ARREST VAN HET HOF (Vijfde kamer)
11 november 1986 *

In zaak 226/84,

British Leyland Public Limited Company, vennootschap naar Engels recht met maatschappelijke zetel te Uxbridge, vertegenwoordigd door Chr. Bellamy en N. Paines, barristers-at-law, en R. P. A. Coles, solicitor, domicilie gekozen hebbende te Luxemburg ten kantore van A. Elvinger en J. Hoss, advocaten aldaar, 15, Côte d'Eich,

verzoekster,

tegen

Commissie van de Europese Gemeenschappen, vertegenwoordigd door K. Banks, lid van haar juridische dienst, en door haar juridisch adviseur Th. F. Cusack, domicilie gekozen hebbende te Luxemburg bij G. Kremlis, lid van de juridische dienst van de Commissie, bâtiment Jean Monnet, Kirchberg,

verweerster,

ondersteund door

D. Merson, garagehouder te Minehead, Somerset, vertegenwoordigd door J. H. Maitland-Walker, solicitor, domicilie gekozen hebbende te Luxemburg ten kantore van E. Arendt, advocaat aldaar, 34 B, rue Philippe-II,

interveniënt,

betreffende een beroep tot nietigverklaring van beschikking nr. 84/379 van de Commissie en, subsidiair, tot verlaging van de boete,

wijst

HET HOF VAN JUSTITIE (Vijfde kamer),

samengesteld als volgt: Y. Galmot, kamerpresident, F. Schockweiler, U. Everling, R. Joliet en J. C. Moitinho de Almeida, rechters,

advocaat-generaal: M. Darmon
griffier: D. Louterman, administrateur

* Procestaal: Engels.

gelet op het rapport ter terechtzitting en ten vervolge op de mondelinge behandeling op 6 mei 1986,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 8 juli 1986,

het navolgende

ARREST

1 Bij verzoekschrift, neergelegd ter griffie van het Hof op 11 september 1984, heeft British Leyland Public Limited Company, vennootschap naar Engels recht (hierna: BL), krachtens artikel 173, tweede alinea, EEG-Verdrag beroep ingesteld tot nietigverklaring van beschikking nr. 84/379 van de Commissie van 2 juli 1984 inzake een procedure op grond van artikel 86 EEG-Verdrag (PB 1984, L 207, blz. 11). Daarin stelt de Commissie vast, dat BL inbreuk op artikel 86 heeft gemaakt door

1) tussen juni 1981 en april 1982, toen voor de Metro met linkse besturing nog een „National Type Appproval certificate" (hierna: NTA-certificaat) geldig was, de afgifte van gelijkvormigheidscertificaten te weigeren;

2) in november 1981 te besluiten, voor de Metro met linkse besturing niet langer de National Type Approval (hierna: NTA-goedkeuring) aan te vragen en daardoor wederinvoer van dit voertuig vanuit andere Lid-Staten in het Verenigd Koninkrijk te verhinderen;

3) handelaren voor de afgifte van gelijkvormigheidscertificaten voor de Metro met linkse besturing tussen augustus 1981 en april 1982 150 UKL in rekening te brengen, en voor dezelfde dienst na 16 maart 1983, toen het NTA-certificaat voor de Metro met linkse besturing werd vernieuwd, onafhankelijke dealers en particulieren 100 UKL te laten betalen.

Voor die inbreuken heeft zij BL een boete van 350 000 Ecu opgelegd. BL verzoekt subsidiair om verlaging van de boete.

2 Voor een nadere uiteenzetting van de feiten, het procesverloop en de middelen en argumenten van partijen wordt verwezen naar het rapport ter terechtzitting. Deze elementen van het dossier worden hieronder slechts weergegeven, voor zover dit noodzakelijk is voor de redenering van het Hof.

Het bestaan van een machtspositie

3 Ten einde na te gaan of BL in casu een machtspositie inneemt, moet om te beginnen de relevante markt worden afgebakend.

4 Om in Groot-Brittannië een voertuig te laten registreren voor gebruik op de weg moet, behoudens bij invoer voor eigen gebruik, een gelijkvormigheidscertificaat worden overgelegd, waaruit blijkt dat het voertuig overeenstemt met een voorheen goedgekeurd type. Dit certificaat wordt door de fabrikant van het voertuig afgegeven op grond van een NTA-certificaat, dat hij op zijn beurt heeft verkregen van het ministerie van Verkeer, of door de houder van een „Primary Minister's Approval Certificate" (PMAC), dat het ministerie alleen afgeeft indien de fabrikant de noodzakelijk technische gegevens verschaft.

