aber verschiedenen Markt der für diese Händler unentbehrlichen Dienstleistungen inne.

2. Ein Kraftfahrzeughersteller darf das von ihm in einem Mitgliedstaat eingeführte selektive Vertriebssystem nicht dazu benutzen, dadurch Hindernisse für den Reimport von Fahrzeugen aus anderen Mitgliedstaaten durch nicht seinem Vertriebsnetz angehörende Händler aufzurichten, daß er eine Typenbetriebserlaubnis nicht erneuert.

Der Umstand, daß das selektive Vertriebssystem von der Kommission akzeptiert worden ist, vermag den in einem solchen Vorgehen liegenden Mißbrauch einer beherrschenden Stellung nicht zu rechtfertigen.

3. Eine mißbräuchliche Ausnutzung einer beherrschenden Stellung liegt vor, wenn ein Unternehmen, das ein gesetzliches Monopol innehat, für seine Dienstleistungen Gebühren erhebt, die außer Verhältnis zum wirtschaftlichen Wert der erbrachten Leistung stehen.

SITZUNGSBERICHT
in der Rechtssache 226/84 *

I — Sachverhalt und schriftliches Verfahren

1. Die Zulassung von Kraftfahrzeugen in Großbritannien unterliegt Section 47 des Road Traffic Act 1972 [Straßenverkehrsgesetz] mit Änderungen durch den Road Traffic Act 1974 und die Motor Vehicles (Type Approval) (Great Britain) Regulations [Verordnungen über die Betriebserlaubnis] (Statutory Instrument Nr. 1092 aus 1979, NTA-Verordnungen).

Nach Section 47 (4) muß ein Fahrzeughersteller beim Verkehrsministerium das „British National Type Approval Certificate" (Typenbetriebserlaubnis, NTA-Bescheinigung) beantragen, in dem bestätigt wird, daß das Fahrzeug den einschlägigen Erfordernissen für die Erteilung der Typenbetriebserlaubnis entspricht, und in dem die zulässigen Varianten des zugelassenen Typs aufgeführt sind. Vor der Erteilung der Betriebserlaubnis untersucht das Verkehrsministerium zum einen, ob das Fahrzeug den Vorschriften der Typenbetriebserlaubnis entspricht, und vergewissert sich zum anderen, daß alle Vorkehrungen getroffen sind, um sicherzustellen, daß andere Fahrzeuge, die mit dem erlaubten Modell übereinstimmen sollen, damit auch tatsächlich übereinstimmen.

Nach Section 47 (5) kann der Hersteller auf der Grundlage der NTA-Bescheinigung „Certificates of conformity" (Übereinstimmungsbescheinigungen) ausstellen, die für jedes einzelne von ihm hergestellte Fahrzeug bestätigen, daß es mit dem genehmigten Fahrzeug übereinstimmt.

Nach Punkt 2 (2) der NTA-Bescheinigung teilt der Hersteller dem Verkehrsministerium alle Änderungen mit, die er an dem Modell vorzunehmen beabsichtigt.

* Verfahrenssprache: Englisch.

Werden mitteilungspflichtige Änderungen vorgenommen, aber nicht mitgeteilt, so erlischt nach einem Schreiben der Ständigen Vertretung des Vereinigten Königreichs bei den Europäischen Gemeinschaften vom 19. Juli 1985 die Typenbetriebserlaubnis nicht; für Fahrzeuge, an denen solche Änderungen vorgenommen wurden, können Übereinstimmungsbescheinigungen jedoch nicht mehr ausgestellt werden.

Nach Section 47 (8) kann jedermann (Hersteller, Importeur oder Verbraucher) ein „Minister's Approval Certificate", auch als „Primary Minister's Approval Certificate" (ministerielle Grunderlaubnis, PMAC) bekannt, beantragen, in der bestätigt wird, daß das Fahrzeug den Betriebserlaubniserfordernissen entspricht. Zu diesem Zweck führt der Importeur das Fahrzeug dem Verkehrsministerium für eine recht kostspielige technische Untersuchung vor. Die Untersuchung unterbleibt, wenn der Hersteller den Importeur mit technischen Daten, den sogenannten „Systemdaten", über das Fahrzeug versieht. Alle späteren Änderungen des Fahrzeugs müssen wie im Falle der NTA-Bescheinigung mitgeteilt werden.

Nach Section 47 (11) kann der Minister dem Hersteller oder Importeur eines Fahrzeugs, das mit einem Fahrzeug übereinstimmt, für das ein PMAC erteilt wurde, weitere ministerielle Erlaubnisse (Subsequent Minister's Approval Certificates, SMAC) erteilen. Den Nachweis der Übereinstimmung muß der Inhaber des PMAC erbringen, da nur er sagen kann, ob das fragliche Fahrzeug der PMAC entspricht.

Nach der NTA-Verordnung Nr. 3 (2 e) unterliegen von Verbrauchern eingeführte Fahrzeuge nicht den Bestimmungen über die Betriebserlaubnis, soweit sie außerhalb Großbritanniens zum persönlichen Gebrauch erworben wurden, vom Verbraucher oder von von ihm abhängigen Personen außerhalb Großbritanniens verwendet wurden, ausschließlich zum persönlichen Gebrauch in Großbritannien bestimmt sind und der Fahrzeugimporteur mindestens zwölf Monate in Großbritannien zu bleiben beabsichtigt.

2. Die Klägerin, der einzige in britischem Eigentum stehende Hersteller von Serienfahrzeugen, brachte 1980 den Metro auf den Markt. Seit der Schließung der Montagefabrik in Belgien im Jahre 1980 wird der Metro ausschließlich im Vereinigten Königreich hergestellt. Dem britischen Markt entsprechende Fahrzeuge mit Rechtslenkung wurden in die anderen Mitgliedstaaten der EWG nur noch ausnahmsweise an britische Diplomaten und Militärs geliefert, die im Ausland Dienst taten.

