ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πέμπτο τμήμα)
της 11ης Νοεμβρίου 1986 *

Στην υπόθεση 226/84,

British Leyland Public Limited Company, εταιρία αγγλικού δικαίου με έδρα στο Uxbridge, εκπροσωπούμενη από τους Christopher Bellamy και Nicolas Paines, barristers, και του R. P. A. Coles, solicitor, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο το δικηγορικό γραφείο των André Elvinger et Jean Hoss, 15, côte d' Eich,

προσφεύγουσα,

κατά

Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενης από την Karen Banks, μέλος της νομικής της υπηρεσίας και από το νομικό της σύμβουλο Thomas F. Cusack, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο το Γεώργιο Κρεμλή, μέλος της νομικής της υπηρεσίας, κτίριο Jean Monnet, Kirchberg,

καθής,

υποστηριζόμενης από τον

Derek Merson, έμπορο, κάτοικο Minehead, Somerset, εκπροσωπούμενο από τον Julian Henry Maitland-Walker, solicitor, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο το δικηγόρο Ernest Arendt, 34 B, rue Philippe-II,

παρεμβαίνοντα,

που έχει ως αντικείμενο προσφυγή ακυρώσεως της απόφασης 84/379 της Επιτροπής και, επικουρικώς, τη μείωση του προστίμου,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα)

συγκείμενο από τους Y. Galmot, πρόεδρο τμήματος, F. Schockweiler, U. Everling, R. Joliet και J. C. Moitinho de Almeida, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: M. Darmon
γραμματέας: D. Louterman, υπάλληλος διοικήσεως

* Γλώσσα διαδικασιας: η αγγλική.

έχοντας υπόψη την έκθεση για την επ' ακροατηρίου συζήτηση και κατόπιν της προφορικής διαδικασίας της 6ης Μαΐου 1986,

αφού άκουσε το γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 8ης Ιουλίου 1986,

εκδίδει την ακόλουθη

ΑΠΟΦΑΣΗ

1 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη γραμματεία του Δικαστηρίου στις 11 Σεπτεμβρίου 1984, η εταιρία αγγλικού δικαίου British Leyland Public Limited Company (εφεξής: BL) άσκησε, δυνάμει του άρθρου 173, δεύτερη παράγραφος, της Συνθήκης ΕΟΚ, προσφυγή με την οποία ζητεί την ακύρωση της απόφασης 84/379 της Επιτροπής, της 2ας Ιουλίου 1984, σχετικά με διαδικασία εφαρμογής του άρθρου 86 της Συνθήκης ΕΟΚ (ΕΕ L 207, σ. 11), με την οποία διαπιστώθηκε ότι η εν λόγω εταιρία υπέπεσε σε παράβαση του άρθρου αυτού,

« 1) αρνούμενη να εκδώσει πιστοποιητικά καταλληλότητας μεταξύ Ιουνίου 1981 και Απριλίου 1982 όταν ακόμη ίσχυε το πιστοποιητικό ΝΤΑ για το μοντέλο Metro με ΑΘΟ (αριστερή θέση οδήγησης)·

2) με την απόφασή της του Νοεμβρίου 1981 να μην ανανεώσει την έγκριση ΝΤΑ για το μοντέλο Metro με ΑΘΟ, και τούτο για να εμποδίσει την επανεισαγωγή του οχήματος αυτού στο Ηνωμένο Βασίλειο από άλλα κράτη μέλη·

3) χρεώνοντας 150 στερλίνες στους εμπόρους για τη χορήγηση πιστοποιητικών καταλληλότητας των Metro με ΑΘΟ μεταξύ Αυγούστου 1981 και Απριλίου 1982 και χρεώνοντας 100 UKL στερλίνες για την παροχή της ίδιας υπηρεσίας τόσο στους ανεξάρτητους πωλητές όσο και στους ιδιώτες από τις 16 Μαρτίου 1983 και έπειτα, όταν είχε ανανεωθεί η ισχύς της εγκρίσεως ΝΤΑ για το μοντέλο Metro με ΑΘΟ »

και της επέβαλε για το λόγο αυτό πρόστιμο 350 000 ECU· επικουρικώς, η BL ζητεί μείωση του ποσού του προστίμου.

2 Στην έκθεση για την επ' ακροατηρίου συζήτηση αναπτύσσονται διεξοδικώς τα πραγματικά περιστατικά, η διαδικασία, οι λόγοι ακυρώσεως και οι ισχυρισμοί των διαδίκων. Τα στοιχεία αυτά του φακέλου δεν επαναλαμβάνονται πιο κάτω παρά μόνο καθόσον απαιτείται για να σχηματίσει κρίση το Δικαστήριο.

Ως προς την ύπαρξη δεσπόζουσας θέσης

3 Για να αποδειχτεί αν πράγματι η BL κατέχει δεσπόζουσα θέση πρέπει, καταρχάς, να οριοθετηθεί η σχετική αγορά.