5 Anders dan BL betoogt, gaat het in het kader van deze vergoeding niet om de markt van de verkoop van voertuigen, maar om een afzonderlijke, daarvan afgeleide markt, te weten de diensten die voor de handelaars in de praktijk onmisbaar zijn, willen zij door BL gebouwde voertuigen in een bepaald geografisch gebied in de handel kunnen brengen (zie het arrest van 13 november 1975, zaak 26/75, General Motors, Jurispr. 1975, blz. 1367, 1378).

6 Blijkens het dossier brengt BL haar voertuigen in Groot-Brittannië via een selectief distributiesysteem op de markt. Daarnaast is er echter een stroom van wederimporten van Metro's ontstaan, hoofdzakelijk vanuit België, als gevolg van de verschillen tussen de prijzen die BL in het Verenigd Koninkrijk berekent voor voertuigen met rechtse besturing en in de Lid-Staten op het vasteland voor voertuigen met linkse besturing.

7 Om aan te tonen dat zij op de aldus gedefinieerde dienstenmarkt geen machtspositie inneemt, voert BL aan dat particulieren in het buitenland gekochte voertuigen in het Verenigd Koninkrijk kunnen laten registreren, zonder dat zij een gelijkvormigheidscertificaat behoeven over te leggen.

8 Blijkens de Britse regeling vormt deze faciliteit een uitzondering, die alleen voor particulieren geldt. Zij wordt slechts verleend onder strikte voorwaarden en voor louter persoonlijke doeleinden; ofschoon er door sommige handelaars gebruik van

is gemaakt om hun klanten voertuigen te bezorgen, is zij geenszins te beschouwen als de normale manier van registratie van door handelaars ingevoerde voertuigen.

9 Aldus verleent de Britse regeling BL een soort administratief monopolie op de relevante markt, en plaatst zij de handelaars met betrekking tot de afgifte van gelijkvormigheidscertificaten in een positie van economische afhankelijkheid, die kenmerkend is voor een machtspositie (zie arrest van 13 november 1975, reeds aangehaald).

10 Mitsdien moet verzoeksters stelling dat zij geen machtspositie inneemt, worden verworpen.

Misbruik van machtspositie

11 Volgens de Commissie heeft BL op drie manieren misbruik gemaakt van deze machtspositie: in de eerste plaats door in november 1981 het NTA-certificaat voor de Metro met linkse besturing, dat zij onmiddellijk na het op de markt brengen van dat model had verkregen, te laten verstrijken; vervolgens door in bepaalde gevallen afgifte van gelijkvormigheidscertificaten voor vanaf het vasteland wederingevoerde voertuigen te weigeren, terwijl zij die wel kon afgeven; en ten slotte door in andere gevallen voor de afgifte van gelijkvormigheidscertificaten een buitensporige vergoeding te verlangen.

a) *De niet-vernieuwing van het NTA-certificaat*

12 Volgens BL kan het feit dat zij het NTA-certificaat voor de Metro met linkse besturing heeft laten verstrijken, geen misbruik opleveren. Gelijk de Commissie overigens zou toegeven, rustte op haar destijds niet de minste verplichting om voor deze voertuigen, die door haar in het Verenigd Koninkrijk niet worden verkocht, een NTA-goedkeuring aan te vragen.

13 Hier behoeft niet te worden onderzocht of BL, ten einde een marktafscheiding binnen de gemeenschappelijke markt te vermijden, destijds verplicht was om voor voertuigen met linkse besturing een NTA-goedkeuring aan te vragen. Er kan worden volstaan met de vaststelling dat BL, door die goedkeuring aan te vragen, waardoor zij op het vasteland geweigerde voertuigen op de Britse markt kon verkopen, het ontstaan van een handel — de wederinvoer van dergelijke voertuigen — mogelijk heeft gemaakt. Die handel was het resultaat van haar prijsbeleid.

14 BL was van het bestaan van die handel in wederingevoerde voertuigen op de hoogte door de klachten van tot haar selectief distributiesysteem behorende dealers; deze eisten van BL maatregelen om daaraan een einde te maken. Met name blijkens de notulen van de vergaderingen van de dealersraad van 16 januari en 4 november 1981, beloofde BL al het mogelijke te doen om de wederinvoer te beperken, meer bepaald door het NTA-certificaat voor de Metro met linkse besturing per oktober 1981 te laten vervallen. Het bestaan van de betrokken handel wordt voorts bevestigd door de klachten die de Commissie van handelaars/importeurs ontving toen BL meedeelde, dat zij niet langer gelijkvormigheidscertificaten kon afgeven.

