologation NTA et qui doivent, par conséquent, être modifiées. Le fait de sanctionner uniquement BL constituerait une mesure discriminatoire.

Entre le 16 mars 1983, date du renouvellement de l'homologation du modèle à conduite à gauche, et le 31 août 1983, date de réception de la lettre de la Commission du 25 août, dans laquelle elle soulève, pour la première fois, la question de la redevance de 100 UKL, la Commission aurait laissé entendre à BL que cette redevance était acceptable. La sanction infligée pour cette période devrait être annulée parce qu'elle serait contraire au principe d'une bonne administration et/ou de l'espérance légitime.

Elle devrait également être annulée pour la période postérieure au 31 août 1983. Dans sa lettre du 25 août, la Commission aurait soulevé la question de la redevance sans faire état d'une possible condamnation. Le système du règlement n° 99/63 de la Commission, du 25 juillet 1963, relatif aux auditions prévues à l'article 19 du règlement n° 17 du Conseil (JO 1963, 127, p. 2268), exigerait que la Commission communique au défendeur son intention de le condamner

et les éléments pertinents sur la gravité et la durée de l'infraction, afin de lui donner la possibilité de présenter ses observations.

2. La *Commission* réplique que l'argument tiré du maintien des importations parallèles n'est pas pertinent, étant donné que sa décision viserait expressément la situation des revendeurs d'automobiles.

Les redevances de 100 UKL et, a fortiori, de 150 UKL seraient excessives pour des travaux administratifs de routine peu importants, d'autant plus qu'une redevance supplémentaire serait réclamée pour les inspections. Elles seraient excessives et discriminatoires par rapport à celles réclamées lors de la délivrance d'un certificat pour une version à conduite à droite. La réduction de la redevance de 150 à 100 UKL ne prouverait pas le caractère excessif du premier montant, mais mettrait en évidence que les facteurs de coût n'étaient pas décisifs dans la détermination des taux.

Les chiffres sur les redevances appliquées par les autres constructeurs pour des voitures à conduite à droite conformes à l'homologation NTA ne seraient pas pertinents, les montants exigés par BL pour ce type de certificat n'ayant jamais été en cause. Les redevances pour des voitures non conformes à l'homologation NTA concerneraient l'inspection et ne sauraient être comparées à celles exigées par BL. Le reproche de discrimination ne serait pas fondé.

L'arrêt General Motors (précité) n'établirait pas de règles quant au niveau de la redevance, mais certains critères, tel le rapport de la redevance avec la valeur économique de la prestation ou son coût économique effectif.

Dans sa communication des griefs, la Commission aurait reproché à BL d'imposer aux revendeurs une redevance de 150 UKL, six fois supérieure à celle exigée d'un particulier ou d'un revendeur d'un véhicule à conduite à droite. Dans sa réponse, BL aurait justifié ces différences; ce ne serait que maintenant qu'elle affirmerait avoir demandé, depuis le 1er juillet 1981, aux particuliers une redevance de 100 UKL pour les véhicules à conduite à gauche; cette affirmation ne saurait constituer une justification des redevances réclamées.

La communication des griefs dénoncerait, de façon générale, le caractère excessif des redevances, sans faire état d'un montant déterminé; la Commission ne se serait pas déclarée satisfaite de la redevance de 100 UKL et la lettre du 25 août 1983 ne vaudrait pas approbation de ce montant pour une quelconque période antérieure.

Aucune disposition du règlement n° 99/63 n'obligerait la Commission à informer explicitement une entreprise qu'elle envisage de lui infliger une amende. De toute façon, la communication des griefs ferait état de la volonté de la Commission de sanctionner toutes les infractions constatées, dont, notamment, les redevances excessives. Elle énoncerait les principaux critères de fait et de droit de l'amende, gravité, durée et mobile de l'infraction, et BL aurait eu l'occasion de présenter ses observations.

3. *M. Merson* fait valoir que les différences des redevances pratiquées auraient visé à discriminer directement les revendeurs commerciaux. BL ne saurait comparer les redevances appliquées avec celles pratiquées par d'autres constructeurs pour des inspections.

D — *Quant à la violation de certains principes de droit*

1. *BL* reproche à la Commission d'avoir violé les principes d'une bonne administration et/ou commis un détournement de pouvoir. Tout en se montrant satisfaite de la remise en vigueur de l'homologation pour les modèles à conduite à gauche et de la réduction des redevances, suite à la communication des griefs, la Commission aurait poursuivi la procédure à l'égard de BL dans le seul but d'obtenir des concessions supplémentaires dans le domaine de la fixation des prix pour les voitures à conduite à droite vendues sur le continent, question sortant du cadre de la procédure. Il n'y aurait pas de demande de véhicules à conduite à droite en vue d'une mise en circulation sur le continent et la Commission aurait, en fait, visé à créer un marché parallèle artificiel des véhicules de ce type entre le continent et le Royaume-Uni afin de mettre en cause la structure des prix pratiqués au Royaume-Uni.