4 Στη Μεγάλη Βρετανία, η ταξινόμηση ενός οχήματος, προκειμένου να τεθεί σε κυκλοφορία, υπόκειται, εκτός της περιπτώσεως εισαγωγής για προσωπικούς σκοπούς, στην προσκόμιση πιστοποιητικού καταλληλότητας με το οποίο βεβαιώνεται ότι το όχημα είναι σύμφωνο προς προηγουμένως εγκριθέντα τύπο οχήματος. Το πιστοποιητικό αυτό χορηγείται από τον κατασκευαστή του οχήματος βάσει του εθνικού πιστοποιητικού εγκρίσεως του τύπου (πιστοποιητικό NTA), το οποίο έχει εκδοθεί από το Υπουργείο Μεταφορών ή από τον κάτοχο ενός αρχικού πιστοποιητικού υπουργικής εγκρίσεως (πιστοποιητικό PMAC), το οποίο μπορεί να εκδοθεί από το Υπουργείο μόνο εφόσον ο κατασκευαστής παράσχει τα αναγκαία τεχνικά στοιχεία.

5 Σ' αυτό το κανονιστικό πλαίσιο, η σχετική αγορά δεν είναι, αντίθετα προς τους ισχυρισμούς της BL, η της πώλησης οχημάτων, αλλά μια παρεπόμενη και χωριστή αγορά και συγκεκριμένα αυτή της παροχής υπηρεσιών που είναι όντως απαραίτητες στους επαγγελματίες μεταπωλητές για τη διασφάλιση της διαθέσεως στο εμπόριο των οχημάτων που κατασκευάζει η BL εντός συγκεκριμένης γεωγραφικής περιοχής (βλέπε απόφαση της 13ης Νοεμβρίου 1975, General Motors, 26/75, ECR σ. 1367, 1378).

6 Από τη δικογραφία προκύπτει ότι η BL διαθέτει τα αυτοκίνητά της στο εμπόριο της Μεγάλης Βρετανίας μέσω ενός δικτύου επιλεκτικής διανομής. Παράλληλα με το δίκτυο αυτό αναπτύχτηκε περιθωριακά ένα ρεύμα επανεισαγωγών αυτοκινήτων « Metro », κυρίως από το Βέλγιο, το οποίο δημιουργήθηκε λόγω της διαφοράς που υφίστατο μεταξύ της τιμής που όριζε η BL στο Ηνωμένο Βασίλειο για τα οχήματα με δεξιά θέση οδηγήσεως και της τιμής που ίσχυε στα κράτη μέλη της ΕΟΚ της ηπειρωτικής Ευρώπης για τα οχήματα με αριστερή θέση οδηγήσεως.

7 Η BL, για να αμφισβητήσει ότι κατέχει δεσπόζουσα θέση στην κατ' αυτό τον τρόπο προσδιορισθείσα αγορά παροχής υπηρεσιών, ισχυρίζεται ότι οι ιδιώτες έχουν τη δυνατότητα να ταξινομούν στο Ηνωμένο Βασίλειο οχήματα αγορασθέντα στην αλλοδαπή χωρίς να οφείλουν να προσκομίσουν πιστοποιητικό καταλληλότητας.

8 Από τη βρετανική ρύθμιση προκύπτει ότι το σύστημα αυτό αποτελεί μια κατ' εξαίρεση ευχέρεια που επιφυλάσσεται αποκλειστικά σε ιδιώτες, υπόκειται σε αυστηρές προϋποθέσεις και αναγνωρίζεται για προσωπικούς αποκλειστικώς σκοπούς και της οποίας,

έστω και αν έγινε χρήση από ορισμένους επαγγελματίες μεταπωλητές για την προμήθεια οχημάτων προς τους πελάτες τους, δεν μπορεί να θεωρηθεί ως η κανονική διαδικασία ταξινομήσεως οχημάτων εισαχθέντων στο πλαίσιο εμπορικών κυκλωμάτων.

9 Έτσι, η βρετανική ρύθμιση παρέχει στην BL ένα είδος μονοπωλίου διοικητικού χαρακτήρα στη σχετική αγορά και θέτει τους επαγγελματίες μεταπωλητές, όσον αφορά τη χορήγηση πιστοποιητικών καταλληλότητας, σε θέση οικονομικής εξαρτήσεως, χαρακτηριστικό στοιχείο της δεσπόζουσας θέσης (βλέπε την προαναφερθείσα απόφαση της 13ης Νοεμβρίου 1975).

10 Κατά συνέπεια, πρέπει να απορριφθεί ο λόγος ακυρώσεως της προσφεύγουσας που συνίσταται στο ότι δεν κατέχει δεσπόζουσα θέση.

