nødvendige for forhandlerne, idet det relevante marked ikke er markedet for salg af køretøjer, men et heraf afledt særskilt marked.

2. En bilfabrikant kan ikke ved at undlade at forlænge en standard typegodkendelse udnytte det selektive salgssystem, som bilfabrikanten anvender i en medlemsstat, til at hindre forhandlere, der ikke er optaget i systemet, i at reimportere køretøjer fra andre medlemsstater.

Det forhold, at det selektive salgssystem var anerkendt af Kommissionen, kan ikke berettige det misbrug af en dominerende stilling, som en sådan adfærd udgør.

3. Der foreligger misbrug af en dominerende stilling, når en virksomhed, som har et lovbestemt monopol, for sine tjenesteydelser opkræver gebyrer, der ikke står i et rimeligt forhold til de præsterede ydelser.

RETSMØDERAPPORT
i sag 226/84 *

I — Faktiske omstændigheder og retsforhandlinger

1. Registreringen af køretøjer er i Storbritannien omfattet af en ordning om standardtypegodkendelse, jfr. section 47 i Road Traffic Act af 1972, som ændret ved Road Traffic Act af 1974, og Statutory Instrument nr. 1092 af 1979, Motor Vehicles (Type Approval) (Great Britain) Regulations (herefter benævnt »NTA-bekendtgørelserne«).

Ifølge section 47, stk. 4, kan fabrikanten af et køretøj ansøge trafikministeriet om udstedelse af en typegodkendelsesattest »British National Type Approval Certificate« (herefter benævnt »NTA-attest«), som angiver, at køretøjet opfylder de nødvendige betingelser for standardtypegodkendelse samt de tilladte afvigelser fra typekøretøjet. Inden attesten udstedes, kontrollerer ministeriet, at køretøjet opfylder kravene til standardtypegodkendelse, og at der er truffet de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at andre køretøjer, som angives at være i overensstemmelse med det godkendte, rent faktisk er i overensstemmelse hermed.

Ifølge section 47, stk. 5, har fabrikanten kompetence til på grundlag af NTA-attesten at udstede typeattester, »certificates of conformity«, til bekræftelse af, at hvert enkelt af ham fremstillet køretøj er i overensstemmelse med standardtypegodkendelsen.

I henhold til den anden betingelse under pkt. 2 i NTA-attesten skal fabrikanten oplyse ministeriet om enhver ændring, han har til hensigt at foretage på standardmodellen.

* Processprog: Engelsk.

Såfremt ændringer af køretøjet ikke anmeldes som foreskrevet, bliver typegodkendelsen i henhold til en skrivelse af 19. juli 1985 fra Det forenede Kongeriges faste repræsentant ved De europæiske Fællesskaber ikke ugyldig som sådan, men bevirker, at det ikke længere er muligt at få udstedt typeattester for køretøjer, der har været genstand for sådanne ændringer.

Ifølge section 47, stk. 8, kan enhver person (fabrikant, importør eller privatperson) få udstedt en særlig attest, »Minister's Approval Certificate«, som også stadig benævnes »Primary Minister's Approval Certificate« (herefter benævnt »PMAC«), til bekræftelse af, at køretøjet opfylder betingelserne for typegodkendelse. Med henblik herpå skal importøren fremstille køretøjet for trafikministeriet til en forholdsvis dyr teknisk kontrol. Kontrollen kræves ikke, hvis fabrikanten giver importøren oplysning (»systems information«) om køretøjets tekniske data. Alle senere ændringer af køretøjet skal anmeldes som foreskrevet for NTA-attestens vedkommende.

Section 47, stk. 11, bestemmer, at ministeriet til fabrikanten eller importøren af et køretøj, der er i overensstemmelse med det, for hvilket en PMAC-attest er udstedt, kan udstede en såkaldt »Subsequent Minister's Approval Certificates« (»sub-MACS«). Beviset for denne overensstemmelse skal i så fald føres af indehaveren af PMAC-attesten, der alene er kompetent til at bekræfte, at det pågældende køretøj er i overensstemmelse hermed.

I henhold til NTA-bekendtgørelse nr. 3, stk. 2, litra e), er køretøjer, som importeres af privatpersoner, ikke omfattet af typegodkendelsesordningen, såfremt de er købt uden for Storbritannien til personlig brug, har været anvendt af importøren eller dennes retssuccessorer uden for Storbritannien og udelukkende er bestemt til personlig brug i Storbritannien, samt under forudsætning af, at importøren har til hensigt at opholde sig i Storbritannien i en periode af mindst tolv måneder.

2. British Leyland Public Limited Company (herefter benævnt »BL«), der er den eneste britiske fabrikant af seriefremstillede køretøjer, sendte i 1980 »Metro«-modellen på markedet. Siden BL's samlefabrik i Belgien blev nedlagt i 1980, fremstilles Metro udelukkende i Det forenede Kongerige. Højrestyrede køretøjer, som opfylder kravene på det britiske marked, blev kun leveret til andre EØF-medlemsstater i henhold til visse særlige ordninger, som omfattede britisk personale med diplomatisk eller militær status, som var udstationeret i udlandet.

