URTEIL DES GERICHTSHOFES (Fünfte Kammer)
11. November 1986 *

In der Rechtssache 226/84

British Leyland Public Limited Company, Uxbridge, vertreten durch Barrister Christopher Bellamy und Nicolas Paines im Auftrag des Solicitors R. P. A. Coles, Zustellungsbevollmächtigte: Rechtsanwälte André Elvinger und Jean Hoss, 15, Côte d'Eich, Luxemburg,

Klägerin,

gegen

Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch Karen Banks vom Juristischen Dienst und durch den Rechtsberater Thomas F. Cusack, Zustellungsbevollmächtigter: Georges Kremlis vom Juristischen Dienst der Kommission, Jean-Monnet-Gebäude, Luxemburg-Kirchberg,

Beklagte,

und

Derek Merson, Kaufmann, Minehead, Somerset, Prozeßbevollmächtigter: Solicitor Julian Henry Maitland-Walker, Zustellungsbevollmächtigter: Rechtsanwalt Ernest Arendt, 34 B, rue Philippe-II, Luxemburg,

Streithelfer,

wegen Aufhebung der Entscheidung 84/379 der Kommission, hilfsweise wegen Herabsetzung der Geldbuße

erläßt

DER GERICHTSHOF (Fünfte Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten Y. Galmot, der Richter F. Schockweiler, U. Everling, R. Joliet und J. C. Moitinho de Almeida,

Generalanwalt: M. Darmon
Kanzler: D. Louterman, Verwaltungsrätin

* Verfahrenssprache: Englisch.

aufgrund des Sitzungsberichts und der mündlichen Verhandlung vom 6. Mai 1986,

nach Anhörung der Schlußanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 8. Juli 1986,

folgendes

URTEIL

1 Die Klägerin, ein britischer Kraftfahrzeughersteller, hat mit Klageschrift, die am 11. September 1984 bei der Kanzlei des Gerichtshofes eingegangen ist, gemäß Artikel 173 Absatz 2 EWG-Vertrag Klage erhoben auf Aufhebung der Entscheidung 84/379 der Kommission vom 2. Juli 1984 betreffend ein Verfahren nach Artikel 86 EWG-Vertrag (ABl. L 207, S. 11), wonach sie gegen diesen Artikel verstoße

„1) durch die Weigerung der Erteilung von Konformitätsbescheinigungen zwischen Juni 1981 und April 1982, als eine NTA-Bescheinigung für den Metro mit Linkslenkung in Kraft war;

2) durch den Beschluß im November 1981, für Metros mit Linkslenkung keine NTA mehr zu beantragen, als Mittel, die Wiedereinfuhr dieses Fahrzeugs aus anderen Mitgliedstaaten in das Vereinigte Königreich zu behindern;

3) dadurch, daß sie Händlern für die Erteilung von Konformitätsbescheinigungen für Metros mit Linkslenkung zwischen August 1981 und April 1982 150 UKL in Rechnung stellte und sowohl von unabhängigen Händlern als auch Privatpersonen seit dem 16. März 1983, als die NTA für den Metro mit Linkslenkung verlängert war, 100 UKL für die gleiche Dienstleistung verlangt",

und mit der ihr eine Geldbuße von 350 000 ECU auferlegt wurde; hilfsweise beantragt die Klägerin Herabsetzung der Geldbuße.

2 Wegen des Sachverhalts, des Verfahrens und des Parteivorbringens wird auf den Sitzungsbericht verwiesen. Der Akteninhalt ist im folgenden nur insoweit wiedergegeben, als die Begründung des Urteils dies erfordert.

Die Frage der beherrschenden Stellung

3 Zur Beantwortung der Frage, ob die Klägerin im vorliegenden Fall eine beherrschende Stellung innehat, ist zunächst der relevante Markt zu bestimmen.