15 Evenmin aanvaardbaar is het argument van BL, dat zij geen verplichtingen kan hebben ten opzichte van handelaars die niet tot haar — door de Commissie toegestane — selectief distributiesysteem behoren.

16 BL kan zich immers niet op haar selectief distributiesysteem in het Verenigd Koninkrijk beroepen om de wederinvoer van voertuigen uit andere Lid-Staten door onafhankelijke handelaars te belemmeren (zie arresten van 21 februari 1984, zaak 86/82, Hasselblad, Jurispr. 1984, blz. 883, en 10 december 1985, zaak 31/85, ETA, Jurispr. 1985, blz. 3933). In ieder geval kan het feit dat de Commissie het selectief distributiesysteem van BL heeft toegestaan, niet rechtvaardigen dat BL misbruik maakt van haar machtspositie.

17 BL voert ook commerciële overwegingen aan en betoogt, dat zij geen commercieel belang meer had bij handhaving van een NTA-certificaat voor de Metro met linkse besturing, aangezien zij die voertuigen op de Britse markt niet meer verkocht en het met het oog op verlaging van de produktiekosten noodzakelijk was, de goedkeuring te laten vervallen.

18 Dit argument is als zodanig irrelevant. Door voor modellen met linkse besturing een NTA-certificaat te verkrijgen, creëerde BL immers een situatie waarin uit Lid-Staten op het vasteland wederingevoerde voertuigen met linkse besturing in het Verenigd Koninkrijk werden verkocht. Gelijk blijkt uit de notulen van de vergaderingen van haar dealersraad in het Verenigd Koninkrijk, weigerde BL de vernieuwing van het NTA-certificaat voor de Metro met linkse besturing enkel en alleen, om de wederinvoer te belemmeren en haar selectief distributiesysteem te beschermen. Wat de door BL aangevoerde kostenverlaging betreft, kan worden volstaan

met de vaststelling, dat handhaving van het NTA-certificaat door mededeling van de aan modellen met linkse besturing aangebrachte wijzigingen, voor BL slechts geringe administratieve kosten zou hebben meegebracht, te meer daar ter terechtzitting is gebleken, dat het daarbij ging om dezelfde wijzigingen als bij modellen met rechtse besturing.

19 De tegenwerping van BL, dat zij er ter bescherming van haar reputatie op moet toezien dat de importeurs die voertuigen met linkse besturing ombouwen voor rechtse besturing, voldoende bekwaam zijn, is ongegrond, aangezien het NTA-certificaat en de gelijkvormigheidscertificaten golden voor modellen met linkse besturing en de verplaatsing van de stuurinrichting naar rechts nadat een voertuig op de markt is gebracht en geregistreerd, niet onder toezicht van BL geschiedt. BL kan de kopers van dergelijke voertuigen niet beletten, dat zij daartoe een beroep doen op handelaars die niet tot haar dealersnet behoren.

20 Ten slotte faalt het argument van BL, dat de niet-vernieuwing van het NTA-certificaat voor voertuigen met linkse besturing het handelsverkeer geenszins heeft belemmerd. In de eerste plaats hebben de overgelegde statistieken betrekking op het totale aantal wederingevoerde voertuigen en kan daaruit geen conclusie worden getrokken betreffende het aantal wederimporten met het oog op doorverkoop door handelaars. Belangrijker is echter nog, dat voor de vraag of een maatregel het handelsverkeer tussen de Lid-Staten nadelig beïnvloedt, niet in concreto behoeft te worden onderzocht, welke gevolgen zij thans heeft voor de omvang van het handelsverkeer. Luidens de bewoordingen van de artikelen 85 en 86 EEG-Verdrag volstaat het, dat de betrokken maatregel de handel tussen de Lid-Staten ongunstig kan beïnvloeden. In casu kan niet worden ontkend dat BL, door de registratie van in het kader van een handelscircuit wederingevoerde voertuigen onmogelijk te maken, heeft gehandeld op een wijze die de tussenstaatse handel in die voertuigen ongunstig kon beïnvloeden.