3. Im Jahre 1980 beantragte die Klägerin eine NTA-Bescheinigung für die Links- und die Rechtslenkungsversion des Metro. Nach dem Vorbringen der Klägerin beantragte sie die Betriebserlaubnis für Fahrzeuge mit Linkslenkung, weil sie auf dem britischen Markt Fahrzeuge dieses Typs abzusetzen wünschte, die zur Ausfuhr bestimmt waren, aber auf Beschwerden hin an den Hersteller zurückgesandt worden waren. Der Importeur eines Fahrzeugs mit Linkslenkung konnte von der Klägerin gegen Zahlung einer bestimmten Gebühr und gegen den Nachweis, daß bestimmte geringfügige Änderungen am Fahrzeug vorgenommen worden waren, eine Übereinstimmungsbescheinigung erhalten. Danach konnte er das Fahrzeug auf Rechtslenkung umrüsten, ohne dadurch die Betriebserlaubnis zu gefährden.

4. Die Preisdifferenz zwischen den auf dem Kontinent vertriebenen Metros mit Linkslenkung und der von Vertragshändlern im selektiven Vertriebssystem der Klägerin im Vereinigten Königreich vertriebenen entsprechenden Modellen mit Rechtslenkung führte zu Reimporten von Metros in das

Vereinigte Königreich, und zwar hauptsächlich aus Belgien. Diese Paralleleinfuhren, die es seit 1981 gab, wurden sowohl von Verbrauchern wie von Nichtvertragshändlern vorgenommen.

5. Nach einer Sitzung des Händlerverbandes vom 16. Juli 1981, bei der Beschwerden über die Paralleleinfuhren laut wurden, erhöhte die Klägerin die von Händlern verlangte Gebühr für die Ausstellung einer Übereinstimmungsbescheinigung für ein Fahrzeug mit Linkslenkung von 25 UKL auf 150 UKL, beließ sie aber für Verbraucher und für Fahrzeuge mit Rechtslenkung bei 25 UKL. Auf einer ähnlichen Sitzung vom 4. November 1981 unterrichtete die Klägerin ihre britischen Vertragshändler davon, daß es sich kaufmännisch nicht mehr rechtfertigen lasse, die Typenbetriebserlaubnis für Fahrzeuge mit Linkslenkung beizubehalten, und daß die bestehenden Erlaubnisse ab Oktober 1981 auslaufen sollten. Demgemäß unterrichtete die Klägerin das Verkehrsministerium nicht mehr über die an Linkslenkungsversionen vorgenommenen Änderungen. In der Zeit von Juni 1981 bis April 1982 lehnte es die Klägerin ab, Importeuren Übereinstimmungsbescheinigungen auszustellen oder sie mit den für eine Zulassung erforderlichen Informationen zu versehen, da die Betriebserlaubnis angeblich nicht mehr bestand. Beispielsweise fragte der Streithelfer, ein Kraftfahrzeughändler und Importeur von Fahrzeugen der Klägerin, diese am 13. November 1981, ob eine Betriebserlaubnis für einen Metro mit Linkslenkung erteilt worden sei, dessen Fahrgestellnummer er angab. Die Klägerin antwortete am 17. November 1981, sie könne ihm weder für dieses Fahrzeug noch für irgendeinen anderen Metro mit Linkslenkung die Nummer einer Betriebserlaubnis angeben.

6. Am 26. Juni 1982 leitete die Kommission ein Verfahren nach Artikel 3 der Verordnung Nr. 17 vom 6. Februar 1962 — Erste Durchführungsverordnung zu den Artikeln 85 und 86 des Vertrages — (ABl. 1962, Nr. 13, S. 204) gegen die Klägerin ein. Am 17. Juli 1962 stellte sie ihr eine Mitteilung der Beschwerdepunkte zu, worin ihr Mißbrauch ihrer beherrschenden Stellung bei der Erteilung von Übereinstimmungsbescheinigungen für Metros vorgeworfen wurde; die Klägerin habe sich geweigert, einigen Nichtvertragshändlern und Verbrauchern, die Metros nach Großbritannien reimportiert hätten, solche Bescheinigungen zu erteilen; sie habe vorsätzlich die Verlängerung der NTA-Bescheinigung für Fahrzeuge mit Linkslenkung unterlassen und sie habe für die Erteilung von Übereinstimmungsbescheinigungen eine Gebühr verlangt, die außer Verhältnis zu den damit verbundenen Kosten gestanden habe und gegenüber der von der Klägerin für andere Versionen desselben Fahrzeugs verlangten Gebühr diskriminierend gewesen sei.

In ihrer Antwort vom 24. August 1982 bestritt die Klägerin, eine beherrschende Stellung in irgendeiner von den NTA-Vorschriften abgeleiteten wirtschaftlichen Tätigkeit innezuhaben oder eine solche beherrschende Stellung mißbraucht zu haben.

Bei der Anhörung vom 19. Oktober 1982 verpflichtete sich die Klägerin, die Betriebserlaubnis für Metros mit Linkslenkung zu erneuern und eine einheitliche Gebühr von 100 UKL für die Ausgabe von Übereinstimmungsbescheinigungen einzuführen.

Mit Schreiben vom 6. Mai 1983 warf die Kommission die Frage nach der Lieferung von Fahrzeugen mit Rechtslenkung in die kontinental-europäischen Länder, für die eine Lösung möglich erscheine, sowie die ungelöste Frage des für diese Fahrzeuge erhobenen Preises auf.

In ihrer Antwort vom 9. Juni 1983 verwies die Klägerin auf die Maßnahmen, die sie auf die Beschwerdepunkte der Kommission

hin getroffen habe; sie habe erneut eine Betriebserlaubnis für Fahrzeuge mit Linkslenkung beantragt, Übereinstimmungsbescheinigungen ausgestellt und ein Verfahren für die Erfüllung von Aufträgen für Rechtslenkungsversionen von Kunden aus kontinentaleuropäischen Ländern eingeführt.

Mit Schreiben vom 25. August 1983 machte die Kommission geltend, jede 50 UKL übersteigende Gebühr sei unverhältnismäßig.

Am 22. September 1983 verteidigte die Klägerin ihre Gebühren von 25 UKL für Fahrzeuge mit Rechtslenkung, bei der sich eine Bescheinigung einfach ausstellen lasse, und von 100 UKL für Fahrzeuge mit Linkslenkung, bei denen die Bescheinigung mehr Arbeit erfordere.