4 In Großbritannien wird ein Kraftfahrzeug — von den Fällen der Einfuhr zum persönlichen Gebrauch abgesehen — nur dann zum Straßenverkehr zugelassen, wenn eine Übereinstimmungsbescheinigung vorgelegt wird, wonach das fragliche Fahrzeug einem genehmigten Typ entspricht. Die Bescheinigung wird vom Hersteller aufgrund der Typenbetriebserlaubnis (NTA-Bescheinigung) ausgestellt, die diesem vom Verkehrsministerium erteilt wird; sie kann auch vom Inhaber einer ministeriellen Grunderlaubnis ausgestellt werden, die der Minister jedoch nur aufgrund der vom Hersteller gelieferten technischen Daten erteilt.

5 Angesichts dieser Rechtslage ist der relevante Markt entgegen dem Vorbringen der Klägerin nicht der Kraftfahrzeugmarkt, sondern ein davon abgeleiteter eigener Markt, nämlich derjenige der Dienstleistungen, ohne die faktisch nicht gewährleistet werden kann, daß Händler von der Klägerin hergestellte Fahrzeuge in einem bestimmten Gebiet in den Verkehr bringen können (vgl. Urteil vom 13. November 1975 in der Rechtssache 26/75, General Motors, Slg. 1975, 1378).

6 Nach den Akten unterhält die Klägerin in Großbritannien ein selektives Vertriebssystem. Außerhalb dieses Vertriebsnetzes entwickelte sich ein Strom von Reimporten des Metro im wesentlichen aus Belgien, der seinen Grund in der Differenz zwischen den von der Klägerin im Vereinigten Königreich für Fahrzeuge mit Rechtslenkung und in den kontinentalen Mitgliedstaaten der EWG für Fahrzeuge mit Linkslenkung erhobenen Preisen hatte.

7 Die Klägerin bestreitet, daß sie auf dem fraglichen Dienstleistungsmarkt eine beherrschende Stellung innehabe, und trägt vor, der Verbraucher im Vereinigten Königreich könne die Zulassung von Kraftfahrzeugen, die er im Ausland gekauft habe, ohne Vorlage einer Übereinstimmungsbescheinigung erreichen.

8 Diese Möglichkeit stellt nach britischem Recht eine ausschließlich den Verbrauchern unter engen Voraussetzungen und ausschließlich zu persönlichen Zwecken eingeräumte Ausnahme dar, die zwar von einigen Händlern dazu in Anspruch genommen wurde, Kraftfahrzeuge für ihre Kunden zu besorgen, aber nicht als or-

dentliches Verfahren betrachtet werden kann, in dem eingeführte Fahrzeuge im Rahmen des Handelsverkehrs zugelassen werden können.

9 Somit gewährt das britische Recht der Klägerin auf dem fraglichen Markt eine Art von hoheitlichem Monopol; für die Erteilung von Übereinstimmungsbescheinigungen geraten die Händler damit in eine wirtschaftliche Abhängigkeit, wie sie für die beherrschende Stellung kennzeichnend ist (vgl. Urteil vom 13. November 1975, a. a. O.)

10 Die Rüge der Klägerin, sie habe keine beherrschende Stellung inne, ist deshalb zurückzuweisen.

Die mißbräuchliche Ausnutzung

11 Nach dem Vorbringen der Kommission hat die Klägerin diese beherrschende Stellung auf dreifache Weise ausgenutzt. Sie habe im November 1980 die NTA-Bescheinigung für Metros mit Linkslenkung auslaufen lassen, die sie sich bei der Einführung dieses Modells hatte erteilen lassen, sie habe sich in bestimmten Fällen geweigert, für vom Kontinent reimportierte Fahrzeuge dieses Typs Übereinstimmungsbescheinigungen auszustellen, obwohl sie dazu in der Lage gewesen sei, und sie habe in anderen Fällen für die Ausstellung von Übereinstimmungsbescheinigungen überhöhte Gebühren verlangt.

a) *Nichtverlängerung der NTA-Bescheinigung*

12 Die Klägerin trägt vor, es stelle keinen Mißbrauch dar, daß sie die NTA-Bescheinigung für Metros mit Linkslenkung habe auslaufen lassen, da sie von vornherein, wie von der Kommission im übrigen nicht bestritten werde, nicht verpflichtet gewesen sei, für diese Fahrzeuge, die sie im Vereinigten Königreich nicht vertreibe, eine Typenbetriebserlaubnis zu beantragen.