21 Mitsdien moet worden vastgesteld, dat de beslissing van BL om het NTA-certificaat voor de Metro met linkse besturing in oktober 1981 te laten vervallen, ter belemmering van wederimporten die op basis van het oorspronkelijke NTA-certificaat voor dat type van voertuigen regelmatig hadden plaatsgevonden, misbruik heeft gemaakt van de machtspositie die zij innam op grond van de Britse regeling inzake de registratie van voertuigen.

b) *De weigering om gelijkvormigheidscertificaten af te geven*

22 Blijkens de aan het Hof verschafte uitleg dekt het NTA-certificaat alle voertuigen die door BL in overeenstemming met dat certificaat zijn gebouwd of waarvan de bijzonderheden later aan de bevoegde instantie zijn meegedeeld; het verliest zijn geldigheid alleen voor voertuigen waaraan niet meegedeelde wijzigingen zijn aangebracht. Aangezien BL de aan de Metro met linkse besturing aangebrachte wijzigingen vanaf oktober 1981 niet meer meedeelde, kon zij geldige gelijkvormigheidscertificaten afgeven zowel voor vóór die datum gebouwde voertuigen en voor later gebouwde voertuigen waaraan geen niet-meegedeelde wijzigingen ten opzichte van het voorheen goedgekeurde type waren aangebracht.

23 Om zich ervan te vergewissen of zij gelijkvormigheidscertificaten mocht afgeven, hoefde BL enkel te informeren naar de chassisnummers — die de voertuigen identificeren — en de bouwdatum na te zien, om te controleren of niet-meegedeelde wijzigingen waren aangebracht. Bij onderzoek van de door de handelaars aan BL gerichte verzoeken blijkt, dat BL in minstens vier gevallen tot de slotsom had kunnen komen, dat de voertuigen nog steeds door het NTA-certificaat gedekt waren. BL gaf de handelaars een ontwijkend antwoord en liet hen in het ongewisse omtrent de te vervullen formaliteiten, ten einde hen van wederinvoer te doen afzien. Blijkens de antwoorden van BL heeft deze bewust geweigerd, zo niet om gelijkvormigheidscertificaten af te geven waarom misschien niet altijd duidelijk en uitdrukkelijk was verzocht, dan toch op zijn minst om de informatie te verschaffen en de dienstverlening te verzorgen die voor de registratie van een voertuig noodzakelijk zijn en die zij de handelaars op grond van de Britse regeling als enige kon verschaffen.

24 Uit het voorgaande volgt, dat deze handelwijze van BL alleen maar kan worden gezien als de uiting van haar weloverwogen intentie om wederimporten, die haar erkende dealers zouden beconcurreren, te belemmeren. Mitsdien is hier sprake van misbruik van een machtspositie.

c) *Het buitensporig bedrag van de vergoedingen*

25 Blijkens het dossier verlangde BL voor de afgifte van gelijkvormigheidscertificaten aanvankelijk steeds een bedrag van 25 UKL, zowel voor de Metro met rechtse

besturing als voor die met linkse besturing. Per 1 juli 1981 verhoogde zij het bedrag voor voertuigen met linkse besturing tot 150 UKL voor handelaars en tot 100 UKL voor particulieren; zij liet het bedrag voor voertuigen met rechtse besturing ongewijzigd. Op 16 maart 1983 voerde BL een eenvormige vergoeding van 100 UKL in, nadat de Commissie in de mededeling van haar punten van bezwaar van 17 juli 1982 had opgemerkt dat het bedrag van 150 UKL te hoog was. In de loop van het geding is het bedrag verlaagd tot 50 UKL.

26 BL ontkent, dat de inning van een vergoeding van 150 UKL of 100 UKL misbruik van een machtspositie opleverde.

27 Gelijk het Hof overwoog in zijn arrest van 13 november 1975 (zaak 26/75, reeds aangehaald), is er sprake van misbruik van een machtspositie, wanneer een onderneming een administratief monopolie heeft en een overdreven hoge prijs toepast in verhouding tot de economische waarde van de verrichte prestatie.