7. Am 2. Juli 1984 stellte die Kommission der Klägerin die Entscheidung 84/379/EWG betreffend ein Verfahren nach Artikel 86 EWG-Vertrag (Sache Nr. IV/30.615-BL; ABl. L 207, S. 11) zu. Nach deren Artikel 1 hat die Klägerin gegen Artikel 86 EWG-Vertrag verstoßen durch die Ablehnung der Erteilung von Übereinstimmungsbescheinigungen in der Zeit vom Juni 1981 bis zum April 1982, als eine NTA-Bescheinigung für den Metro mit Linkslenkung in Kraft war, durch die Entscheidung vom November 1981, für Metros mit Linkslenkung keine NTA-Bescheinigung mehr zu beantragen, um so die Wiedereinfuhr dieses Fahrzeugs aus anderen Mitgliedstaaten in das Vereinigte Königreich zu behindern, sowie dadurch, daß sie Händlern für die Erteilung von Übereinstimmungsbescheinigungen für Metros mit Linkslenkung in der Zeit von August 1981 bis April 1982 150 UKL in Rechnung stellte und sowohl von unabhängigen Händlern als auch Verbrauchern seit dem 16. März 1983, als die NTA für den Metro mit Linkslenkung erneuert wurde, 100 UKL für die gleiche Dienstleistung verlangt.

In Artikel 2 der Entscheidung wurde gegen die Klägerin eine Geldbuße in Höhe von 350 000 ECU festgesetzt.

Nach Artikel 3 hatte die Klägerin die Erhebung einer Gebühr von 100 UKL unverzüglich einzustellen.

8. Mit Klageschrift, die am 11. September 1984 bei der Kanzlei des Gerichtshofes eingegangen ist, hat die *Klägerin* Klage gegen die Kommission mit dem Antrag erhoben,

— die Entscheidung 84/379/EWG der Kommission vom 2. Juli 1984 aufzuheben und

— die Kommission in die Kosten zu verurteilen.

9. Die *Kommission* beantragt,

— die Klage als unbegründet abzuweisen,

— der Klägerin die Kosten der Kommission aufzuerlegen.

10. Mit Beschluß vom 30. Januar 1985 ist in der Rechtssache 226/84 ein Kraftfahrzeughändler aus Minehead (Somerset) als Streithelfer zur Unterstützung der Anträge der Kommission zugelassen worden.

11. Das schriftliche Verfahren ist ordnungsgemäß abgelaufen. Auf Bericht des Berichterstatters hat der Gerichtshof nach Anhörung des Generalanwalts beschlossen, die mündliche Verhandlung ohne vorherige Beweisaufnahme zu eröffnen. Die Parteien sind aufgefordert worden, bestimmte Fragen schriftlich zu beantworten; sie sind dem fristgerecht nachgekommen.

12. Mit Beschluß vom 15. Januar 1986, geändert durch Beschluß vom 29. Januar 1986, hat der Gerichtshof die Sache gemäß Artikel 95 §§ 1 und 2 Verfahrensordnung an die Fünfte Kammer verwiesen.

II — Angriffs- und Verteidigungsmittel der Parteien im schriftlichen Verfahren

A — *Die Nichtverlängerung der Betriebserlaubnis für den Metro mit Linkslenkung*

1. Die *Klägerin* macht geltend, selbst wenn es einen eigenen Markt der Erteilung von Informationen oder der Leistung von Diensten im Hinblick auf die Betriebserlaubnis geben sollte, so habe sie auf diesem Markt keine beherrschende Stellung inne. Anders als General Motors (Urteil vom 13. November 1975 in der Rechtssache 26/75, General Motors/Kommission, Slg. 1975, 1367) könne sie den Handel insbesondere wegen der Regelung der Einfuhren für persönliche Zwecke nicht beeinträchtigen. Außerdem zeigten Statistiken, daß die Einfuhren von Metros in das Vereinigte Königreich nach dem Auslaufen der NTA-Bescheinigung zugenommen hätten.

Nach Artikel 86 EWG-Vertrag sei die Klägerin nicht verpflichtet, eine NTA-Bescheinigung für Metros mit Linkslenkung zu beantragen oder aufrechtzuerhalten; die Klägerin versorge den britischen Markt nicht mit derartigen Fahrzeugen und habe kein wirtschaftliches Interesse daran, die Betriebserlaubnis aufrechtzuerhalten. Da es keinen hergebrachten Kundenstamm für NTA-Bescheinigungen gegeben habe, habe die Kommission nicht zwischen der Entscheidung, keine Betriebserlaubnis zu beantragen, und der Entscheidung, sie nicht zu verlängern, unterscheiden, noch die Nichtverlängerung als vorsätzliche Weigerung einer Lieferung behandeln dürfen. Die Maßnahme der Klägerin sei in sich rechtmäßig; sie werde nicht dadurch rechtswidrig, daß sie mit der Absicht der Behinderung von Paralleleinfuhren getroffen worden sei.

Die Ausstellung von Übereinstimmungsbescheinigungen sei keine kaufmännische Handlung, wie sie für einen Markt charakteristisch sei, sondern eher eine öffentlichrechtliche Aufgabe. Einführende Händler seien von der Klägerin für die Erlangung von Informationen oder Diensten nicht wirtschaftlich abhängig, wie es für eine beherrschende Stellung charakteristisch sei (Urteile vom 6. März 1974 in den verbundenen Rechtssachen 6 und 7/73, Commercial Solvents Corporation, Slg. 1974, 223, und vom 14. Februar 1978 in der Rechtssache 27/76, United Brands Company, Slg. 1978, 207). Die Aussage, die Klägerin habe eine solche Stellung gegenüber einem Händler inne, der mit der Paralleleinfuhr von Fahrzeugen beginnen wolle, laufe darauf hinaus, Artikel 86 auf die Tätigkeiten der Klägerin als Fahrzeuglieferanten anzuwenden. Ein Händler, der Fahrzeuge bereits importiert habe, sei von der Klägerin nicht in hinreichendem Maße wirtschaftlich abhängig.