13 Es kann dahingestellt bleiben, ob zur Vermeidung einer Abschottung der Märkte innerhalb des Gemeinsamen Marktes gegebenenfalls ursprünglich eine Verpflichtung bestand, eine Typenbetriebserlaubnis für Fahrzeuge mit Linkslenkung zu beantragen. Jedenfalls ermöglichte die Klägerin die Entstehung eines Reimportmarktes dadurch, daß sie diese Typenbetriebserlaubnis beantragte, kraft deren sie auf dem Kontinent nicht absetzbare Fahrzeuge auf dem britischen Markt verkaufen konnte; ausgelöst hat sie die Entstehung dieses Marktes durch ihre Preispolitik.

14 Von diesem Markt wußte die Klägerin aufgrund von Beschwerden der ihrem selektiven Vertriebssystem angeschlossenen Händler, die von ihr Maßnahmen zu seiner Beseitigung verlangten. Insbesondere aus den Protokollen der Sitzungen des Händlerverbandes vom 16. Januar und vom 4. November 1981 geht hervor, daß die Klägerin alles in ihren Kräften Stehende zu tun versprach, um die Reimporte zu beschränken, indem sie insbesondere die NTA-Bescheinigung für Metros mit Linkslenkung ab Oktober 1981 auslaufen lassen wollte. Das Bestehen eines solchen Marktes ergibt sich im übrigen aus Beschwerden von importierenden Händlern, die der Kommission zugingen, nachdem die Klägerin erklärt hatte, keine Übereinstimmungsbescheinigungen mehr ausstellen zu können.

15 Auch dem Vorbringen der Klägerin, gegenüber Händlern außerhalb ihres von der Kommission akzeptierten selektiven Vertriebssystems habe sie keine Verpflichtungen, ist nicht zu folgen.

16 Die Klägerin darf nämlich das von ihr im Vereinigten Königreich unterhaltene selektive Vertriebssystem nicht dazu benutzen, Hindernisse für unabhängige Händler aufzurichten, die Fahrzeuge aus anderen Mitgliedstaaten reimportieren wollen (vgl. Urteile vom 21. Februar 1984 in der Rechtssache 86/82, Hasselblad, Slg. 1984, 883, und vom 10. Dezember 1985 in der Rechtssache 31/85, ETA, Slg. 1985, 3933). Der Umstand, daß die Kommission dieses Vertriebssystem akzeptierte, rechtfertigt jedenfalls nicht, daß die Klägerin ihre beherrschende Stellung mißbräuchlich ausnutzt.

17 Weiter macht die Klägerin geschäftliche Erwägungen geltend. Da sie auf dem britischen Markt keine Metros mit Linkslenkung mehr verkaufe, habe sie an der Aufrechterhaltung der NTA-Bescheinigung für diese Fahrzeuge kein geschäftliches Interesse mehr; das Auslaufenlassen der Typenbetriebserlaubnis sei aus Gründen der Produktionskostensenkung geboten.

18 Dieses Vorbringen ist in sich unerheblich, da die Klägerin durch die Erlangung einer NTA-Bescheinigung für Linkslenkungsversionen eine Lage geschaffen hatte, in der im Vereinigten Königreich aus den kontinentalen Mitgliedstaaten der EWG reimportierte Fahrzeuge mit Linkslenkung verkauft wurden. Aus den Protokollen der Sitzungen des Verbandes der Händler der Klägerin im Vereinigten Königreich ergibt sich, daß die Nichtverlängerung der NTA-Bescheinigung für Metros mit Linkslenkung nur in der Absicht erfolgte, die Reimporte zu behindern und das Vertriebsnetz zu schützen. Die von der Klägerin angeführten Einsparungsgründe

überzeugen nicht: Die Verlängerung der NTA-Bescheinigung durch die Mitteilung der an den Linkslenkungsversionen vorgenommenen Änderungen konnte nur ganz unbedeutende Verwaltungskosten verursachen, zumal diese Änderungen nach dem Ergebnis der mündlichen Verhandlung mit den an den Fahrzeugen mit Rechtslenkung vorgenommenen übereinstimmten.