Ως προς την καταχρηστική εκμετάλλευση

11 Κατά την Επιτροπή, η BL εκμεταλλεύτηκε καταχρηστικά τη δεσπόζουσα αυτή θέση κατά τρεις τρόπους: καταρχάς, αφήνοντας να εκπνεύσει, το Νοέμβριο του 1981, η ισχύς του πιστοποιητικού NTA για τα οχήματα « Metro » με αριστερή θέση οδηγήσεως, την έκδοση του οποίου είχε ζητήσει ευθύς ως άρχισε να διαθέτει στο εμπόριο το μοντέλο αυτό· κατόπιν αρνούμενη σε ορισμένες περιπτώσεις να χορηγήσει, ενώ μπορούσε να το πράξει, πιστοποιητικά καταλληλότητας για οχήματα του τύπου αυτού που είχαν επανεισαχθεί από την ηπειρωτική Ευρώπη· τέλος, απαιτώντας, σ' άλλες περιπτώσεις, υπερβολικό τέλος για τη χορήγηση πιστοποιητικών καταλληλότητας.

α) *Όσον αφορά τη μη ανανέωση του πιστοποιητικού NTA*

12 Η ΒΛ ισχυρίζεται ότι το γεγονός ότι άφησε να εκπνεύσει η ισχύς του πιστοποιητικού NTA για τα οχήματα « Metro » με αριστερή θέση οδηγήσεως δεν μπορεί να συνιστά κατάχρηση, δεδομένου, όπως άλλωστε αναγνωρίζει και η Επιτροπή, δεν είχε καμιά υποχρέωση να ζητήσει αρχικά έγκριση για τα οχήματα αυτά τα οποία δεν διαθέτει στο εμπόριο του Ηνωμένου Βασιλείου.

13 Χωρίς να παρίσταται ανάγκη να εξεταστεί αν ήταν, ενδεχομένως, δυνατό,προκειμένου να αποφευχθεί η στεγανοποίηση των αγορών εντός της κοινής αγοράς, να υφίσταται αρχική υποχρέωση να ζητηθεί έγκριση για τα οχήματα με αριστερή θέση οδηγήσεως, αρκεί η διαπίστωση, ότι, ζητώντας η BL την έγκριση αυτή, που θα της επέτρεπε να διαθέτει στη βρετανική αγορά οχήματα τα οποία δεν έτυχαν της εγκρίσεως να πωληθούν στην ηπειρωτική Ευρώπη, κατέστησε δυνατή τη δημιουργία μιας αγοράς επανεισαγωγής τέτοιων οχημάτων, την οποία προκάλεσε με την πολιτική της επί των τιμών.

14 Η BL γνώριζε την ύπαρξη μιας τέτοιας αγοράς επανεισαγωγών από τα παράπονα των μεταπωλητών του δικτύου της επιλεκτικής διανομής, οι οποίοι απαιτούσαν απ' αυτή να λάβει μέτρα προς παρεμπόδισή της. Από τα πρακτικά των συσκέψεων του συμβουλίου των διανομέων, της 16ης Ιανουαρίου και της 4ης Νοεμβρίου 1981, προκύπτει, ιδίως, ότι η BL υποσχέθηκε να πράξει ό,τι της ήταν δυνατό για να περιορίσει τις επανεισαγωγές, αφήνοντας, ιδίως, να εκπνεύσει από τον Οκτώβριο του 1981 η ισχύς του πιστοποιητικού ΝΤΑ για τα αυτοκίνητα « Metro » με αριστερή θέση οδηγήσεως. Η ύπαρξη μιας τέτοιας αγοράς επιβεβαιώνεται επιπλέον από τις καταγγελίες προς την Επιτροπή εισαγωγέων-μεταπωλητών, όταν η BL δήλωσε ότι δεν μπορούσε πλέον να χορηγεί πιστοποιητικά καταλληλότητας.

15 Δεν μπορεί επίσης να γίνει δεκτό το αποδεχθέν από την Επιτροπή επιχείρημα της BL, ότι δεν μπορεί να υφίσταται υποχρέωση έναντι μεταπωλητών μη ανηκόντων στο δικό της δίκτυο επιλεκτικής διανομής.

16 Πράγματι, η BL δεν μπορεί να στηρίζεται στο σύστημα επιλεκτικής διανομής που εφαρμόζει στο Ηνωμένο Βασίλειο για να εμποδίζει την επανεισαγωγή εκ μέρους ανεξάρτητων επαγγελματιών επανεισαγωγέων οχημάτων από άλλα κράτη μέλη (βλέπε αποφάσεις της 21ης Φεβρουαρίου 1984, Hasselblad, 86/82, Συλλογή σ. 883, και της 10ης Δεκεμβρίου 1985, ETA, 31/85, Συλλογή 1985, σ. 3933). Εν πάση περιπτώσει, η αποδοχή εκ μέρους της Επιτροπής αυτού του συστήματος διανομής δεν μπορεί να δικαιολογήσει την εκ μέρους της BL καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης της.