3. I 1980 ansøgte BL om en NTA-attest for venstrestyrede og højrestyrede Metro-varianter. Som begrundelse for sin ansøgning om standardtypegodkendelse af venstrestyrede køretøjer har BL anført, at selskabet ønskede på det britiske marked at sælge et vist antal køretøjer af denne type, som var bestemt til eksport, men sendt tilbage til fabrikanten som følge af reklamationer. Importøren af et venstrestyret køretøj kunne hos BL få udstedt en typeattest mod at indbetale et vist gebyr og foretage visse mindre ændringer på køretøjet, såsom regulering af fjern- og nærlys, bakspejlets og tågelygtens placering samt speedometerangivelse i miles. Når køretøjet var godkendt, kunne det ombygges til højrestyring og fortsat være omfattet af godkendelsen.

4. Forskellen mellem priserne for de venstrestyrede Metro'er, som blev solgt på kontinentet, og de priser, hvortil de autoriserede forhandlere inden for BL's selektive salgssystem i Det forenede Kongerige solgte tilsvarende højrestyrede modeller, er årsagen til reimporten af Metro'er til Det

forenede Kongerige, hovedsagelig fra Belgien. Denne parallelhandel, som udviklede sig efter 1981, foretages såvel af individuelle importører som af ikke-autoriserede forhandlere.

5. Efter et møde i BL's Dealer Council den 16. juli 1981, hvorunder forhandlerne havde klaget over denne parallelhandel, besluttede BL at forhøje det gebyr, forhandlerne skulle betale for udstedelse af en typeattest for venstrestyrede køretøjer, fra 25 UKL til 150 UKL, idet gebyret opretholdtes uændret for privatpersoner og for højrestyrede køretøjer, nemlig 25 UKL. Under et lignende møde den 4. november 1981 meddelte BL sine britiske eneforhandlere, at det ikke længere var kommercielt begrundet at opretholde standardtypegodkendelsen for venstrestyrede køretøjer, og at selskabet derfor ville lade den gældende godkendelse udløbe med virkning fra oktober 1981. Følgelig gav BL ikke længere trafikministeriet meddelelse om ændringer af den venstrestyrede Metro. I perioden juni 1981 — april 1982 nægtede Bl at udstede typeattester til importørerne og give dem de til registrering af køretøjer nødvendige oplysninger med den begrundelse, at standardtypegodkendelsen var udløbet. Derek Merson, der drev et værksted og importerede BL-biler, spurgte således den 13. november 1981 BL, om der kunne meddeles typegodkendelse for en venstrestyret Metro, hvis chassisnummer han havde opgivet. BL svarede den 17. november, at selskabet ikke længere kunne meddele ham et godkendelsesnummer hverken for denne bil eller for andre venstrestyrede Metro'er.

6. Den 26. juni 1982 indledte Kommissionen en procedure mod BL i henhold til artikel 3 i forordning nr. 17 af 6. februar 1962, første forordning om anvendelse af bestemmelserne i traktatens artikler 85 og 86 (EFT 1959-1962, s. 81). Den 17. juli meddelte den BL en række klagepunkter, idet den anførte, at BL havde misbrugt sin dominerende stilling på markedet for udstedelse af typeattester for Metro'er; Bl havde således nægtet at udstede sådanne attester til en række selvstændige handlende eller individuelle købere, som reimporterede Metro'er til Storbritannien; selskabet havde bevidst undladt at forny NTA-attesten for venstrestyrede biler, og for udstedelsen af typeattester havde det opkrævet gebyrer, som ikke stod i et rimeligt forhold til de dermed forbundne omkostninger, og som var diskriminerende i forhold til de for andre varianter af det samme køretøj opkrævede gebyrer.

I sit svar af 24. august 1982 afviste BL, at selskabet som følge af lovgivningen vedrørende NTA-attesten indtog en dominerende stilling på et økonomisk område, og at det havde misbrugt en eventuel dominerende stilling.

Ved høringen den 19. oktober 1982 forpligtede BL sig til at forny typegodkendelsen for venstrestyrede Metro'er samt til at indføre et ensartet gebyr på 100 UKL for udstedelse af typeattester.

I en skrivelse af 6. maj 1983 rejste Kommissionen spørgsmålet om levering af højrestyrede køretøjer til lande på kontinentet, hvilket spørgsmål tilsyneladende kunne løses, samt det ikke afgjorte spørgsmål om priserne for disse køretøjer.

I sit svar af 9. juni 1983 henviste BL til de foranstaltninger, selskabet havde truffet i anledning af de af Kommissionen fremførte

klagepunkter; selskabet havde igen ansøgt om standardtypegodkendelse for venstrestyrede biler, udstedt typeattester og indført en procedure til opfyldelse af ordrer på højrestyrede modeller fra kunder på kontinentet.

I skrivelse af 25. august 1983 anførte Kommissionen, at det ville være urimeligt at opkræve et gebyr på over 50 UKL.

Den 22. september 1983 forsvarede BL de opkrævede gebyrer, nemlig 25 UKL for højrestyrede køretøjer, for hvilke godkendelsesproceduren var enkel, og 100 UKL for venstrestyrede køretøjer, for hvilke godkendelsesproceduren var mere krævende.