28 Blijkens het dossier en de door partijen verschafte gegevens moet voor de afgifte van een gelijkvormigheidscertificaat zowel voor voertuigen met rechtse besturing als voor die met linkse besturing aan de hand van het chassisnummer de bouwdatum worden nagegaan. Op die manier kan het nummer van het overeenkomende NTA-certificaat worden achterhaald. Het betreft hier derhalve een eenvoudige administratieve controleverrichting, die geen noemenswaardige kosten kan veroorzaken. Voor voertuigen met linkse besturing wordt het certificaat in beginsel afgegeven vóór de eventuele verplaatsing van de stuurinrichting naar rechts. Het enige verschil met de afgifte van een certificaat voor een voertuig met rechtse besturing is de verificatie van de vier wijzigingen die noodzakelijk zijn voor linkse besturing, te weten de verstelling van koplampen en dimlichten, de snelheidsmeter, die de snelheid in mijlen moet aangeven, de verstelling van de achtermistlamp en het aanbrengen van een achteruitkijkspiegel op het rechtervoorportier. Die verificatie vergt niet de minste inspectie, doch gebeurt aan de hand van een attest van de garagehouder; wat de kosten betreft, kan zij dan ook geen rechtvaardiging vormen voor een verschillende vergoeding voor de afgifte van een gelijkvormigheidscertificaat al naar gelang het gaat om een rechts of een links bestuurd voertuig. Niettemin was de vergoeding voor een voertuig met linkse besturing aanvankelijk zes maal hoger dan die voor voertuigen met rechtse besturing.

29 Bovendien heeft BL ter terechtzitting zelf toegegeven, dat het verschil dat op een zeker moment bestond al naar gelang het certificaat werd aangevraagd door een handelaar — die 150 UKL diende te betalen — of een particulier — die slechts 100 UKL betaalde — niet op de kosten was gebaseerd, maar op de overweging dat aan een handelaar, voor wie de verrichting winstgevend was, een hogere vergoeding mocht worden opgelegd. Ook uit het feit dat de vergoeding eerst is verlaagd tot 100 UKL en vervolgens tot 50 UKL, kan worden afgeleid dat zij enkel tot doel had de wederinvoer van voertuigen met linkse besturing minder aantrekkelijk te maken.

30 Onder die omstandigheden was de Commissie terecht van oordeel, dat het bedrag van de vergoeding klaarblijkelijk onevenredig was aan de economische waarde van de verrichte dienst, en dat BL door deze handelwijze misbruik maakte van het monopolie dat zij op grond van de Britse regeling bezat.

31 BL betoogt verder, dat de periode waarin 150 UKL werd verlangd — van 1 juli 1981 tot oktober van hetzelfde jaar, toen het NTA-certificaat verviel — te kort was om van een inbreuk te kunnen spreken.

32 Toen de Commissie haar op de inbreuk had gewezen, heeft BL het bedrag van de vergoeding inderdaad snel verlaagd van 150 UKL tot 100 UKL. De Commissie heeft daarmee overigens rekening gehouden bij haar beoordeling van de ernst van de inbreuk en bij de bepaling van de boete. De bereidwilligheid tot medewerking bij BL en de periode tijdens welke de vergoeding werd verlangd, doen aan het bestaan van de inbreuk evenwel niet af.

33 Het argument van BL ten slotte, dat het bedrag van de vergoeding geen nadelige gevolgen had voor de omvang van de wederimporten, is — gelijk het Hof hiervoor reeds heeft opgemerkt — irrelevant.

34 Mitsdien moet worden vastgesteld, dat de door de Commissie in haar beschikking aangevoerde bezwaren gegrond zijn.

Verzoeksters stelling, dat bepaalde rechtsbeginselen zijn geschonden

a) *De rechten van de verdediging*

35 BL merkt op, dat de Commissie eerst bij brief van 25 augustus 1983 bezwaren heeft geuit tegen de op 16 maart 1983 ingevoerde vergoeding van 100 UKL, zodat zij daarvoor mocht aannemen dat de Commissie met het betrokken bedrag instemde. Voorts zou in de mededeling van de punten van bezwaar uitsluitend het bedrag van 150 UKL zijn genoemd.

36 Hierbij zij opgemerkt, dat de Commissie in de mededeling van haar punten van bezwaar hoofdzakelijk bekritiseert dat de vergoeding van 150 UKL buitensporig is ten opzichte van de oorspronkelijke vergoeding van 25 UKL. BL kon en moest ook begrijpen, dat de Commissie niet zozeer bezwaar maakte tegen de vaststelling van een bepaald bedrag, maar tegen het feit dat de vergoeding globaal gezien te hoog was. Op grond van de in het arrest General Motors (reeds aangehaald) neergelegde criteria diende BL te weten, dat het bedrag van de vergoeding evenredig moet zijn aan de economische waarde van de verrichte dienst. Toen de Commissie BL bij brief van 25 augustus 1983 meedeelde dat het bedrag van 100 UKL nog steeds te hoog was, en zij om een verklaring van de kosten voor afgifte van een certificaat vroeg, confronteerde zij BL niet met een nieuw bezwaar. Evenmin belette zij BL, haar verweermiddelen aan te wenden.