2. Selon la *Commission*, les négociations en cours ne préjugeraient en rien la position définitive des parties. La question du prix des voitures à conduite à droite sur le continent ne relèverait pas, à strictement parler, de l'objet de la communication des griefs, mais serait intimement liée à la question de l'homologation nationale pour les voitures à conduite à gauche; en effet, la possibilité d'acquérir des voitures à conduite à droite sur le continent à des prix similaires aux voitures à conduite à gauche aurait fait disparaître la nécessité de demander l'homologation pour des voitures à conduite à gauche ou de demander des certificats de conformité. La question de la fixation de ces prix relèverait de la compétence de la Commission et elle devrait notamment en tenir compte au moment d'exempter un système de distribution sélective.

3. *BL* reproche à la Commission d'avoir violé les principes de proportionnalité et de non-discrimination. La Commission aurait pour mission de veiller à ce que les utilisateurs soient en mesure d'acheter des véhicules dans n'importe quelle partie du marché commun. Elle ne saurait, cependant, au risque de ruiner toute forme de distribution sélective, garantir un commerce parallèle par des revendeurs de voitures non agréés. La Commission ne ferait pas la distinction, pourtant expressément indiquée dans le règlement n° 123/85 de la Commission, du 12 décembre 1984, concernant l'application de l'article 85, paragraphe 3, du traité CEE à des catégories d'accords de distribution et de service de vente et d'après-vente de véhicules automobiles (JO L 15, p. 16), entre ces deux types d'importations parallèles et aurait négligé l'existence de la dérogation pour les importations à titre personnel.

En ne demandant pas le renouvellement de l'homologation, BL se serait placée dans la situation des autres constructeurs que la Commission n'obligerait pas à se faire délivrer une homologation NTA pour les modèles à conduite à gauche. Ainsi, dans les affaires des véhicules Fiat et Alfa Romeo, la Commission aurait uniquement veillé à ce que des personnes privées puissent acheter des voitures à conduite à droite sur le continent en vue de les importer au Royaume-Uni.

Le système d'homologation et la question de la délivrance des certificats de conformité relèveraient du droit interne public. Une procédure contre le Royaume-Uni, en application de l'article 30, aurait été mieux adaptée et plus équitable que celle engagée contre une entreprise unique, sur base de l'article 86.

4. La *Commission* soutient qu'elle n'a pas le pouvoir d'attaquer la position dominante

des fournisseurs de véhicules sur le marché de la fourniture des renseignements, mais peut intervenir seulement en cas d'abus. La situation de BL ne serait pas comparable à celle des autres fournisseurs de véhicules; le non-renouvellement de l'homologation aurait supprimé une importante source d'approvisionnement du marché britannique de l'automobile et aurait causé un préjudice tant aux commerçants importateurs qu'aux consommateurs.

Les affaires Fiat et Alfa Romeo auraient porté sur le prix des voitures à conduite à droite sur le continent, et non pas sur l'homologation nationale. Vu le caractère restrictif de l'exception constituée par les importations à titre personnel, il ne saurait être reproché à la Commission d'avoir négligé ce type d'importations. La Commission ne serait pas allée au-delà de son objectif et n'aurait pratiqué aucune discrimination à l'égard de BL.

Dans sa communication aux États membres du 20 septembre 1984, la Commission aurait indiqué qu'une procédure sur base de l'article 30 ne s'oppose pas à une application directe de l'article 86 aux entreprises concernées, dans la mesure où les conditions de ce texte sont réunies. L'existence d'un régime national d'homologation ne permettrait pas aux entreprises d'exploiter ce régime d'une manière incompatible avec le droit communautaire.

E — *Quant au montant de l'amende*

1. A titre subsidiaire, *BL* soutient que l'amende qui lui a été infligée doit être réduite. A cet effet, BL reprend les arguments développés précédemment au sujet de la non-reconduction de l'homologation, de la délivrance de certificats de conformité et des taux de la redevance.

2. La *Commission* estime que les arguments invoqués par BL pour demander une réduction de l'amende, identiques à ceux invoqués pour contester le bien-fondé de la décision, doivent être rejetés. La Commission aurait tenu compte, dans la fixation de l'amende, de l'attitude coopérative de BL en ce qui concerne certaines infractions.