7. Den 2. juli 1984 meddelte Kommissionen BL beslutning 84/379/EØF om en procedure i henhold til EØF-traktatens artikel 86 (IV/30.615-BL) (EFT L 207, s. 11), hvori Kommissionen i artikel 1 fastslår, at BL har overtrådt traktatens artikel 86, idet selskabet mellem juni 1981 og april 1982 nægtede at udstede typeattester, selv om der forelå en NTA-attest for den venstrestyrede variant af Metro'en, i november 1981 besluttede ikke længere at ansøge om NTA-attest for den venstrestyrede variant af Metro'en, hvorved selskabet tilsigtede at forhindre reimport af dette køretøj fra andre medlemsstater til Det forenede Kongerige, mellem august 1981 og april 1982 afkrævede forhandlere et gebyr på 150 UKL for udstedelse af typeattester for venstrestyrede Metro'er og siden 16. marts 1983, da NTA-attesten for den venstrestyrede variant af Metro'en blev fornyet, afkrævede både uafhængige forhandlere og enkeltpersoner et gebyr på 100 UKL for samme ydelse.

Ifølge beslutningens artikel 2 pålagde Kommissionen BL en bøde på 350 000 ECU.

Ifølge artikel 3 pålagde Kommissionen BL med omgående virkning at nedsætte gebyret på 100 UKL.

8. Ved stævning, indgivet til Domstolens justitskontor den 11. september 1984, anlagde *BL Public Limited Company* sag mod Kommissionen, hvori selskabet nedlagde følgende påstande:

— Kommissionens beslutning 84/379 af 2. juli 1984 annulleres.

— Kommissionen tilpligtes at betale sagens omkostninger.

9. *Kommissionen* har nedlagt følgende påstande:

— Frifindelse.

— BL tilpligtes at betale Kommissionens omkostninger.

10. Ved kendelse af 30. januar 1985 besluttede Domstolen at tage den af bilforhandler Derek Merson, Minehead (Somerset), indgivne begæring om at indtræde i sag 226/84 som intervenient til støtte for Kommissionen til følge.

11. Skriftvekslingen er forløbet forskriftsmæssigt. På grundlag af den refererende dommers rapport og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse, har Domstolen besluttet at indlede den mundtlige forhandling uden forudgående bevisførelse. Parterne er blevet opfordret til skriftligt at besvare en række spørgsmål; dette er sket inden for de pålagte frister.

12. I henhold til procesreglementets artikel 95, stk. 1 og 2, har Domstolen ved beslutning af 15. januar 1986, som ændret ved beslutning af 29. januar 1986, henvist sagen til femte afdeling.

II — Parternes anbringender og argumenter under skriftvekslingen

A — *Den manglende fornyelse af standardtypegodkendelsen af den venstrestyrede Metro*

1. *BL* har gjort gældende, at selv om der findes et særligt marked for levering af oplysninger eller ydelser med henblik på godkendelse, indtager selskabet ikke på dette marked en dominerende stilling. Til forskel fra General Motors (dom af 13. november 1975, GM, 26/75, Sml. s. 1367) kan selskabet ikke begrænse samhandelen, navnlig når henses til ordningen vedrørende import til personlig brug. I øvrigt fremgår det af statistiske oplysninger, at importen af Metro'er til Det forenede Kongerige steg efter udløbet af standardtypegodkendelsen.

BL har anført, at ifølge EØF-traktatens artikel 86 er det ikke forpligtet til at ansøge om eller opretholde standardtypegodkendelsen for venstrestyrede Metro'er; det forsyner ikke det britiske marked med køretøjer af denne type, og opretholdelsen af typegodkendelsen var uden kommerciel interesse. Da der ikke fandtes gamle kunder for NTA-attester, kan Kommissionen ikke sondre mellem beslutningen om ikke i første omgang at ansøge om standardtypegodkendelse og beslutningen om ikke at forny den, og heller ikke sidestille den manglende fornyelse med bevidst leveringsnægtelse. Den af BL trufne foranstaltning, som i sig selv er lovlig, bliver ikke ulovlig, fordi den blev truffet med henblik på at hindre parallelimport.

Udstedelse af typeattester er ifølge BL ikke en kommerciel transaktion, som kendetegner et marked, men snarere en offentligretlig funktion. Erhvervsdrivende importører befinder sig ikke over for BL, for så vidt angår leveringen af oplysninger eller ydelser, i en økonomisk afhængighedssituation, som kendetegner en dominerende stilling (dommene af 6. marts 1974, CSC, 6 og 7/73, Sml. s. 223, og af 14. februar 1978, United Brands, 27/76, Sml. s. 207). Hvis man antager, at BL indtager en sådan stilling over for en forhandler, som giver sig af med parallelimport af køretøjer, vil det svare til at anvende artikel 86 på BL's virksomhed som leverandør af køretøjer. En forhandler, som allerede har importeret biler, står nemlig ikke i et tilstrækkeligt økonomisk afhængighedsforhold til BL.