19 Die Klägerin macht weiter geltend, sie habe den guten Namen ihrer Marke schützen wollen; außerdem habe sie auf die sachliche Eignung der Importeure achten müssen, die Fahrzeuge mit Linkslenkung auf Rechtslenkung umrüsteten. Dieses Vorbringen ist unbegründet, da sich die NTA-Bescheinigung und die Übereinstimmungsbescheinigungen auf Linkslenkungsversionen bezogen und die Umrüstung der Fahrzeuge auf Rechtslenkung nach Verkauf und Zulassung der Kontrolle der Klägerin entzogen ist. Die Klägerin kann die Käufer solcher Fahrzeuge nicht daran hindern, sich insoweit an Werkstätten außerhalb des klägerischen Netzes zu wenden.

20 Schließlich greift auch das Argument der Klägerin nicht durch, die Nichtverlängerung der NTA-Bescheinigung für Fahrzeuge mit Linkslenkung habe den Handel nicht behindert. Die vorgelegten Statistiken beziehen sich auf den Gesamtumfang der Fahrzeugreimporte und sagen über den Umfang der Reimporte zum Zwecke des Wiederverkaufs durch Händler nichts aus. Vor allem aber kann eine Maßnahme auch dann als Beeinträchtigung des Handels zwischen den Mitgliedstaaten angesehen werden, wenn ihre tatsächlichen Auswirkungen auf den Umfang dieses Handels nicht konkret festgestellt sind; bereits nach dem Wortlaut der Artikel 85 und 86 EWG-Vertrag genügt es, daß sie geeignet sind, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen. Unbestreitbar hat die Klägerin aber, indem sie die Zulassung von gewerblichen reimportierten Fahrzeugen unmöglich machte, Maßnahmen getroffen, die geeignet waren, den Handel mit solchen Fahrzeugen zwischen den Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen.

21 Somit hat die Klägerin, als sie im Oktober 1981 die NTA-Bescheinigung für Metros mit Linkslenkung auslaufen ließ, die ihr im britischen Kraftfahrzeugzulassungsrecht eingeräumte beherrschende Stellung mit dem Ziel mißbraucht, Reimporte zu behindern, die sich infolge der ursprünglichen Erteilung einer NTA-Bescheinigung für diesen Fahrzeugtyp rechtmäßig entwickeln konnten.

b) *Die Weigerung, Übereinstimmungsbescheinigungen auszustellen*

22 Nach den dem Gerichtshof vorliegenden Erläuterungen erfaßt die NTA-Bescheinigung alle von der Klägerin in Übereinstimmung mit dieser Bescheinigung hergestellten Fahrzeuge sowie solche, deren technische Daten der zuständigen Behörde später mitgeteilt wurden; sie erfaßt nur solche Fahrzeuge nicht, an denen nichtmitgeteilte Änderungen vorgenommen wurden. Obwohl die Klägerin ab Oktober 1981 die Änderungen ihrer Metros mit Linkslenkung nicht mehr mitteilte, konnte sie somit Übereinstimmungsbescheinigungen sowohl für vor diesem Zeitpunkt hergestellte Fahrzeuge als auch für solche ausstellen, die zwar nach diesem Zeitpunkt hergestellt wurden, an denen aber gegenüber dem früher genehmigten Typ keine nichtmitgeteilten Änderungen vorgenommen worden waren.

23 Die Klägerin konnte sich somit darüber, ob sie Übereinstimmungsbescheinigungen ausstellen durfte, einfach dadurch vergewissern, daß sie die — die Fahrzeuge identifizierenden — Fahrgestellnummern erfragte und das Herstellungsdatum prüfte, um festzustellen, ob nichtmitgeteilte Änderungen vorgenommen worden waren. Eine Prüfung der von Händlern an die Klägerin gerichteten Anträge ergibt, daß letztere zumindest in vier Fällen zu dem Ergebnis hätte gelangen können, daß die Fahrzeuge noch von der NTA-Bescheinigung gedeckt waren. Die Klägerin gab jedoch ausweichende Antworten und ließ die Betroffenen über die einzuhaltenden Förmlichkeiten im Ungewissen, um sie von Reimporten abzuhalten. Die Antworten der Klägerin lassen erkennen, daß diese vorsätzlich, wenn nicht die Ausstellung von Übereinstimmungsbescheinigungen, die vielleicht nicht in allen Fällen klar und ausdrücklich beantragt worden war, so doch jedenfalls die Informationen und Dienstleistungen verweigerte, die für die Zulassung der Fahrzeuge erforderlich waren und die aufgrund des britischen Rechts nur sie den Händlern zukommen lassen konnte.