Angesichts des im Vereinigten Königreich unterhaltenen selektiven Vertriebssystems, dessen Vorteile die Kommission in Einzelentscheidungen und in einem Vorschlag für eine Gruppenfreistellungsverordnung anerkannt habe, sei die Haltung der Klägerin objektiv gerechtfertigt. Das klägerische Vertriebssystem sei der Kommission angezeigt worden; diese habe es niemals als mit Artikel 85 unvereinbar betrachtet. Nach Artikel 86 könne ein Unternehmen nicht verpflichtet sein, Händlern beizustehen, die nicht Teil seines Vertriebsnetzes seien und die erforderlichen technischen und kaufmännischen Qualifikationen nicht besäßen.

Nichtvertragshändler besäßen die für Umrüstungen erforderlichen handwerklichen und technischen Qualifikationen nicht; die Klägerin müsse in der Lage sein, solche Maßnahmen zu überwachen, um die Öffentlichkeit und ihren eigenen guten Namen zu schützen. Die Haltung der Kommission benachteilige sie, da kein anderer Hersteller im Vereinigten Königreich verpflichtet sei, eine NTA-Bescheinigung für Fahrzeuge mit Linkslenkung zu haben und ihre Umrüstung auf Rechtslenkung zu erleichtern.

2. Nach Auffassung der *Kommission* hat der Gerichtshof in der Rechtssache General Motors (a. a. O.) entschieden, daß die Lieferung von Informationen für importierende Händler einen eigenen Markt darstelle. Auf diesem Markt, der sich von dem für Fahrzeuge unterscheide, habe die Klägerin als Inhaberin eines gesetzlich geschaffenen Monopols für die Lieferung von solchen Informationen eine beherrschende Stellung inne; sie sei verpflichtet, diese Stellung nicht zu mißbrauchen. Um die Geschäftspolitik der Klägerin als eines Lieferanten von Fahrzeugen gehe es nicht, da die Händler von der Klägerin nicht für die Lieferung von Fahrzeugen, sondern für die Lieferung von Informationen abhängig seien, die für den Vertrieb der Fahrzeuge erforderlich seien.

Die Zahlen für die Einfuhr von Metros in das Vereinigte Königreich seien irrelevant, da sie nicht zwischen gewerblichen Einfuhren, die der Regelung über NTA-Bescheinigungen unterlägen, und privaten Einfuhren unterschieden, bei denen dies nicht der Fall sei.

Sicherlich sei die Klägerin rechtlich nicht verpflichtet gewesen, eine Typenbetriebserlaubnis zu beantragen; da sie es aber getan habe, habe sie eine besondere Rechts- und Sachlage geschaffen; daß sie die Erlaubnis nicht verlängert habe, stelle einen Mißbrauch dar. Nach den Urteilen in den Rechtssachen Commercial Solvents Corporation und United Brands (a. a. O.) sei die Ablehnung der Lieferung das wesentliche Element des Mißbrauchs; die Anwendung des Artikels 86 auf eine Weigerung, Personen, die noch nicht Kunden seien, zu beliefern, stelle keinesfalls eine Ausweitung der bisherigen Rechtsprechung dar. Die Absicht der Klägerin, den Markt abzuschotten, sei ein erschwerender Umstand des Mißbrauchs der beherrschenden Stellung.

Die Klägerin dürfe die Verträge durchsetzen, auf denen ihr selektives Vertriebssystem beruhe; sie dürfe jedoch nicht das ihr gesetzlich eingeräumte Monopol für die Erlangung der Typenbetriebserlaubnis und die Ausstellung von Übereinstimmungsbescheinigungen dazu mißbrauchen, dieses System zu schützen und nach Gemeinschaftsrecht rechtmäßige Paralleleinfuhren zu verhindern. Der Schutz der Öffentlichkeit gegen fehlerhafte Umrüstungen sei ausschließlich eine Angelegenheit der Behörden. Die Parallelimporteure müßten keine Umrüstungen ausführen; Umrüstungen bedürften keiner Genehmigung der Behörden, der Klägerin oder eines Händlers; werde eine Bescheinigung nach der Umrüstung beantragt, so sei die Klägerin rechtlich nicht verpflichtet, zu prüfen, ob die Umrüstung ordnungsgemäß ausgeführt worden sei.

3. Der *Streithelfer* unterstützt die Auffassung der Kommission, die Klägerin habe eine beherrschende Stellung inne. Die Nichtverlängerung der Typenbetriebserlaubnis beruhe ausschließlich auf dem Wunsch der Klägerin, Paralleleinfuhren zu verhindern. Die klägerischen Zahlen über Reimporte seien irrelevant.

B — *Die Weigerung, Übereinstimmungsbescheinigungen auszustellen*

1. Die *Klägerin* trägt vor, der Inhaber einer NTA-Bescheinigung sei nicht berechtigt, Übereinstimmungsbescheinigungen für Fahrzeuge auszustellen, an denen eine mitteilungspflichtige, aber nicht mitgeteilte Änderung vorgenommen worden sei. Die ersten nicht mitgeteilten derartigen Änderungen stammten vom Oktober 1981. Auf einen angeblichen Glauben der Klägerin, die NTA-Bescheinigung sei für eine Gnadenfrist von sechs Monaten gültig, könne sich die Kommission nicht zum Beweis dafür berufen, daß das klägerische Verhalten einen Mißbrauch darstelle. Im übrigen beruhe die Entscheidung gegen die Klägerin nicht auf einem solchen Glauben, sondern auf der Behauptung, daß die Typenbetriebserlaubnis noch in Kraft gewesen sei.