BL har videre anført, at dets holdning objektivt kan begrundes i hensynet til det i Det forenede Kongerige anvendte selektive salgssystem, hvis fordele Kommissionen har anerkendt i individuelle beslutninger og i sit forordningsforslag vedrørende gruppedispensationer. Selskabets system er anmeldt til Kommissionen, som på intet tidspunkt har fundet det uforeneligt med artikel 85. En virksomhed kan ikke ifølge artikel 86 være forpligtet til at yde bistand til forhandlere, som ikke udgør en del af dens distributionsnet, og som ikke besidder de nødvendige tekniske og kommercielle kvalifikationer.

De ikke-autoriserede forhandlere besidder ikke de nødvendige faglige og tekniske kvalifikationer til at foretage ombygning af køretøjerne, og BL bør kunne udøve en kontrol med sådanne operationer for at beskytte kunderne og værne om sit omdømme som seriøs handelsvirksomhed. Kommissionens synspunkt indebærer en forskelsbehandling, da ingen anden fabrikant i Det forenede Kongerige er forpligtet til at have en NTA-attest for venstrestyrede køretøjer eller til at fremme deres ombygning til højrestyring.

2. *Kommissionen* har anført, at Domstolen i ovennævnte General Motors-dom fastslog, at markedet for levering af de for erhvervsdrivende importører absolut nødvendige oplysninger er et særskilt marked. På dette marked, som adskiller sig fra bilmarkedet, indtager BL en dominerende stilling i sin egenskab af indehaver af et lovbestemt monopol for levering af disse oplysninger, og selskabet har pligt til ikke at misbruge denne stilling. BL's politik som leverandør af køretøjer anfægtes ikke, da de erhvervsdrivende ikke er afhængige af BL, for så vidt angår køb af køretøjer, men derimod for så vidt angår erhvervelse af de for salg af køretøjerne nødvendige oplysninger.

Tallene vedrørende import af Metro'er til Det forenede Kongerige er sagen uvedkommende, da der ikke her er foretaget en sondring mellem import i erhvervsøjemed, som er omfattet af reglerne for NTA-attesten, og import til personlig brug, som ikke er omfattet af disse regler.

Det er rigtigt, at BL ikke er retligt forpligtet til at ansøge om standardtypegodkendelse; som en følge af dets ansøgning herom er der imidlertid opstået en retlig og faktisk situation, og den manglende fornyelse af godkendelsen må anses for misbrug. Ifølge de ovennævnte CSC- og United Brands-domme giver misbrug sig navnlig udslag i leveringsnægtelse, og en anvendelse af artikel 86 på leveringsnægtelse over for personer, som endnu ikke er kunder, udgør ikke en udvidelse af gældende retspraksis. BL's ønske om at opdele markedet er en skærpende omstændighed ved misbruget af selskabets dominerende stilling.

BL er ifølge Kommissionen i sin fulde ret til at sikre, at de kontrakter, der danner grundlaget for selskabets selektive salgssystem, overholdes, men er derimod ikke berettiget til at misbruge sit lovbestemte monopol vedrørende opnåelse af standardtypegodkendelse og udstedelse af typeattester for at beskytte salgssystemet og modvirke parallelhandel, som er lovlig i fællesskabsretlig henseende. Det påhviler de offentlige myndigheder at beskytte forbrugerne mod mangelfuld ombygning. Parallelimportøren er ikke forpligtet til at foretage en ombygning; denne skal ikke godkendes af de offentlige myndigheder, af BL eller af en forhandler; såfremt der indgives ansøgning om en attest efter ombygning, er BL ikke ifølge loven forpligtet til at kontrollere, om ombygningen er forsvarligt udført.

3. Intervenienten *Derek Merson* støtter Kommissionens synspunkt, for så vidt angår BL's dominerende stilling. Den manglende fornyelse af standardtypegodkendelsen kan udelukkende forklares ved BL's ønske om at hindre parallelimport. De af BL fremlagte tal vedrørende reimport er sagen uvedkommende.

B — *Afslag på udstedelse af typeattester*

1. *BL* har gjort gældende, at indehaveren af en NTA-attest ikke længere kan udstede typeattester for køretøjer, som er undergået en ændring, der ikke er behørigt anmeldt. De første ikke-anmeldte ændringer fandt sted i oktober 1981. At BL — som påstået af Kommissionen — troede, at NTA-attesten var gyldig i en periode af seks måneder efter udløbsdatoen, kan ifølge BL ikke påberåbes af Kommissionen som bevis for, at selskabets adfærd udgjorde et misbrug. Beslutningen støttes i øvrigt ikke på BL's opfattelse, men på bekræftelsen af, at standardtypegodkendelsen endnu var i kraft.