24 Dieses Verhalten ist Ausdruck der klaren Absicht der Klägerin, Reimporte zu behindern, die mit ihren Vertragshändlern in Wettbewerb traten; es ist deshalb als Mißbrauch einer beherrschenden Stellung anzusehen.

c) *Die überhöhten Gebühren*

25 Nach den Akten verlangte die Klägerin für die Erteilung von Übereinstimmungsbescheinigungen für Metros mit Rechts- wie mit Linkslenkung ursprünglich eine

einheitliche Gebühr von 25 UKL. Für Fahrzeuge mit Rechtslenkung blieb es bei diesem Betrag; für Fahrzeuge mit Linkslenkung erhöhte die Klägerin die Gebühr am 1. Juli 1981 für Händler auf 150 UKL und für Verbraucher auf 100 UKL. Am 16. März 1983 setzte die Klägerin die Gebühr einheitlich auf 100 UKL herab, nachdem die Kommission in ihrer Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 17. Juli 1982 den Betrag von 150 UKL als überhöht gerügt hatte. Während des Verfahrens wurde dieser Betrag weiter auf 50 UKL herabgesetzt.

26 Die Klägerin bestreitet, mit der Erhebung einer Gebühr von 150 UKL oder von 100 UKL eine beherrschende Stellung mißbräuchlich ausgenützt zu haben.

27 Wie der Gerichtshof in seinem Urteil vom 13. November 1975 (Rechtssache 26/75, a. a. O.) entschied, liegt eine mißbräuchliche Ausnutzung einer beherrschenden Stellung vor, wenn ein Unternehmen, das ein hoheitliches Monopol innehat, für seine Dienstleistungen Gebühren erhebt, die außer Verhältnis zu dem wirtschaftlichen Wert der erbrachten Leistung stehen.

28 Nach den Akten und den Erläuterungen der Parteien erfordert die Erteilung einer Übereinstimmungsbescheinigung bei Fahrzeugen mit Rechts- wie bei solchen mit Linkslenkung die Feststellung des Herstellungsdatums des Fahrzeuges anhand der Fahrgestellnummer; aus diesem Datum läßt sich dann die dem Fahrzeug entsprechende Nummer der NTA-Bescheinigung ermitteln. Es handelt sich somit um einen einfachen verwaltungsmäßigen Überprüfungsvorgang, der keine nennenswerten Kosten verursacht. Bei Fahrzeugen mit Linkslenkung wird die Bescheinigung grundsätzlich vor ihrer eventuellen Umrüstung auf Rechtslenkung ausgestellt. Der einzige Unterschied gegenüber der Erteilung einer Bescheinigung für ein Fahrzeug mit Rechtslenkung besteht in der Feststellung, daß die vier für ein Fahrzeug mit Linkslenkung erforderlichen Anpassungen — Ausrichtung der Scheinwerfer, Tachometeranzeige in Meilen, Anpassung der Nebelschlußleuchte und Anbringung eines Außenspiegels an der rechten Vordertür — vorgenommen wurden. Diese Feststellung setzt nicht voraus, daß das Fahrzeug in Augenschein genommen wird, sondern erfolgt anhand einer Bestätigung einer Werkstatt; unter dem Gesichtspunkt der entstehenden Kosten erlaubt sie somit keinen unterschiedlichen Gebührensatz für die Erteilung der Übereinstimmungsbescheinigung danach, ob das Fahrzeug Links- oder Rechtslenkung hat. Gleichwohl war diese Gebühr ursprünglich für Fahrzeuge mit Linkslenkung sechsmal so hoch.