17 Η BL επικαλείται επίσης λόγους εμπορικής σκοπιμότητας, υποστηρίζοντας ότι δεν είχε πλέον κανένα εμπορικό συμφέρον να διατηρήσει το πιστοποιητικό ΝΤΑ για τα αυτοκίνητα « Metro » με αριστερή θέση οδηγήσεως, εφόσον δεν διέθετε πλέον τέτοια οχήματα στη βρετανική αγορά, η δε λήξη ισχύος της έγκρισης επιβαλλόταν για λόγους συμπιέσεως του κόστους παραγωγής.

18 Το πιο πάνω επιχείρημα δεν ασκεί, αυτό καθαυτό, επιρροή, εφόσον η BL, μετά την έκδοση πιστοποιητικού ΝΤΑ για τα μοντέλα με αριστερή θέση οδηγήσεως, είχε δημιουργήσει μια κατάσταση που χαρακτηριζόταν από τη διάθεση στην αγορά του Ηνωμένου Βασιλείου αυτοκινήτων με αριστερή θέση οδηγήσεως επανεισαγόμενων από άλλα κράτη μέλη της ΕΟΚ της ηπειρωτικής Ευρώπης. Όπως προκύπτει από τα πρακτικά των συσκέψεων του συμβουλίου των διανομέων της BL στο Ηνωμένο Βασίλειο, η μη ανανέωση του πιστοποιητικού ΝΤΑ για τα αυτοκίνητα « Metro » με αριστερή θέση οδηγήσεως εξηγείται αποκλειστικά από τη βούληση της BL να εμποδίσει τις εισαγωγές και να προστατεύσει το δίκτυο διανομής της. Όσον αφορά τους οικονομικής φύσεως λόγους που προβάλλει η BL, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η διατήρηση

του πιστοποιητικού ΝΤΑ, μέσω της γνωστοποιήσεως των μετατροπών που είχαν γίνει στα μοντέλα με αριστερή θέση οδηγήσεως, συνεπαγόταν για την BL κάποια διοικητικής φύσεως έξοδα, πολύ περισσότερο μάλιστα αφού, όπως προέκυψε από την επ' ακροατηρίου συζήτηση, οι μετατροπές αυτές ταυτίζονται μ' αυτές που έγιναν στα οχήματα με δεξιά θέση οδηγήσεως.

19 Οι αντιρρήσεις που προβάλλει η BL, διακατεχόμενη από τη μέριμνά της προς διαφύλαξη της καλής φήμης του σήματός της και από την ανάγκη διασφαλίσεως του ότι οι εισαγωγείς που μετατρέπουν τα οχήματα με αριστερή θέση οδηγήσεως σε οχήματα με δεξιά θέση οδηγήσεως διαθέτουν τα κατάλληλα επαγγελματικά προσόντα, είναι αβάσιμες, δεδομένου ότι το πιστοποιητικό ΝΤΑ και τα πιστοποιητικά καταλληλότητας αφορούσαν μοντέλα με αριστερή θέση οδηγήσεως, η δε μετατροπή του οχήματος, μετά την κυκλοφορία του στην αγορά και την ταξινόμησή του, σε μοντέλο με δεξιά θέση οδηγήσεως δεν υπόκειται στον έλεγχο της BL, η οποία δεν μπορεί να εμποδίζει τους αγοραστές των οχημάτων αυτών από το να προσφεύγουν προς τούτο σε επαγγελματίες μη ανήκοντες στο δίκτυό της.

20 Τέλος, δεν ασκεί επιρροή το επιχείρημα της BL ότι η μη ανανέωση του πιστοποιητικού ΝΤΑ για τα οχήματα με αριστερή θέση οδηγήσεως δεν παρακώλυσε καθόλου το εμπόριο. Καταρχάς, τα προσκομισθέντα στατιστικά στοιχεία αφορούν το συνολικό όγκο των επανεισαγωγών οχημάτων και δεν επιτρέπουν τη συναγωγή κανενός συμπεράσματος ως προς τον όγκο των επανεισαγωγών για μεταπώληση από επαγγελματίες. Αλλά, κυρίως, για να θεωρηθεί ότι ένα μέτρο θίγει το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών, δεν είναι ανάγκη να αποδειχτούν συγκεκριμένα οι τωρινές του συνέπειες επί του όγκου του εμπορίου αυτού· αρκεί, σύμφωνα με τη διατύπωση των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης ΕΟΚ, να μπορεί να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών. Είναι αναντίρρητο ότι, καθιστώντας η BL αδύνατη την ταξινόμηση οχημάτων επανεισαχθέντων στο πλαίσιο ενός εμπορικού κυκλώματος, έλαβε μέτρα ικανά να επηρεάσουν το εμπόριο των οχημάτων αυτών μεταξύ των κρατών μελών.