III — Réponses aux questions posées par la Cour

1. Interrogée sur la question de savoir si un certificat de conformité peut être délivré pour un véhicule qui, d'après son numéro de châssis, a été construit pour la conduite à gauche, après sa conversion en conduite à droite, *BL* confirme qu'un certificat est délivré pour un véhicule désigné par son numéro de châssis. La réponse à la question de la Cour dépendrait de l'interprétation à donner à l'article 47, paragraphe 5, du Road Traffic Act de 1972. Un véhicule modifié par des personnes autres que le fabricant serait-il « un véhicule fabriqué par le constructeur conformément au modèle » au sens de cette disposition? Suivant une interprétation libérale, BL délivrerait des certificats de conformité pour les véhicules susvisés, même en cas de conversion de la direction, sous réserve que le véhicule ait été initialement construit par elle et qu'il soit, au moment de la délivrance du certificat, conforme au modèle. Les autres constructeurs interpréteraient ce texte de manière restrictive. Aucun ne délivrerait un certificat de conformité pour un véhicule dont la conduite a été convertie. D'autres estimeraient que ce véhicule n'est pas « un véhicule (à conduite à droite) construit par eux ».

Priée de préciser la nature des modifications apportées au modèle « Metro » à conduite à gauche qui n'ont plus été notifiées depuis le

1er octobre 1981, *BL* indique que la période au cours de laquelle les modifications ont été apportées s'est étendue du 1er octobre 1981 à la fin de 1982. Lors de la remise en vigueur de l'homologation du modèle pour la « Metro » à conduite à gauche, en octobre 1982, 54 modifications auraient été notifiées par BL concernant des points techniques divers.

BL donne une réponse affirmative à la question de savoir si ces modifications coïncident avec celles notifiées pour les modèles « Metro » à conduite à droite.

2. Invitée à fournir les montants exigés par les autres constructeurs britanniques pour la délivrance d'un certificat de conformité, la *Commission* indique que les redevances demandées pour des certificats de conformité par des constructeurs de voitures britanniques en ce qui concerne les importations parallèles seraient de l'ordre de 17,25 UKL (TVA non comprise) pour Ford, 25 UKL pour Peugeot-Talbot et 75 UKL pour General Motors. Ces montants seraient ceux perçus depuis mai 1983, époque à laquelle un code de bonne conduite serait entré en vigueur en Grande-Bretagne. General Motors aurait augmenté sa redevance de 50 à 75 UKL en novembre 1985. Pour les périodes d'août 1981 à avril 1982 et de mars à mai 1983, Ford aurait appliqué la même redevance qu'aujourd'hui. Talbot n'aurait exigé aucune redevance jusque peu avant l'introduction du code de bonne conduite et General Motors aurait appliqué le taux de 50 UKL.

3. *BL* fait observer qu'on ne saurait comparer que des éléments semblables. Elle aurait été le seul constructeur de moteurs de série à délivrer des certificats de conformité pour des véhicules construits initialement avec la conduite à gauche. Les autres constructeurs ne seraient pas titulaires de l'homologation NTA pour ce type de véhicules et refuseraient de délivrer des certificats de conformité pour les véhicules convertis en conduite à droite. Les redevances exigées par les autres constructeurs ne concerneraient que les véhicules à conduite à droite construits conformément aux spécifications du Royaume-Uni, ne nécessitant donc aucune modification, et les véhicules à conduite à droite construits conformément à des spécifications non britanniques, nécessitant des modifications. En ce qui concerne la première catégorie, les montants exigés oscilleraient entre 10 et 100 UKL. En ce qui concerne la deuxième catégorie, la plupart des constructeurs exigeraient une inspection du véhicule ou sa modification et/ou son inspection par un distributeur agréé. En ce qui concerne les redevances afférentes à l'inspection, les montants les plus bas relevés par BL s'élèveraient à 100 UKL, les plus élevés à 655,50 UKL.

4. Invitée à fournir des statistiques indiquant, depuis 1980, le nombre des véhicules à conduite à droite et à conduite à gauche réimportés et immatriculés au Royaume-Uni, en ventilant ces chiffres selon que ces importations sont effectuées à titre personnel ou à titre commercial, la *Commission* répond qu'il n'est pas possible de se procurer la ventilation statistique détaillée demandée par la Cour. Elle communique les chiffres des véhicules importés et immatriculés au Royaume-Uni qui n'ont pas été vendus par des distributeurs agréés: 1983: 84 000; 1984: 83 000; pour le premier semestre de 1985: 51 000.

F. Schockweiler
Juge rapporteur