37 Mitsdien moet worden geconcludeerd, dat de Commissie procedureel gezien de gestelde inbreuk voldoende heeft omlijnd en BL in staat heeft gesteld, „haar standpunt kenbaar te maken met betrekking tot de juistheid en de relevantie der gestelde feiten" (arrest van 13 februari 1979, zaak 85/76, Hoffmann-La Roche, Jurispr. 1979, blz. 461).

b) *Misbruik van bevoegdheid*

38 BL verwijt de Commissie, dat deze de inbreuk-procedure na de vernieuwing van het NTA-certificaat voor de Metro met linkse besturing uitsluitend heeft voortgezet om een prijsverlaging van de op het vasteland verkochte Metro met rechtse besturing af te dwingen, met de bedoeling in het Verenigd Koninkrijk een markt voor wederingevoerde voertuigen te openen ten einde het in dat land gevoerde prijsbeleid te ondermijnen.

39 Gelijk de Commissie toegeeft, kan tussen deze twee zaken een verband worden gelegd, aangezien de prijs van de voertuigen met rechtse besturing op het vasteland verklaart, waarom hoofdzakelijk voertuigen met linkse besturing werden wederingevoerd. Beide problemen zijn overigens tekenend voor de vastberadenheid van BL om in het Verenigd Koninkrijk een prijsniveau te handhaven dat geen concurrentie zou ondervinden van wederingevoerde voertuigen. Dat de Commissie tijdens de instructie het daarmee gepaard gaande probleem van het prijsbeleid van BL in de Lid-Staten op het vasteland — waarover BL trouwens bereid was te onderhandelen — aan de orde heeft gesteld, kan geen misbruik van bevoegdheid opleveren; alle elementen voor misbruik van een machtspositie waren immers voorhanden en zowel de procedure als de beschikking zijn binnen de grenzen van de meegedeelde punten van bezwaar gebleven.

40 Mitsdien moeten de middelen ontleend aan schending van de rechten van de verdediging en misbruik van bevoegdheid worden verworpen.

c) *Het discriminatieverbod*

41 Verzoekster stelt dat de Commissie haar, door handhaving van het NTA-certificaat voor voertuigen met linkse besturing te verlangen, strenger heeft behandeld dan andere in het Verenigd Koninkrijk gevestigde autofabrikanten, waaraan zij deze verplichting niet zou hebben opgelegd.

42 Met de Commissie zij opgemerkt, dat die andere fabrikanten zich niet in dezelfde situatie bevonden als BL, die als enige een NTA-certificaat voor voertuigen met linkse besturing had aangevraagd en aldus het ontstaan van een handel in wederingevoerde voertuigen mogelijk had gemaakt.

43 Mitsdien is er geen inbreuk gemaakt op het discriminatieverbod, dat — gelijk het Hof vroeger reeds heeft overwogen — alleen verbiedt dat gelijke situaties verschillend worden behandeld.

Het subsidiaire verzoek om verlaging van de boete

44 Opgemerkt zij, dat de Commissie bij de bepaling van de boete rekening heeft gehouden met de ernst en de duur van de inbreuk en — gelijk zij in de overwegingen van haar beschikking vermeldt — met de bereidwilligheid tot medewerking bij BL tijdens de procedure.

45 Mitsdien moet het verzoek om verlaging van de boete worden verworpen.

Kosten

46 Ingevolge artikel 69, paragraaf 2, van het Reglement voor de procesvoering moet de in het ongelijk gestelde partij in de kosten worden verwezen. Aangezien BL in het ongelijk is gesteld, dient zij in de kosten te worden verwezen, daaronder begrepen die van interveniënt.

HET HOF VAN JUSTITIE (Vijfde kamer),

rechtdoende:

1) Verwerpt het beroep.

2) Verwijst verzoekster in de kosten van het geding, daaronder begrepen die van interveniënt.

Galmot Schockweiler

Everling Joliet Moitinho de Almeida

Uitgesproken ter openbare terechtzitting te Luxemburg op 11 november 1986.

De griffier
P. Heim

De president van de Vijfde kamer
Y. Galmot