21 Εν συμπεράσματι, πρέπει να γίνει δεκτό ότι, αποφασίζοντας η BL τον Οκτώβριο του 1981 να αφήσει να εκπνεύσει η ισχύς του πιστοποιητικού ΝΤΑ για τα αυτοκίνητα « Metro » με αριστερή θέση οδηγήσεως, με σκοπό να εμποδίσει επανεισαγωγές που μπορούσαν νομίμως να διενεργούνται κατόπιν της αρχικής χορηγήσεως πιστοποιητικού ΝΤΑ γι' αυτό τον τύπο οχημάτων, καταχράστηκε της δεσπόζουσας θέσης που της παρείχε η σχετική με την ταξινόμηση των οχημάτων βρετανική ρύθμιση.

β) *Όσον αφορά την άρνηση χορηγήσεως πιστοποιητικών καταλληλότητας*

22 Από τις εξηγήσεις που παρασχέθηκαν στο Δικαστήριο προκύπτει ότι το πιστοποιητικό ΝΤΑ καλύπτει όλα τα κατασκευαζόμενα από την BL οχήματα τα οποία είναι σύμφωνα προς το πιστοποιητικό ΝΤΑ ή των οποίων οι προδιαγραφές γνωστοποιήθηκαν μεταγενέστερα στην αρμόδια αρχή και χάνει την ισχύ του μόνο όσον αφορά τα οχήματα στα οποία έγιναν μετατροπές μη γνωστοποιηθείσες. Επομένως, έχοντας η BL παύσει μετά τον Οκτώβριο 1981 να γνωστοποιεί τις μετατροπές που επέφερε στα μοντέλα της « Metro » με αριστερή θέση οδηγήσεως, μπορεί εγκύρως να χορηγεί πιστοποιητικά καταλληλότητας τόσο για οχήματα που είχαν κατασκευαστεί πριν από τη χρονολογία αυτή όσο και για οχήματα που κατασκευάστηκαν μετά από αυτή, στα οποία όμως δεν είχαν γίνει μη γνωστοποιηθείσες μετατροπές σε σχέση με τον προηγουμένως εγκριθέντα τύπο.

23 Επομένως, για να είναι η BL βέβαιη ότι νομίμως χορηγούσε πιστοποιητικά καταλληλότητας, αρκούσε να ζητεί τους αριθμούς πλαισίου με τους οποίους εξατομικεύονται τα οχήματα και να ελέγχει την ημερομηνία κατασκευής τους προκειμένου να διαπιστώνει αν στα εν λόγω οχήματα είχαν επέλθει μετατροπές που δεν είχαν γνωστοποιηθεί. Από την εξέταση αιτήσεων που υποβλήθηκαν στην BL εκ μέρους επαγγελματιών μεταπωλητών προκύπτει ότι, σε τέσσερις τουλάχιστον περιπτώσεις, η BL κατέληξε στο συμπέρασμα ότι τα αυτοκίνητα εξακολουθούσαν να καλύπτονται από το πιστοποιητικό ΝΤΑ. Η BL απάντησε με υπεκφυγές, αφήνοντας τους ενδιαφερομένους στην αβεβαιότητα ως προς τις διατυπώσεις που έπρεπε να συμπληρώσουν, με σκοπό να τους αποθαρρύνει από τις επανεισαγωγές. Από τις απαντήσεις της BL προκύπτει ότι εσκεμμένα αρνήθηκε, αν όχι να χορηγήσει πιστοποιητικά καταλληλότητας τα οποία δεν είχαν, ίσως, πάντοτε σαφώς και ρητώς ζητηθεί, τουλάχιστον να παράσχει τις πληροφορίες και τις υπηρεσίες που ήταν αναγκαίες για την ταξινόμηση του οχήματος και τις οποίες, δυνάμει της βρετανικής ρυθμίσεως, μόνο αυτή ήταν σε θέση να παράσχει στους μεταπωλητές.

24 Από τα προηγούμενα προκύπτει ότι αυτή η συμπεριφορά δεν μπορεί να αναλυθεί παρά ως εκδήλωση προθέσεως της BL να εμποδίσει τις επανεισαγωγές που ήταν ανταγωνιστικές στους εγκεκριμένους της διανομείς και, επομένως, πρέπει να θεωρηθεί ως κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης.

γ) *Όσον αφορά τον υπερβολικό χαρακτήρα των τελών*

25 Από τη δικογραφία προκύπτει ότι για τη χορήγηση των πιστοποιητικών καταλληλότητας η BL απαιτούσε αρχικά ένα ενιαίο τέλος 25 UKL, τόσο για τα με δεξιά θέση

οδηγήσεως όσο και για τα με αριστερή θέση οδηγήσεως αυτοκίνητα « Metro ». Διατηρώντας το ποσό αυτό αμετάβλητο για τα οχήματα με δεξιά θέση οδηγήσεως, η BL αύξησε παράλληλα, την 1η Ιουλίου 1981, το τέλος για τα οχήματα με αριστερή θέση οδηγήσεως σε 150 UKL για τους επαγγελματίες μεταπωλητές και σε 100 UKL για τους ιδιώτες. Στις 16 Μαρτίου 1983, κατόπιν των επικρίσεων της Επιτροπής, με την κοινοποίηση των αιτιάσεων της 17ης Ιουλίου 1982, όσον αφορά το υπερβολικό ύψος του ποσού των 150 UKL, η BL μείωσε το τέλος στο ενιαίο ποσό των 100 UKL. Κατά τη διάρκεια της δίκης, το ποσό αυτό μειώθηκε στις 50 UKL.