Ud af de seks af Kommissionen nævnte særlige tilfælde, hvor udstedelse er nægtet, skete det i tre tilfælde, Auto-Europa, International Cars RHD Ltd og fru Fox, inden udløbet af standardtypegodkendelsen. BL tilbød Auto-Europa, som ønskede godkendelsesnumrene oplyst, at udstede typeattester under forbehold af, at der blev foretaget en vis kontrol for at sikre, at køretøjerne opfyldte betingelserne for typegodkendelse. International Cars RHD Ltd havde ikke anmodet om typeattest for bestemte køretøjer, men ønsket oplysning om modellens godkendelsesnummer; BL havde med rette svaret, at selskabet ikke kunne meddele nummeret, der tjener som bevis for, at der foreligger en typeattest, og at der ikke for eksporterede venstrestyrede køretøjer skulle udstedes en sådan attest. Fru Fox betegnede sig som importør af en bil til personlig brug, og BL gjorde hende med rette opmærksom på den dispensation, der gjaldt for import til personlig brug. Brevene til Royal Cars AMS Ltd, Merson og Doyle er dateret efter den 1. oktober 1981. BL nægtede at give Royal Cars AMS Ltd oplysning om godkendelsesnumrene for særlige løsdele eller den med henblik på opnåelse af PMAC-attest ønskede »systems information« med den begrundelse, at der var tale om et mindre seriøst selskab; beslutningen indeholder ingen kritik af nægtelsen af at afgive sådanne oplysninger. Merson begyndte med at importere biler til personlig brug. Senere ansøgninger om registrering blev afvist med den begrundelse, at han ikke importerede til personlig brug. BL nægtede at udstede en typeattest til Merson, fordi selskabet troede, at der var tale om en bil fremstillet efter 1. oktober 1981. Da BL meddelte, at attesten kunne udstedes, var det allerede lykkedes Merson at registrere køretøjet. Doyle's ansøgning vedrørte Mini'er, som var fremstillet efter standardtypegodkendelsens udløb.

2. *Kommissionen* har anført, at NTA-attesten på det tidspunkt, da der blev anmodet om oplysninger, fortsat var i kraft, idet den er virksom seks måneder efter den fastsatte udløbsdato. BL har ikke desto mindre fejlagtigt givet ansøgerne den opfattelse, at dette ikke var tilfældet. Under alle omstændigheder var alle BL's svar negative, og der blev ikke taget hensyn til køretøjets fabrikationstidspunkt. Ifølge BL's svar til Auto-Europa skulle køretøjer, der sendes til Belgien, ikke typegodkendes. Det var klart, at International Cars RHD Ltd ville reimportere venstrestyrede Metro'er med henblik på registrering i Storbritannien; BL udnyttede den uheldigt formulerede ansøgning og gav samme svar som til International Cars RHD Ltd[1]. Det fremgik af brevet til fru Fox, at der ifølge BL ikke fandtes nogen standardtypegodkendelse for venstrestyrede Metro'er. Royal Cars AMS Ltd havde ligeledes ønsket at reimportere denne type køretøjer til Storbritannien; selv om det antages, at standardtypegodkendelsen var udløbet, havde det været muligt — som anerkendt af BL — at opnå en typeattest efter ombygning af køretøjet til højrestyring og et af BL foretaget eftersyn. BL havde svaret Merson, at selskabet ikke kunne meddele NTA-numre for venstrestyrede Metro'er. Selv om det antages, at standardtypegodkendelsen var udløbet, da Doyle indgav sin ansøgning, ville BL's svar være vildledende, idet det ikke indeholdt nogen som helst oplysning om muligheden for at udstede typeattest efter køretøjets ombygning til højrestyring.

3. *Merson* har bestridt at have ladet køretøjer registrere med henblik på personlig brug. Ikke blot afslog BL at udstede typeattest for en bestemt bil, men benægtede også,

1 — O. a.: Skal formentlig være Auto-Europa.

at der fandtes standardtypegodkendelse for venstrestyrede køretøjer. Først efter at have afholdt en del udgifter og gjort en større indsats lykkedes det Merson at få det pågældende køretøj registreret.

grundlag for fastsættelse af, hvad der er et acceptabelt beløb i Det forenede Kongerige i 1984.

C — *BL's gebyrer for udstedelse af typeattester*

BL's gebyrer ligger på linje med dem, der opkræves af andre fabrikanter eller forhandlere i Det forenede Kongerige; de kan i øvrigt kun udstede typeattester eller sub-MACS for køretøjer, der er i overensstemmelse med typegodkendelsen for højrestyrede varianter, som er fremstillet enten i overensstemmelse med standardtypegodkendelsen, og som ikke kræver ændringer, eller som ikke er fremstillet i overensstemmelse med standardtypegodkendelsen, og som derfor må ændres. Ved udelukkende at pålægge BL sanktioner udøver Kommissionen forskelsbehandling.

1. *BL* har anført, at selskabet med virkning fra 1. juli 1981 for alle køretøjer, der oprindelig var fremstillet i overensstemmelse med NTA-attesten, fastsatte et gebyr på 25 UKL, og for køretøjer, som ikke var i overensstemmelse hermed, dvs. hovedsagelig venstrestyrede køretøjer, et gebyr på 100 UKL for privatpersoner og 150 UKL for forhandlere.

Gebyret på 150 UKL blev ikke opkrævet tilstrækkelig længe og tilstrækkelig ofte til, at man kan tale om misbrug. Gebyret på 100 UKL gjaldt kun for privatpersoner, som ikke importerede til personlig brug. I modsætning til General Motors-sagen førte gebyrerne ikke til et fald i parallelimporten, som hovedsagelig blev udført af privatpersoner.