29 Im übrigen hat die Klägerin in der Sitzung eingeräumt, daß die während einer gewissen Zeit getroffene Unterscheidung danach, ob die Bescheinigung von einem Händler — dieser mußte 150 UKL zahlen — oder von einem Verbraucher, der nur 100 UKL zu zahlen hatte, beantragt wurde, sich nicht aus den Kosten erklärte, sondern aus der Überlegung, daß der Händler, der einen Gewinn erzielen wolle, eine höhere Gebühr tragen könne. Daß die Gebühr zunächst auf 100 UKL, dann auf 50 UKL herabgesetzt wurde, während sie für Fahrzeuge mit Rechtslenkung bei 25 UKL verblieb, erlaubt ebenfalls den Schluß, daß sie ausschließlich mit dem Ziel festgesetzt wurde, den Reimport von Fahrzeugen mit Linkslenkung weniger reizvoll erscheinen zu lassen.

30 Bei dieser Sachlage konnte die Kommission zu Recht feststellen, daß die Gebühr außer Verhältnis zum wirtschaftlichen Wert der erbrachten Leistung stand und daß dies eine mißbräuchliche Ausnutzung der der Klägerin im britischen Recht eingeräumten Monopolstellung darstellte.

31 Die Klägerin bringt weiter vor, die Gebühr von 150 UKL sei nur vom 1. Juli 1981 bis zum Auslaufen der NTA-Bescheinigung im Oktober 1981 erhoben worden; dieser Zeitraum sei zu kurz, als daß die Gebühr als Verstoß angesehen werden könnte.

32 Sicherlich hat die Klägerin die Gebühr sehr schnell von 150 UKL auf 100 UKL herabgesetzt, nachdem die Kommission sie auf den Verstoß hingewiesen hatte; die Kommission hat dem im übrigen bei der Beurteilung der Schwere des Verstoßes und bei der Festsetzung der Geldbuße Rechnung getragen. Die kooperative Haltung der Klägerin und die Dauer der Gebührenerhebung ändern jedoch nichts am Vorliegen eines Verstoßes.

33 Das Vorbringen der Klägerin schließlich, die Höhe der Gebühr habe sich auf den Umfang der Reimporte nicht ungünstig ausgewirkt, ist, wie bereits dargelegt, unerheblich.

34 Die von der Kommission in der angefochtenen Entscheidung festgehaltenen Beschwerdepunkte bestehen somit zu Recht.

Die Frage der Verletzung bestimmter Rechtsgrundsätze

a) *Rechtliches Gehör*

35 Die Klägerin rügt, gegen die am 16. März 1983 eingeführte Gebühr in Höhe von 100 UKL habe sich die Kommission erst mit Schreiben vom 25. August 1983 gewandt, so daß die Klägerin bis zu diesem Schreiben darauf habe vertrauen können, daß die Kommission eine Gebühr in dieser Höhe hinnehmen werde. Die Mitteilung der Beschwerdepunkte habe sich im übrigen nur auf die Gebühr von 150 UKL bezogen.

36 In der Mitteilung der Beschwerdepunkte rügt die Kommission im wesentlichen, daß die Gebühr von 150 UKL außer Verhältnis zu der ursprünglichen Gebühr von 25 UKL stehe. Die Klägerin konnte nicht nur, sie mußte verstehen, daß nicht eine bestimmte Höhe der Gebühr gerügt wurde, sondern der Umstand, daß sie generell überhöht war. Unter Berücksichtigung der im Urteil General Motors (a. a. O.) aufgestellten Kriterien mußte die Klägerin wissen, daß die Höhe der Gebühr in einem angemessenen Verhältnis zum wirtschaftlichen Wert der Leistung stehen muß. Ihr wurde also weder ein neuer Punkt vorgeworfen, noch wurde sie an der Wahrnehmung des rechtlichen Gehörs gehindert, als die Kommission sie mit Schreiben vom 25. August 1983 davon unterrichtete, daß auch ein Betrag von 100 UKL unverhältnismäßig sei, und Unterlagen über die durch die Erteilung einer Bescheinigung verursachten Kosten anforderte.