26 Η BL αμφισβητεί ότι η απαίτηση τέλους 150 UKL ή 100 UKL μπορούσε να συνιστά περίπτωση καταχρηστικής εκμεταλλεύσεως δεσπόζουσας θέσης.

27 Όπως το Δικαστήριο έκρινε με την απόφασή του της 13ης Νοεμβρίου 1975 (η προαναφερθείσα απόφαση 26/75), καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης υφίσταται στην περίπτωση που η κατέχουσα θέση μονοπωλίου διοικητικού χαρακτήρα επιχείρηση απαιτεί για τις υπηρεσίες της τέλη δυσανάλογα προς την οικονομική αξία της παρεχόμενης υπηρεσίας.

28 Από τη δικογραφία και από τις εξηγήσεις που έδωσαν οι διάδικοι προκύπτει ότι για τη χορήγηση πιστοποιητικού καταλληλότητας, τόσο για τα οχήματα με δεξιά θέση οδηγήσεως όσο και για τα οχήματα με αριστερή θέση οδηγήσεως, απαιτείται να διαπιστώνεται, από τον αριθμό πλαισίου, η ημερομηνία κατασκευής του οχήματος, πράγμα που επιτρέπει την εξακρίβωση του αριθμού του πιστοποιητικού NTA στο οποίο αντιστοιχεί. Κατά συνέπεια, πρόκειται περί μιας απλής διοικητικής πράξεως ελέγχου, που δεν μπορεί να συνεπάγεται σημαντικά έξοδα. Για τα οχήματα με αριστερή θέση οδηγήσεως η χορήγηση του πιστοποιητικού γίνεται, καταρχήν, πριν από την ενδεχόμενη μετατροπή τους σε αυτοκίνητα με δεξιά θέση οδηγήσεως. Η μόνη διαφορά σε σχέση με τη χορήγηση πιστοποιητικού για όχημα με δεξιά θέση οδηγήσεως συνίσταται στον έλεγχο του ότι έχουν γίνει στο όχημα οι τέσσερις απαραίτητες για την αριστερή οδήγηση μετατροπές, δηλαδή η ρύθμιση των προβολέων και των φανών πορείας, η διαβάθμιση του ταχυμέτρου σε μίλια, η προσαρμογή των φανών ομίχλης και η τοποθέτηση πλαισίου κατόπτρου στη δεξιά εμπρόσθια θύρα. Ο έλεγχος αυτός δεν απαιτεί καμιά επιθεώρηση του οχήματος, αλλά γίνεται με την επίδειξη βεβαιώσεως συνεργείου αυτοκινήτων και δεν μπορεί, κατά συνέπεια, να δικαιολογήσει, από πλευράς εξόδων, ένα τέλος για τη χορήγηση του πιστοποιητικού καταλληλότητας το οποίο να είναι διαφορετικό ανάλογα με το αν το όχημα έχει αριστερή ή δεξιά θέση οδηγήσεως. Το τέλος αυτό ήταν, αρχικά, έξι φορές υψηλότερο για τα οχήματα με αριστερή θέση οδηγήσεως.

29 Εξάλλου, η ίδια η BL δέχτηκε κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση ότι η διαφορά που υφίστατο, για ορισμένο διάστημα, ανάλογα με το αν το πιστοποιητικό ζητούσε μεταπωλητής, ο οποίος όφειλε να καταβάλει 150 UKL, ή ιδιώτης, ο οποίος κατέβαλλε 100 μόνο UKL, δεν δικαιολογούνταν από το κόστος, αλλά στηριζόταν στο συλλογισμό ότι ο έμπορος που διενεργούσε μια κερδοσκοπική πράξη μπορούσε να υποχρεωθεί στην καταβολή υψηλότερου τέλους. Το γεγονός ότι το τέλος μειώθηκε αρχικά στις 100 UKL και κατόπιν στις 50 UKL, ενώ για τα οχήματα με δεξιά θέση οδηγήσεως παρέμεινε στις 25 UKL, επιτρέπει επίσης το συμπέρασμα ότι είχε καθοριστεί με μοναδικό σκοπό να καταστήσει λιγότερο ελκυστική την επανεισαγωγή οχημάτων με αριστερή θέση οδηγήσεως.