Von den sechs Fällen einer Weigerung, auf die sich die Kommission beziehe, hätten drei — die in den Fällen von Auto-Europa, International Cars RHD Ltd und Frau Fox — vor Ablauf der Betriebserlaubnis stattgefunden: Auto-Europa habe die Nummern der Erlaubnis erfragt, die Klägerin habe daraufhin angeboten, Übereinstimmungsbescheinigungen vorbehaltlich bestimmter Überprüfungen dahin, ob die Fahrzeuge den Erfordernissen der Betriebserlaubnis entsprächen, zu erteilen. International Cars RHD Ltd habe keine Übereinstimmungsbescheinigungen für bestimmte Fahrzeuge beantragt, sondern um Mitteilung der Typenbetriebserlaubnis für das Modell gebeten; die Klägerin habe ganz zu Recht geantwortet, daß sie diese Nummer, die Beweis für das Vorliegen einer Übereinstimmungsbescheinigung gewesen wäre, nicht mitteilen könne, und daß es für ausgeführte Fahrzeuge mit Linkslenkung keine solche Bescheinigungen gebe. Frau Fox habe sich als Privatimporteur angesehen; die Klägerin habe sie ganz zu Recht auf die Ausnahmen für persönliche Einfuhren hingewiesen. Die Schreiben an Royal Cars AMS Ltd, den Streithelfer und Herrn Doyle seien nach dem 1. Oktober 1981 abgesandt worden. Angesichts des zweifelhaften Charakters der Royal Cars AMS Ltd habe die Klägerin sich geweigert, dieser Zulassungsnummern für bestimmte Teile oder die „Systemdaten" mitzuteilen, um die sie im Hinblick auf die Erlangung einer PMAC ersucht worden sei; diese Informationsverweigerung werde jedoch in der Entscheidung nicht beanstandet. Der Streithelfer habe anscheinend Fahrzeuge zunächst persönlich eingeführt. Anträge auf Zulassung seien mit der Begründung abgelehnt worden, er sei kein Privatimporteur. Die Klägerin habe es abgelehnt, ihm eine Übereinstimmungsbescheinigung auszustellen, da sie geglaubt habe, daß das fragliche Fahrzeug nach dem 1. Oktober 1981 gebaut worden sei. Als die Klägerin mitgeteilt habe, daß sie eine solche Bescheinigung auszustellen bereit sei, sei das betreffende Fahrzeug bereits zugelassen gewesen. Der Antrag von Herrn Doyle habe Minis betroffen, die nach Ablauf der Typenbetriebserlaubnis hergestellt worden seien.

2. Die *Kommission* trägt vor, zu dem Zeitpunkt, zu dem die Informationen verlangt worden seien, sei die NTA-Bescheinigung aufgrund einer sechsmonatigen Gnadenfrist noch in Kraft gewesen; dessen ungeachtet habe die Klägerin den Antragstellern den klaren Eindruck vermittelt, dies sei nicht mehr der Fall. Jedenfalls seien sämtliche Antworten der Klägerin abschlägig gewesen; eine Unterscheidung nach dem Herstellungszeitpunkt des Fahrzeugs sei nicht getroffen worden. Die Antwort der Klägerin an Auto-Europa sei darauf hinausgelaufen, daß es für nach Belgien ausgeführte Fahrzeuge keine Betriebserlaubnis gebe. Offenkundig habe International Cars RHD Ltd Metros mit Linkslenkung reimportieren wollen, um sie in Großbritannien zuzulassen; die klägerische Antwort habe es ausgenützt, daß die Anfrage ungeschickt formuliert gewesen sei, und habe im Ergebnis der an International Cars RHD Ltd entsprochen. Das Schreiben an Frau Fox habe angegeben, daß es für Metros mit Linkslenkung keine Typenbetriebserlaubnis gebe. Auch Royal Cars AMS Ltd habe Fahrzeuge dieses Typs in das Vereinigte Königreich reimportieren wollen; selbst wenn die Typenbetriebserlaubnis abgelaufen gewesen sein sollte, wäre es möglich gewesen, wie die Klägerin selbst zugestehe, eine Übereinstimmungsbescheinigung nach Umrüstung auf Rechtslenkung und Untersuchung durch die Klägerin zu erlangen. Dem Streithelfer habe die Klägerin gesagt, sie könne für Metros mit Linkslenkung keine NTA-Nummern liefern. Selbst wenn die Typenbetriebserlaubnis abgelaufen gewesen sein sollte, als Herr Doyle vorstellig geworden sei, sei die klägerische Antwort irreführend, da sie nicht den geringsten Hinweis auf die Möglichkeit gebe, Übereinstimmungsbescheinigungen nach Umrüstung des Fahrzeugs auf Rechtslenkung auszustellen.

3. Der *Streithelfer* bestreitet, Fahrzeuge für den persönlichen Gebrauch zugelassen zu haben. Die Klägerin habe es nicht nur abgelehnt, eine Übereinstimmungsbescheinigung für ein bestimmtes Fahrzeug auszustellen, sondern auch das Vorliegen einer Erlaubnis für Fahrzeuge mit Linkslenkung bestritten. Die Zulassung des fraglichen Fahrzeugs habe er erst nach erheblichen Kosten und Mühen erreicht.

C — *Die von der Klägerin für Übereinstimmungsbescheinigungen verlangten Gebühren*

1. Die *Klägerin* trägt vor, ab 1. Juli 1981 habe sie die Gebühren für Übereinstimmungsbescheinigungen für solche Fahrzeuge, die von Anfang an in Übereinstimmung mit der NTA-Bescheinigung hergestellt worden seien, auf 25 UKL festgesetzt, für andere, also hauptsächlich für Fahrzeuge mit Linkslenkung, auf 100 UKL für Verbraucher und auf 150 UKL für Händler.

Die Gebühr von 150 UKL sei nicht lange und oft genug erhoben worden, um darin eine mißbräuchliche Ausnutzung zu sehen. Die Gebühr von 100 UKL habe nur Verbraucher betroffen, die keine persönliche Einfuhr vorgenommen hätten. Anders als in der Rechtssache General Motors hätten die Gebühren im Ergebnis Paralleleinfuhren nicht beschränkt, da diese im wesentlichen von Verbrauchern durchgeführt worden seien.

Die Kommission habe nicht nachgewiesen, daß die Gebühren (insbesondere diejenige von 100 UKL) außer Verhältnis zu dem wirtschaftlichen Wert der erbrachten Leistung gestanden hätten. Bescheinigungen für Fahrzeuge, die nicht in Übereinstimmung mit der NTA-Bescheinigung hergestellt worden seien, hätten nur aufgrund sehr komplizierter Tätigkeiten erteilt werden können. Aus dem Urteil in der Rechtssache General Motors (a. a. O.) ergebe sich nicht, ab welcher Höhe eine Gebühr mißbräuchlich sei; die 1973 in Belgien erhobenen Gebühren hätten hier keinen Beweiswert dafür, was 1984 im Vereinigten Königreich zulässig sei.