Mellem den 16. marts 1983, da standardtypegodkendelsen for den venstrestyrede variant blev fornyet, og den 31. august 1983, da Kommissionens skrivelse af 25. august, hvori den for første gang rejser spørgsmålet om gebyret på 100 UKL, blev modtaget, lod Kommissionen BL forstå, at gebyret var acceptabelt. Den for denne periode pålagte sanktion bør ifølge BL annulleres, da den er i strid med principperne om god forvaltningsskik og den berettigede forventning.

Kommissionen har ifølge BL ikke godtgjort, at gebyrerne — navnlig gebyret på 100 UKL — var urimelige i forhold til ydelsens økonomiske værdi. Det viste sig, at det var særdeles kompliceret at kontrollere de køretøjer, som ikke var fremstillet i overensstemmelse med standardtypegodkendelsen. I ovennævnte Gereral Motors-dom fastsættes der ikke nogen særlig grænse for, hvornår et gebyr må anses for misbrug; de i Belgien i 1973 gældende gebyrer kan ikke danne

Sanktionen bør ligeledes annulleres, for så vidt angår perioden forud for 31. august 1983. I sin skrivelse af 25. august rejste Kommissionen spørgsmålet om gebyret uden at nævne muligheden for sanktioner. Ifølge Kommissionens forordning nr. 99/63 af 25. juli 1963 om udtalelser i henhold til artikel 19 i Rådets forordning nr. 17 (EFT 1963-1964, s. 42) skal Kommissionen give virksomheder meddelelse om sin hensigt til at pålægge sanktioner samt om de relevante

forhold vedrørende overtrædelsens grovhed og varighed, således at de pågældende virksomheder kan fremsætte deres bemærkninger.

2. *Kommissionen* har heroverfor anført, at argumentet om, at der fortsat finder parallelimport sted, er sagen uvedkommende, for så vidt beslutningen udtrykkeligt vedrører bilforhandlernes situation.

Gebyret på 100 UKL — og i endnu højere grad gebyret på 150 UKL — er urimeligt for mindre omfattende administrativt rutinearbejde, så meget mere som der opkræves et tillægsgebyr for eftersynet. Gebyret er urimeligt og diskriminerende i forhold til de gebyrer, der opkræves for udstedelse af en attest til en højrestyret variant. Nedsættelsen af gebyret fra 150 UKL til 100 UKL viser ikke blot, at det første beløb var urimeligt, men understreger, at omkostningsfaktoren ikke var afgørende ved fastsættelsen af disse satser.

Størrelsen af de gebyrer, der opkræves af andre fabrikanter for højrestyrede biler, som er i overensstemmelse med standardtypegodkendelsen, er uden betydning for sagen, da de af BL opkrævede beløb for denne type attest aldrig har været anfægtet. Gebyrerne for biler, der ikke er i overensstemmelse med standardtypegodkendelsen, vedrører eftersynet og kan ikke sammenlignes med de af BL opkrævede. Ifølge Kommissionen er anbringendet om forskelsbehandling således ubegrundet.

I ovennævnte General Motors-dom fastsættes der ikke regler vedrørende gebyret, men visse kriterier, såsom forholdet mellem gebyret og den økonomiske værdi af ydelsen eller den faktiske økonomiske omkostning.

I sin meddelelse af klagepunkter bebrejdede Kommissionen BL, at selskabet pålagde forhandlerne et gebyr på 150 UKL, hvilket er seks gange så meget som det gebyr, der opkrævedes af en privatperson eller af en forhandler af højrestyrede køretøjer. I sit svar begrundede BL forskellen; først på dette tidspunkt meddelte selskabet, at det siden 1. juli 1981 havde opkrævet et gebyr på 100 UKL af privatpersoner for venstrestyrede køretøjer; denne oplysning kan ikke anses for en begrundelse for de opkrævede gebyrer.

I meddelelsen af klagepunkter gøres der generelt opmærksom på, at gebyrerne er urimelige, uden at der anføres et bestemt beløb; Kommissionen har ikke udtrykt sin tilfredshed med gebyret på 100 UKL, og brevet af 25. august 1983 kan ikke anses for en godkendelse af dette beløb, for så vidt angår en tidligere periode.

Kommissionen er ikke ifølge forordning nr. 99/63 forpligtet til udtrykkeligt at oplyse en virksomhed om, at den påtænker at pålægge virksomheden en bøde. Under alle omstændigheder fremgår det af meddelelsen af klagepunkter, at Kommissionen havde til hensigt at pålægge sanktioner for alle de konstaterede overtrædelser, herunder navnlig de urimelige gebyrer. Meddelelsen indeholder en opregning af de væsentligste faktiske og retlige kriterier for at pålægge en bøde, nemlig grovheden og varigheden af samt motivet til overtrædelsen, og BL havde lejlighed til at fremsætte sine bemærkninger.

3. *Merson* har gjort gældende, at de forskellige gebyrer indebar en direkte forskelsbehandling af erhvervsdrivende forhandlere. BL kan ikke sammenligne de anvendte gebyrer med dem, som opkræves af andre fabrikanter for eftersyn.