30 Υπό τις περιστάσεις αυτές, η Επιτροπή μπορούσε βασίμως να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι το απαιτούμενο τέλος είχε καθοριστεί σε επίπεδο καταφανώς δυσανάλογο προς την οικονομική αξία της παρεχόμενης υπηρεσίας και ότι η πρακτική αυτή συνιστούσε καταχρηστική εκ μέρους της BL εκμετάλλευση της μονοπωλιακής θέσης που κατείχε βάσει της βρετανικής ρυθμίσεως.

31 Στη συνέχεια, η BL ισχυρίζεται ότι η είσπραξη τέλους 150 UKL ίσχυσε για πολύ βραχύ διάστημα, συγκεκριμένα από την 1η Ιουλίου 1981 μέχρι την εκπνοή της ισχύος του πιστοποιητικού NTA, ώστε να μπορεί να θεωρηθεί ως παράβαση.

32 Είναι αλήθεια ότι η BL, μετά την επισήμανση από την Επιτροπή της παραβάσεώς της, μείωσε ταχέως το ποσό του τέλους από 150 UKL σε 100 UKL, πράγμα που, άλλωστε, έλαβε υπόψη της η Επιτροπή κατά την εκτίμηση της σοβαρότητας της παραβάσεως και κατά τον καθορισμό του προστίμου. Εντούτοις, η στάση συνεργασίας που κράτησε η BL και το διάστημα που διήρκεσε η είσπραξη του τέλους δεν επηρεάζουν την ύπαρξη της παραβάσεως.

33 Τέλος, το επιχείρημα της BL, ότι το ύψος του τέλους δεν άσκησε καμιά δυσμενή επίδραση στον όγκο των επανεισαγωγών, δεν ασκεί, όπως ήδη δέχτηκε πιο πάνω το Δικαστήριο, καμιά επιρροή.

34 Εν συμπεράσματι, πρέπει να γίνει δεκτό ότι είναι βάσιμες οι αιτιάσεις που έλαβε υπόψη η Επιτροπή στην προσβαλλόμενη απόφαση.

Ως προς την προβαλλόμενη από την προσφεύγουσα παραβίαση ορισμένων αρχών του δικαίου

α) *Όσον αφορά τα δικαιώματα υπερασπίσεως*

35 Η BL τονίζει ότι η Επιτροπή δεν αμφισβήτησε το ύψος του τέλους των 100 UKL, που εισήχθη στις 16 Μαρτίου 1983, παρά με έγγραφο της 25ης Αυγούστου 1983, με αποτέλεσμα η BL να πιστεύει θεμιτώς, πριν από τη λήψη του εγγράφου αυτού, ότι η Επιτροπή αποδεχόταν το ποσό αυτό. Εξάλλου, η κοινοποίηση των αιτιάσεων αφορούσε μόνον το ποσό των 150 UKL.

36 Σχετικά πρέπει να σημειωθεί ότι η Επιτροπή, με κοινοποίησή της των αιτιάσεων, αμφισβητεί κατ' ουσία το δυσανάλογο σε σχέση με το αρχικό τέλος των 25 UKL χαρακτήρα του τέλους των 150 UKL. Η BL όχι μόνο μπορούσε, αλλά και όφειλε, να αντιληφθεί ότι αντικείμενο της επικρίσεως δεν αποτελούσε τόσο ένα ορισμένο ποσό τέλους, αλλά ο γενικά υπερβολικός του χαρακτήρας. Λαμβανομένων υπόψη των κριτηρίων που έγιναν δεκτά με την προαναφερθείσα απόφαση General Motors, η BL όφειλε να γνωρίζει ότι το ύψος του τέλους πρέπει να είναι ανάλογο προς την οικονομική αξία της παροχής. Η Επιτροπή δεν προσήψε στην BL νέα αιτίαση ούτε την εμπόδισε να κάνει χρήση των μέσων υπερασπίσεώς της όταν της γνωστοποίησε, με έγγραφο της 25ης Αυγούστου 1983, ότι το ύψος των 100 UKL ήταν επίσης υπερβολικό και της ζήτησε να δικαιολογήσει το κόστος εκδόσεως του πιστοποιητικού.

37 Πρέπει, επομένως, να γίνει δεκτό ότι, από διαδικαστική άποψη, η Επιτροπή προσδιόρισε επαρκώς την προσαπτόμενη παράβαση και παρέσχε στην BL τη δυνατότητα « να καταστήσει λυσιτελώς γνωστή την άποψή της ως προς το αν συντρέχουν και αν ασκούν επιρροή τα επικαλούμενα γεγονότα και περιστάσεις » (βλέπε απόφαση της 13ης Φεβρουαρίου 1979, Hoffmann-La Roche, 85/76, ECR σ. 461).