Die Gebühren der Klägerin entsprächen denen anderer Hersteller oder Verkaufsorganisationen im Vereinigten Königreich; darüber hinaus könnten diese Übereinstimmungsbescheinigungen oder SMAC nur für Fahrzeuge ausstellen, die mit der Typenbetriebserlaubnis für Rechtslenkungsversionen übereinstimmten und entweder gemäß der NTA-Bescheinigung hergestellt worden seien und deshalb keine Änderungen verlangten oder nicht in Übereinstimmung mit der NTA-Bescheinigung hergestellt worden seien und deshalb Änderungen verlangten. Daß nur gegen die Klägerin eine Geldbuße verlangt worden sei, sei diskriminierend.

Für die Zeit vom 16. März 1983, als die Typenbetriebserlaubnis für die Linkslenkungsversion erneuert worden sei, bis zum 31. August 1983, an dem das Schreiben der Kommission vom 25. August 1983 eingegangen sei, in dem die Frage der Gebühr von 100 UKL zum ersten Mal aufgeworfen worden sei, habe die Kommission der Klägerin zu verstehen gegeben, daß diese Gebühr annehmbar sei. Die für diesen Zeitraum auferlegte Geldbuße sei aufzuheben, weil sie dem Grundsatz einer ordnungsgemäßen Verwaltung und/oder dem Grundsatz des Vertrauensschutzes widerspreche.

Auch die Geldbuße für die Zeit nach dem 31. August 1983 sei aufzuheben. In ihrem Schreiben vom 25. August 1983 habe die Kommission die Frage der Gebühr aufgeworfen, ohne die Möglichkeit einer Geldbuße zu erwähnen. Nach der Verordnung Nr. 99/63 der Kommission vom 25. Juli 1963 (ABl. 1963, Nr. 127, S. 2268) über die Anhörung nach Artikel 19 der Verordnung Nr. 17 des Rats habe die Kommission den Beschuldigten von ihrer Absicht zu unterrichten, eine Geldbuße zu verhängen, und

die einschlägigen Informationen über die Schwere und Dauer des Verstoßes zu geben, so daß dieser Stellung nehmen könne.

2. Die *Kommission* erwidert, das Vorbringen, daß Paralleleinfuhren weiterhin stattgefunden hätten, sei unerheblich, da ihre Entscheidung sich ausschließlich auf die Lage von Fahrzeughändlern beziehe.

Die Gebühr von 100 UKL und erst recht diejenige von 150 UKL stünden außer Verhältnis zu recht bescheidenen laufenden Verwaltungsarbeiten, zumal für Inspektionen eine zusätzliche Gebühr erhoben werde. Im Vergleich mit den Gebühren, die für die Ausstellung von Bescheinigungen für Rechtslenkungsversionen erhoben würden, seien sie unverhältnismäßig und diskriminierend. Die Herabsetzung der Gebühr von 150 UKL auf 100 UKL beweise nicht, daß der erste Betrag unverhältnismäßig sei, belege aber deutlich, daß Kosten bei der Festsetzung der Höhe der Gebühr keine entscheidende Rolle gespielt hätten.

Die Zahlen über die Gebühren, die andere Hersteller für Fahrzeuge mit Rechtslenkung erhöben, die mit der NTA-Bescheinigung übereinstimmten, seien unerheblich, da es um die von der Klägerin für diese Art von Bescheinigung erhobenen Gebühren niemals gegangen sei. Die Gebühren für Fahrzeuge, die nicht mit der NTA-Bescheinigung übereinstimmten, beträfen Inspektionen und seien deshalb mit den Gebühren der Klägerin nicht vergleichbar. Der Vorwurf der Diskriminierung sei nicht aufrechtzuerhalten.

Aus dem Urteil in der Rechtssache General Motors (a. a. O.) ergäben sich keine Regeln über die angemessene Höhe einer Gebühr, wohl aber bestimmte Kriterien, beispielsweise das Verhältnis zwischen der Gebühr und dem wirtschaftlichen Wert der geleisteten Dienste oder deren tatsächlichen wirtschaftlichen Kosten.

Die Kommission habe in ihrer Mitteilung der Beschwerdepunkte der Klägerin vorgeworfen, von Händlern eine Gebühr von 150 UKL zu erheben, die damit sechsmal so hoch gewesen sei wie die von Verbrauchern oder von Händlern für Fahrzeuge mit Rechtslenkung erhobenen Gebühren. In ihrer Antwort habe sich die Klägerin bemüht, diese Unterschiede zu rechtfertigen; erst jetzt führe die Klägerin an, sie habe von Verbrauchern für Fahrzeuge mit Linkslenkung seit dem 1. Juli 1981 100 UKL erhoben. Damit ließen sich die erhobenen Gebühren nicht rechtfertigen.

Die Mitteilung der Beschwerdepunkte beziehe sich ganz allgemein auf die Unverhältnismäßigkeit der Gebühren, ohne einen bestimmten Betrag zu nennen; die Kommission habe sich niemals mit der Gebühr von 100 UKL zufriedenerklärt; das Schreiben vom 25. August 1983 lasse sich nicht dahin verstehen, daß sie diesen Betrag für einen vorausgegangenen Zeitraum gebilligt habe.

Aus der Verordnung Nr. 99/63 ergebe sich keine ausdrückliche Verpflichtung der Kommission, ein Unternehmen davon zu unterrichten, daß sie die Verhängung einer Geldbuße erwäge. Jedenfalls sei aber in der Mitteilung der Beschwerdepunkte ausdrücklich gesagt worden, daß die Kommission beabsichtige, für jeden Mißbrauch, darunter die überhöhte Gebührenerhebung, eine Geldbuße zu verhängen. Die wesentlichen Rechts- und Sachkriterien, die zu einer Geldbuße führten, seien ebenso angegeben gewesen wie die Schwere, die Dauer und der Grund des Verstoßes; die Klägerin sei somit in der Lage gewesen, Stellung zu nehmen.