D — *Tilsidesættelse af visse retsprincipper*

1. *BL* har anført, at Kommissionen har tilsidesat princippet om god forvaltningsskik og / eller begået magtfordrejning. Kommissionen gav udtryk for tilfredshed med fornyelsen af typegodkendelsen for venstrestyrede varianter og nedsættelsen af gebyrerne, som var et resultat af meddelelsen af klagepunkter, men fortsatte ikke desto mindre proceduren over for BL alene med det formål at opnå yderligere indrømmelser vedrørende prisfastsættelsen for de højrestyrede køretøjer, som sælges på kontinentet, hvilket spørgsmål falder uden for procedurens rammer. Der er ikke nogen efterspørgsel efter højrestyrede køretøjer med henblik på salg på kontinentet, og Kommissionen tilstræbte i virkeligheden at skabe et kunstigt parallelmarked for køretøjer af denne type mellem kontinentet og Det forenede Kongerige for at undergrave prisstrukturen i Det forenede Kongerige.

2. Ifølge *Kommissionen* foregriber de løbende forhandlinger på ingen måde parternes endelige stillingtagen. Spørgsmålet om prisen for højrestyrede biler er strengt taget ikke omfattet af meddelelsen af klagepunkter, men derimod nært knyttet til spørgsmålet om standardtypegodkendelse af venstrestyrede biler; som følge af muligheden for at erhverve højrestyrede biler på kontinentet til samme priser som for venstrestyrede var det ikke længere nødvendigt at ansøge om godkendelse af venstrestyrede biler eller om typeattester. Prisfastsættelsen er omfattet af Kommissionens kompetence, og den bør navnlig tage hensyn hertil, når den meddeler fritagelse for et selektivt salgssystem.

3. *BL* har gjort gældende, at Kommissionen har tilsidesat proportionalitetsprincippet og forbudet mod forskelsbehandling. Kommissionen skal påse, at brugerne kan købe køretøjer hvor som helst inden for Fællesskaberne. Den er derimod uberettiget til at sikre, at ikke-autoriserede forhandlere driver parallelhandel, da dette kan indebære en fare for enhver form for selektivt salgssystem. Skønt det udtrykkelig foreskrives i Kommissionens forordning nr. 123/85 af 12. december 1984 om anvendelse af traktatens artikel 85, stk. 3, på kategorier af salgs- og serviceaftaler vedrørende motorkøretøjer (EFT L 15, s. 16), sondrer Kommissionen ikke mellem disse to typer af parallelimport, ligesom den undlader at tage hensyn til fritagelsen for import til personlig brug.

Ved ikke at ansøge om forlængelse af standardtypegodkendelsen har BL bragt sig i samme situation som de andre fabrikanter, som Kommissionen ikke pålægger at ansøge om standardtypegodkendelse for venstrestyrede varianter. I Fiat- og Alfa Romeosagerne greb Kommissionen således alene ind for at sikre, at privatpersoner kunne købe højrestyrede biler på kontinentet med henblik på import til Det forenede Kongerige.

Godkendelsesordningen og spørgsmålet om udstedelse af typeattester henhører under national offentlig ret. Det havde været mere hensigtsmæssigt og rimeligere, om Kommissionen i medfør af artikel 30 havde indledt en procedure mod Det forenede Kongerige og ikke en procedure mod en enkelt virksomhed på grundlag af artikel 86.

4. *Kommissionen* har anført, at den ikke har kompetence til at gribe ind over for den

dominerende stilling, som leverandører af køretøjer indtager på markedet for levering af oplysninger, idet den kun kan gribe ind i tilfælde af misbrug. BL's situation kan ikke sammenlignes med andre billeverandørers; da standardtypegodkendelsen ikke blev fornyet, mistede det britiske bilmarked en væsentlig forsyningskilde, hvilket var til skade for såvel importører som forbrugere.

Fiat- og Alfa Romeo-sagerne vedrørte prisen for højrestyrede biler på kontinentet og ikke standardtypegodkendelsen. Da fritagelsen for import til personlig brug er af begrænset betydning, kan det ikke bebrejdes Kommissionen, at den har undladt at tage hensyn hertil. Kommissionen er ikke gået ud over formålet med proceduren og har ikke udsat BL for forskelsbehandling.

I sin meddelelse til medlemsstaterne den 20. september 1984 oplyste Kommissionen, at en procedure efter artikel 30 ikke er til hinder for, at artikel 86 anvendes direkte over for de pågældende virksomheder, for så vidt betingelserne i artikel 86 er opfyldt. Det forhold, at der findes en standardtypegodkendelsesordning, giver ikke virksomhederne ret til at udnytte ordningen på en måde, som er uforenelig med fællesskabsretten.

E — *Bødens størrelse*

1. *BL* har subsidiært nedlagt påstand om nedsættelse af den pålagte bøde. BL har herved henvist til de argumenter, som allerede er fremført vedrørende den manglende fornyelse af typegodkendelsen, udstedelsen af typeattester og gebyrsatserne.