β) *Όσον αφορά την κατάχρηση εξουσίας*

38 Η BL προσάπτει στην Επιτροπή ότι ακολούθησε τη διαδικασία διαπιστώσεως παραβάσεως ύστερα από την ανανέωση του πιστοποιητικού NTA για τα αυτοκίνητα « Metro » με αριστερή θέση οδηγήσεως με μοναδικό σκοπό να την υποχρεώσει να μειώσει την τιμή των αυτοκινήτων « Metro » με δεξιά θέση οδηγήσεως που πωλούνται στην ηπειρωτική Ευρώπη, προκειμένου να δημιουργηθεί μια αγορά επανεισαγωγών στο Ηνωμένο Βασίλειο προς υπονόμευση της δομής των τιμών που ισχύουν στη χώρα αυτή.

39 Όπως δέχεται και η Επιτροπή, τα δύο ζητήματα μπορούν να θεωρηθούν ως συναφή, δεδομένου ότι το επίπεδο τιμών των αυτοκινήτων με δεξιά θέση οδηγήσεως στην ηπειρωτική Ευρώπη εξηγεί ότι η επανεισαγωγή αφορούσε κυρίως αυτοκίνητα με αριστερή θέση οδηγήσεως. Άλλωστε, τα δύο προβλήματα είναι χαρακτηριστικά της σταθερής απόφασης της BL να διατηρήσει στο Ηνωμένο Βασίλειο ένα επίπεδο τιμών ανεπηρέαστο από τον ανταγωνισμό των επανεισαγωγών. Το γεγονός ότι κατά τη διάρκεια της διαδικασίας προς εξακρίβωση της παραβάσεως η Επιτροπή ήγειρε το συναφές ζήτημα της πολιτικής τιμών της BL στα κράτη μέλη της ηπειρωτικής Ευρώπης, πράγμα το οποίο, άλλωστε, η BL δέχτηκε να εξηγήσει, δεν μπορεί να συνιστά κατάχρηση εξουσίας, εφόσον υφίσταντο τα συνιστώντα κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης στοιχεία, η δε διαδικασία όπως και η απόφαση δεν εξήλθαν από τα όρια των κοινοποιηθεισών αιτιάσεων.

40 Κατά συνέπεια, οι λόγοι ακυρώσεως που στηρίζονται στην προσβολή των δικαιωμάτων της υπερασπίσεως και στην κατάχρηση εξουσίας πρέπει να απορριφθούν.

γ) *Όσον αφορά την αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων*

41 Η προσφεύγουσα διατείνεται ότι, με το να της απαιτήσει η Επιτροπή να διατηρήσει την ισχύ του πιστοποιητικού NTA για τα αυτοκίνητα « Metro » με αριστερή θέση οδηγήσεως, τη μεταχειρίστηκε αυστηρότερα απ' ό,τι τους άλλους κατασκευαστές αυτοκινήτων που είναι εγκατεστημένοι στο Ηνωμένο Βασίλειο, στους οποίους δεν επέβαλε την ίδια υποχρέωση.

42 Όπως επισημαίνει η Επιτροπή, η κατάσταση των άλλων αυτών κατασκευαστών ήταν διαφορετική από την της BL, η οποία ήταν η μόνη που είχε ζητήσει την έκδοση πιστοποιητικού NTA για τα οχήματα με αριστερή θέση οδηγήσεως, επιτρέποντας, έτσι, τη δημιουργία αγοράς επανεισαγομένων οχημάτων.

43 Επομένως, δεν υπάρχει παραβίαση της αρχής της απαγορεύσεως των διακρίσεων η οποία, όπως έχει ήδη αποφανθεί το Δικαστήριο, απαγορεύει απλώς τη διαφορετική μεταχείριση όμοιων καταστάσεων.

Ως προς το επικουρικό αίτημα της μείωσης του προστίμου

44 Πρέπει να σημειωθεί ότι η Επιτροπή καθόρισε το ύψος του προστίμου σε συνάρτηση με τη σοβαρότητα και τη διάρκεια της παραβάσεως και ότι, όπως διευκρίνισε στις αιτιολογικές σκέψεις της απόφασής της, έλαβε υπόψη το γεγονός ότι η BL υπήρξε συνεργάσιμη κατά τη διάρκεια της διαδικασίας.

45 Κατά συνέπεια, πρέπει να απορριφθεί το αίτημα περί μειώσεως του προστίμου.

Επί των δικαστικών εξόδων

46 Κατά το άρθρο 69, παράγραφος 2, του κανονισμού διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα. Δεδομένου ότι η BL ηττήθηκε, πρέπει να καταδικαστεί στα δικαστικά έξοδα συμπεριλαμβανομένων και των του παρεμβαίνοντος.

Για τους λόγους αυτούς

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα)

αποφασίζει:

1) Απορρίπτει την προσφυγή.

2) Καταδικάζει την προσφεύγουσα στα δικαστικά έξοδα, συμπεριλαμβανομένων των του παρεμβαίνοντος.

Galmot Schockweiler

Everling Joliet Moitinho de Almeida

Δημοσιεύτηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 11 Νοεμβρίου 1986.

Ο γραμματέας

P. Heim

Ο πρόεδρος του πέμπτου τμήματος

Y. Galmot