37 Verfahrensrechtlich gesehen hat die Kommission somit den vorgeworfenen Verstoß hinreichend umschrieben und der Klägerin Gelegenheit gegeben, „zum Vorliegen und zur Erheblichkeit der behaupteten Tatsachen und Umstände ... Stellung zu nehmen" (vgl. Urteil vom 13. Februar 1979 in der Rechtssache 85/76, Hoffmann-La Roche, Slg. 1979, 461).

b) *Befugnismißbrauch*

38 Die Klägerin rügt, die Kommission habe das Verfahren nach der Erneuerung der NTA-Bescheinigung für Metros mit Linkslenkung nur deshalb fortgeführt, um sie zu veranlassen, den Preis von Metros mit Rechtslenkung auf dem Kontinent zu senken, was zu einem Markt für Reimporte im Vereinigten Königreich habe führen und die dort praktizierte Preisstruktur habe untergraben sollen.

39 Die beiden Fragen können, wie die Kommission zugesteht, als zusammengehörig betrachtet werden, da das Preisniveau für Fahrzeuge mit Rechtslenkung auf dem Kontinent erklärt, daß im wesentlichen Fahrzeuge mit Linkslenkung reimportiert wurden. Im übrigen zeigen die beiden Fragen deutlich die Entschlossenheit der Klägerin, im Vereinigten Königreich ein dem Wettbewerb der Reimporte entzogenes Preisniveau aufrechtzuerhalten. Der Umstand, daß die Kommission im Laufe der Untersuchung die damit zusammenhängende Frage der von der Klägerin in den kontinentaleuropäischen Mitgliedstaaten praktizierten Preispolitik aufwarf, die zu diskutieren die Klägerin sich im übrigen bereit erklärte, stellte keinen Befugnismißbrauch dar, da der Tatbestand des Mißbrauchs einer beherrschenden Stellung erfüllt war und Verfahren wie Entscheidung sich im Rahmen der mitgeteilten Beschwerdepunkte hielten.

40 Die Rügen, die sich auf eine Verletzung des rechtlichen Gehörs und auf Befugnismißbrauch stützen, sind folglich zurückzuweisen.

c) *Diskriminierungsverbot*

41 Die Klägerin rügt, das Verlangen der Kommission, die NTA-Bescheinigung für Metros mit Linkslenkung zu erneuern, stelle sie gegenüber anderen britischen Kraftfahrzeugherstellern schlechter, denen eine solche Verpflichtung nicht auferlegt worden sei.

42 Wie die Kommission hervorhebt, unterscheidet sich jedoch die Lage dieser anderen Hersteller von derjenigen der Klägerin, da nur letztere eine NTA-Bescheinigung für Fahrzeuge mit Linkslenkung beantragt und so die Entstehung eines Marktes für reimportierte Fahrzeuge zugelassen hatte.

43 Eine Verletzung des Diskriminierungsverbotes, das nach der Rechtsprechung des Gerichtshofes nur die unterschiedliche Behandlung gleicher Fallgestaltungen verbietet, liegt somit nicht vor.

Der Hilfsantrag auf Herabsetzung der Geldbuße

44 Die Kommission hat die Geldbuße nach Maßgabe der Schwere und der Dauer des Verstoßes festgesetzt und laut den Begründungserwägungen ihrer Entscheidung dabei die kooperative Haltung der Klägerin im Laufe des Verfahrens berücksichtigt.

45 Der Antrag auf Herabsetzung der Geldbuße ist deshalb zurückzuweisen.

Kosten

46 Nach Artikel 69 § 2 Verfahrensordnung trägt die unterliegende Partei die Kosten des Verfahrens. Da die Klägerin mit ihrem Vorbringen unterlegen ist, sind ihr die Kosten einschließlich derjenigen des Streithelfers aufzuerlegen.

Aus diesen Gründen

hat

DER GERICHTSHOF (Fünfte Kammer)

für Recht erkannt und entschieden:

1) Die Klage wird abgewiesen.

2) Die Klägerin trägt die Kosten des Verfahrens einschließlich derjenigen des Streithelfers.

Galmot Schockweiler

Everling Joliet Moitinho de Almeida

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 11. November 1986.

Der Kanzler

P. Heim

Der Präsident der Fünften Kammer

Y. Galmot