3. Der *Streithelfer* trägt vor, mit den unterschiedlichen Gebühren sei beabsichtigt gewesen, Händler unmittelbar zu benachteiligen. Die Klägerin sei im Unrecht, wenn sie ihre Gebühren mit denen anderer Hersteller für Inspektionen vergleichen wolle.

D — *Verstoß gegen bestimmte Rechtsgrundsätze*

1. Die *Klägerin* wirft der Kommission vor, in Widerspruch zu den Grundsätzen einer ordnungsgemäßen Verwaltung tätig geworden zu sein und/oder ihre Befugnisse mißbraucht zu haben. Obwohl sie ihrer Befriedigung darüber Ausdruck gegeben habe, daß die Betriebserlaubnis für Linkslenkungsversionen erneuert worden sei und daß die Gebühren infolge der Mitteilung der Beschwerdepunkte herabgesetzt worden seien, habe die Kommission das Verfahren gegen die Klägerin allein zu dem Zweck fortgesetzt, weitere Preiszugeständnisse für auf dem Kontinent verkaufte Fahrzeuge mit Rechtslenkung zu erzielen, was nicht Gegenstand des Verfahrens gewesen sei. Für Fahrzeuge mit Rechtslenkung gebe es auf dem Kontinent keine Nachfrage; in Wirklichkeit habe die Kommission gekünstelte Paralleleinfuhren solcher Fahrzeuge vom Kontinent in das Vereinigte Königreich zu dem Zweck schaffen wollen, die Preisstruktur im Vereinigten Königreich auszuhöhlen.

2. Nach dem Vorbringen der *Kommission* sollten die laufenden Verhandlungen mit der Klägerin die von den Parteien schließlich bezogene Stellung nicht beeinflussen. Die Frage des Preises für Fahrzeuge mit Rechtslenkung auf dem Kontinent falle genaugenommen nicht in den Themenkreis der Mitteilung der Beschwerdepunkte, sei aber von erheblicher Bedeutung für die Frage der Typenbetriebserlaubnis für Fahrzeuge mit Linkslenkung; könnten Fahrzeuge mit Rechtslenkung auf dem Kontinent zu Preisen erworben werden, die denen für Fahrzeuge mit Linkslenkung ähnlich wären, so wäre es überflüssig, eine Typenbetriebserlaubnis für Fahrzeuge mit Linkslenkung oder Übereinstimmungsbescheinigungen zu beantragen. Die Frage der Preispolitik gehöre zu den Befugnissen der Kommission; sie sei einer der Faktoren, die die Kommission in Rechnung stellen müsse, wenn sie eine Freistellung für ein selektives Vertriebssystem gewähre.

3. Die *Klägerin* wirft der Kommission vor, gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit und das Diskriminierungsverbot verstoßen zu haben. Die Kommission müsse sicherstellen, daß Verbraucher Fahrzeuge überall im Gemeinsamen Markt kaufen könnten, sie dürfe aber nicht die Gefahr schaffen, daß die ganze Idee des selektiven Vertriebssystems dadurch zerstört werde, daß Paralleleinfuhren durch Nicht-Vertriebshändler gewährleistet würden. Entgegen der Verordnung Nr. 123/85 der Kommission vom 12. Dezember 1984 über die Anwendung von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages auf Gruppen von Vertriebs- und Kundendienstvereinbarungen über Kraftfahrzeuge (ABl. 1985, L 15, S. 16) unterscheide die Kommission nicht zwischen diesen beiden Typen von Paralleleinfuhren; auch habe sie die Ausnahme für persönliche Einfuhren übersehen.

Die Klägerin habe ihre Lage nur der anderer Hersteller, die von der Kommission nicht gezwungen würden, eine NTA-Bescheinigung für Linkslenkungsversionen zu erlangen, angeglichen, indem sie keine Erneuerung der Typenbetriebserlaubnis beantragt habe. In den Fällen von Fiat und Alfa Romeo sei die Kommission nur eingeschritten, um sicherzustellen, daß Verbraucher auf dem Kontinent Rechtslenkungsfahrzeuge zur Einfuhr in das Vereinigte Königreich erwerben könnten.

Das System der Betriebserlaubnis und die Ausstellung von Übereinstimmungsbescheinigungen seien Angelegenheiten des nationalen öffentlichen Rechts. Ein Verfahren gegen das Vereinigte Königreich nach Artikel 30 wäre angemessener und billiger gewesen als ein Verfahren nach Artikel 86 gegen ein einziges Unternehmen.

4. Die *Kommission* trägt vor, sie habe keine Befugnis, die beherrschende Stellung eines

Kraftfahrzeuglieferanten auf dem Markt der Lieferung von Informationen anzugreifen, sondern könne nur eingreifen, wenn es einen Mißbrauch gebe. Die Stellung der Klägerin sei mit der anderer Kraftfahrzeuglieferanten nicht vergleichbar; die Nichtverlängerung der Betriebserlaubnis habe eine bedeutende Bezugsquelle für den britischen Kraftfahrzeugmarkt abgeschnitten und importierende Händler und Verbraucher gleichermaßen geschädigt.

Die Sachen Fiat und Alfa Romeo bezögen sich auf die Preise von Rechtslenkungsfahrzeugen auf dem Kontinent, nicht auf die Typenbetriebserlaubnis. Angesichts der engen Voraussetzungen für die Ausnahme für persönliche Einfuhren könne man der Kommission nicht vorwerfen, sie außer acht gelassen zu haben. Die Kommission sei nicht übers Ziel hinausgeschossen und habe die Klägerin nicht diskriminiert.

In ihrer Mitteilung an die Mitgliedstaaten vom 20. September 1984 habe die Kommission ausgeführt, daß das Verfahren nach Artikel 30 die unmittelbare Anwendung des Artikels 86 auf die betroffenen Unternehmen nicht ausschließe, soweit dessen Tatbestand erfüllt sei. Ein nationales System der Betriebserlaubnis gestatte den Unternehmen nicht, es in einer Weise zu gebrauchen, die mit dem Gemeinschaftsrecht unvereinbar sei.

E — *Die Höhe der Geldbuße*

1. Hilfsweise beantragt die *Klägerin* die Herabsetzung der Geldbuße. Sie verweist dabei auf die bereits wiedergegebenen Gründe hinsichtlich der Nichtverlängerung der Typenbetriebserlaubnis, der Ausstellung der Übereinstimmungsbescheinigungen und der Höhe der Gebühren.