2. Ifølge *Kommissionen* kan de argumenter, som BL har fremført til støtte for påstanden om nedsættelse af bøden, og som er de samme som argumenterne fremført til støtte for påstanden om annullation af beslutningen, ikke lægges til grund. Kommissionen har ved fastsættelsen af bøden taget hensyn til BL's samarbejdsvilje, for så vidt angår visse overtrædelser.

III — Besvarelse af Domstolens spørgsmål

1. I besvarelse af spørgsmålet, om der efter ombygning til højrestyring kan udstedes typeattest for et køretøj, som ifølge chassisnummeret var fremstillet med venstrestyring, har *BL* bekræftet, at der udstedes attest for et køretøj på grundlag af chassisnummeret. Besvarelsen af Domstolens spørgsmål afhænger af fortolkningen af section 47, stk. 5, i Road Traffic Act af 1972. Kan et køretøj, som er ændret af andre end fabrikanten, anses for »et køretøj fremstillet af fabrikanten i overensstemmelse med standardtypen« i denne bestemmelses betydning? Ifølge en vid fortolkning kan BL udstede typeattester for ovennævnte køretøjer, selv om der er sket en ombygning af styretøjet, forudsat at køretøjet oprindelig var fremstillet af BL og at det, når attesten udstedes, er i overensstemmelse med standardtypen. Andre fabrikanter anlægger en snæver fortolkning af bestemmelsen. Ingen anden fabrikant udsteder typeattest for et køretøj, hvor der er foretaget ombygning af styretøjet. Nogle fabrikanter mener, at køretøjet i så fald ikke er et højrestyret »køretøj fremstillet af dem«.

BL, som var blevet anmodet om at præcisere arten af de ændringer af den venstrestyrede Metro, som ikke var blevet anmeldt siden den 1. oktober 1981, har oplyst, at der blev

foretaget ændringer i perioden fra 1. oktober 1981 til udgangen af 1982. Da standardtypegodkendelsen af den venstrestyrede Metro blev fornyet i oktober 1982, havde BL anmeldt 54 ændringer vedrørende forskellige tekniske forhold.

BL har givet et bekræftende svar på spørgsmålet, om ændringerne var foretaget samtidig med de anmeldte ændringer af de højrestyrede Metro'er.

2. *Kommissionen*, som var blevet opfordret til at opgive størrelsen af de gebyrer, som de andre britiske fabrikanter opkræver for udstedelse af typeattester, har oplyst, at de gebyrer, andre britiske bilfabrikanter opkræver for udstedelse af typeattester, androg 17,25 UKL (uden moms) for Ford's vedkommende, 25 UKL for Peugeot-Talbot og 75 UKL for General Motors. Disse gebyrer har været opkrævet siden maj 1983, på hvilket tidspunkt der blev indført en adfærdskodeks i Storbritannien. General Motors forhøjede i november 1985 sit gebyr fra 50 UKL til 75 UKL. I perioderne august 1981 — april 1982 og marts — maj 1983 opkrævede Ford det samme gebyr som i dag. Talbot opkrævede ingen gebyrer inden indførelsen af adfærdskodeksen, mens General Motors opkrævede 50 UKL.

3. *BL* har anført, at man kun kan tage forhold, der er sammenlignelige, i betragtning. Selskabet er den eneste fabrikant af seriefremstillede motorer, der udsteder typeattester for køretøjer, som oprindelig var fremstillet med venstrestyring. De andre fabrikanter har ikke standardtypegodkendelse for denne type køretøjer og nægter at udstede typeattester for køretøjer, der er ombygget til højrestyring. De af de andre fabrikanter opkrævede gebyrer vedrører kun højrestyrede køretøjer, som er fremstillet i overensstemmelse med de i Det forenede Kongerige gældende specifikationer, hvorved der ikke kræves ændringer, og højrestyrede køretøjer fremstillet i overensstemmelse med andre specifikationer end de britiske, og som skal ændres. Med hensyn til den første kategori svinger størrelsen af de opkrævede beløb mellem 10 UKL og 100 UKL. Med hensyn til den anden kategori stiller de fleste fabrikanter krav om, at en autoriseret forhandler ændrer eller syner køretøjet eller både ændrer og syner det. For så vidt angår størrelsen af de for eftersynet opkrævede gebyrer, andrager de af BL konstaterede laveste gebyrer 100 UKL, mens de højeste andrager 655,50 UKL.

4. Domstolen har anmodet Kommissionen om at fremlægge statistiske oplysninger vedrørende det antal højre- og venstrestyrede køretøjer, som siden 1980 er reimporteret til Det forenede Kongerige og registreret her, samt specificere, hvilke biler der var importeret til personlig brug, og hvilke i erhvervsmæssigt øjemed; *Kommissionen* har oplyst, at det ikke har været muligt at fremskaffe de af Domstolen ønskede detaljerede statistiske oplysninger. Den har fremlagt tallene for de til Det forenede Kongerige importerede og her registrerede køretøjer, som ikke er solgt gennem autoriserede forhandlere: 1983: 84 000, 1984: 83 000 og i første halvår 1985: 51 000.

F. Schockweiler
Refererende dommer