2. Nach Auffassung der *Kommission* ist das Vorbringen der Klägerin für eine Herabsetzung der Gebühr zurückzuweisen; es sei mit dem identisch, mit dem die Rechtswidrigkeit der Entscheidung geltend gemacht werde. Bei der Festsetzung der Gebühr habe die Kommission die kooperative Haltung der Klägerin im Hinblick auf bestimmte Verstöße berücksichtigt.

III — Antworten auf Fragen des Gerichtshofes

1. Auf die Frage, ob für ein Fahrzeug, das nach seiner Fahrgestellnummer als Linkslenkungsfahrzeug hergestellt worden sei, nach seiner Umrüstung auf Rechtslenkung eine Übereinstimmungsbescheinigung erteilt werden könne, hat die Klägerin bestätigt, daß eine Bescheinigung für ein anhand seiner Fahrgestellnummer identifiziertes Fahrzeug ausgestellt werde. Die Antwort auf die Frage des Gerichtshofs hänge von der Auslegung der Section 47 (5) des Road Traffic Act 1972 ab. Es sei fraglich, ob ein Fahrzeug, das nicht vom Hersteller verändert worden sei, im Sinne dieser Bestimmung ein vom Hersteller hergestelltes Fahrzeug sei, das dem Typenfahrzeug entspreche. Aufgrund einer großzügigen Auslegung stelle die Klägerin für solche Fahrzeuge Übereinstimmungsbescheinigungen selbst dann aus, wenn das Lenkrad von der einen Seite auf die andere verlegt worden sei, sofern das Fahrzeug ursprünglich von der Klägerin hergestellt worden sei und bei Ausstellung der Bescheinigung mit dem Typenfahrzeug übereinstimme. Andere Hersteller legten die Bestimmung enger aus. Kein anderer Hersteller stelle eine Übereinstimmungsbescheinigung für ein Fahrzeug aus, dessen Lenkung umgerüstet worden sei. Sie verträten die Ansicht, daß ein solches Fahrzeug kein von ihnen hergestelltes Fahrzeug mit Rechtslenkung sei.

Auf die Aufforderung, die an Metros mit Linkslenkung vorgenommenen, seit dem 1. Oktober 1981 nicht mitgeteilten Änderungen detailliert anzugeben, hat die Klägerin ausgeführt, Änderungen seien vom

1. Oktober 1981 bis gegen Ende 1982 vorgenommen worden. Als die Typenbetriebserlaubnis für den Metro mit Linkslenkung im Oktober 1982 wieder eingeführt worden sei, habe die Klägerin 54 Änderungen hinsichtlich verschiedener technischer Punkte mitgeteilt.

Die Frage, ob diese Änderungen dieselben wie die für Metros mit Linkslenkung mitgeteilten seien, hat die Klägerin bejaht.

2. Die *Kommission* hat auf die Frage, welche Gebühren von anderen britischen Herstellern für die Ausstellung von Übereinstimmungsbescheinigungen erhoben werden, ausgeführt, die von britischen Kraftfahrzeugherstellern bei Parallelimporten erhobenen Gebühren für Übereinstimmungsbescheinigungen (vor Mehrwertsteuer) betrügen bei Ford 17,25 UKL, bei Peugeot-Talbot 25 UKL und bei General Motors 75 UKL. Diese Gebühren würden seit Mai 1983 erhoben, als in Großbritannien ein Verhaltenskodex eingeführt worden sei. General Motors habe seine Gebühr im November 1985 von 50 UKL auf 75 UKL erhöht. In den Zeiträumen von August 1981 bis April 1982 und vom März 1983 bis zum Mai 1983 habe Ford dieselbe Gebühr erhoben wie heute, Talbot habe bis kurz vor der Einführung des Verhaltenskodex keine Gebühr erhoben, General Motors eine Gebühr von 50 UKL.

3. Die *Klägerin* hat darauf hingewiesen, daß sich nur Gleiches vergleichen lasse. Sie sei der einzige Hersteller von Serienfahrzeugen, der Übereinstimmungsbescheinigungen für Fahrzeuge ausstelle, die ursprünglich mit Linkslenkung hergestellt worden seien. Die anderen Hersteller hätten keine NTA-Bescheinigungen für solche Fahrzeuge erlangt und lehnten es ab, Übereinstimmungsbescheinigungen für auf Rechtslenkung umgestellte Fahrzeuge auszustellen. Die Gebühren der anderen Hersteller für die Ausstellung von Übereinstimmungsbescheinigungen gälten nur für Fahrzeuge mit Rechtslenkung, die entsprechend den Besonderheiten des Vereinigten Königreichs hergestellt worden seien und bei denen deshalb keine Änderungen erforderlich seien, und für solche Fahrzeuge mit Rechtslenkung, die entsprechend den Anforderungen außerhalb des Vereinigten Königreichs hergestellt worden seien und bei denen deshalb Änderungen erforderlich seien. Die Gebühren für die erste Gruppe schwankten zwischen 10 UKL und 100 UKL. Bei der zweiten Gruppe verlangten die meisten Hersteller, daß das Fahrzeug von einem Vertragshändler geändert und/oder inspiziert werde. Die Inspektionsgebühren beliefen sich nach den Erkenntnissen der Klägerin auf 100 UKL bis zu 655,50 UKL.

4. Die *Kommission* hat auf das Ersuchen um Vorlage von Statistiken, aus denen sich ab 1980 die Zahl der in das Vereinigte Königreich reimportierten und dort zugelassenen Fahrzeuge mit Links- und Rechtslenkung, aufgeschlüsselt nach privaten und gewerblichen Einfuhren, ergebe, erklärt, eine solche Aufschlüsselung der Statistiken sei nicht erhältlich. 1983 seien 84 000, 1984 83 000 und in der ersten Jahreshälfte 1985 51 000 eingeführte Fahrzeuge im Vereinigten Königreich zugelassen wurden, die von Nichtvertragshändlern verkauft worden seien.

F. Schockweiler
Berichterstatter