λητές υπηρεσιών, δεδομένου ότι η αγορά αυτή αποτελεί παρεπόμενη αλλά ξεχωριστή από αυτή της πωλήσεως αυτοκινήτων αγορά.

2. Ένας κατασκευαστής αυτοκίνητων οχημάτων δεν μπορεί να στηρίζεται στο σύστημα επιλεκτικής διανομής που έχει καθιερώσει εντός ενός κράτους μέλους προκειμένου να εμποδίζει, μη ανανεώνοντας τη σχετική έγκριση, την επανεισαγωγή οχημάτων από άλλα κράτη μέλη εκ μέρους επαγγελματιών μεταπωλητών που δεν ανήκουν στο δικό του δίκτυο.

Το γεγονός ότι το εν λόγω σύστημα επιλεκτικής διανομής έχει γίνει αποδεκτό από την Επιτροπή μπορεί να δικαιολογήσει την καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης που συνιστά μια τέτοια πρακτική.

3. Καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης υφίσταται στην περίπτωση που η κατέχουσα θέση νόμιμου μονοπωλίου επιχείρηση απαιτεί για τις υπηρεσίες της τέλη δυσανάλογα προς την οικονομική αξία της παρεχόμενης υπηρεσίας.

ΕΚΘΕΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠ' ΑΚΡΟΑΤΗΡΙΟΥ ΣΥΖΗΤΗΣΗ
στην υπόθεση 226/84 *

I — Περιγραφή των πραγματικών περιστατικών και έγγραφη διαδικασία

1. Η ταξινόμηση των αυτοκινήτων στη Μεγάλη Βρετανία υπόκειται σε ένα σύστημα εγκρίσεως, το οποίο διέπεται από το άρθρο 47 του Road Traffic Act του 1972 (νόμος του 1972 περί οδικής κυκλοφορίας), όπως τροποποιήθηκε από τον Road Traffic Act του 1974 και το Statutory Instrument 1092 του 1979, Motor Vehicles (Type Approval) (Great Britain) Regulations [ρυθμίσεις περί αυτοκινήτων οχημάτων (έγκριση των τύπων) (Μεγάλη Βρετανία)] (εφεξής: ρυθμίσεις NTA).

Σύμφωνα με το άρθρο 47, παράγραφος 4, ο κατασκευαστής ενός οχήματος μπορεί να ζητήσει από το Υπουργείο Μεταφορών την έκδοση ενός « British National Type Approval Certificate » (πιστοποιητικό εγκρίσεως των τύπων) (εφεξής: πιστοποιητικό NTA), στο οποίο βεβαιώνεται ότι το εν λόγω όχημα πληροί τις ισχύουσες σχετικά προϋποθέσεις εγκρίσεως ανά τύπο και αναφέρονται οι παρεκκλίσεις που επιτράπηκαν σε σχέση με τον τύπο του οχήματος. Προτού εκδώσει το πιστοποιητικό αυτό, το Υπουργείο βεβαιώνεται ότι το όχημα πληροί τις προδιαγραφές της έγκρισης ανά τύπο και ότι έχουν ληφθεί τα κατάλληλα μέτρα ώστε και τα άλλα οχήματα που θεωρούνται ως σύμφωνα προς το όχημα αυτό είναι όντως σύμφωνα.

Κατά το άρθρο 47, παράγραφος 5, ο κατασκευαστής έχει το δικαίωμα να εκδίδει, βάσει του πιστοποιητικού NTA, « certificates of conformity » (πιστοποιητικά καταλληλότητας) με τα οποία βεβαιώνει, για κάθε όχημα που κατασκευάζει, ότι είναι σύμφωνο προς τον εγκριθέντα τύπο.

Σύμφωνα με τον όρο 2, στοιχείο 2, του πιστοποιητικού NTA, ο κατασκευαστής οφείλει να γνωστοποιεί στο Υπουργείο κάθε μετατροπή που προτίθεται να επιφέρει στο μοντέλο.

* Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική.

Σε περίπτωση που το όχημα υφίσταται μετατροπές υποκείμενες σε γνωστοποίηση οι οποίες δεν γνωστοποιήθηκαν, η έγκριση, σύμφωνα με τα από 19 Ιουλίου 1985 επίσημα στοιχεία της Μόνιμης Αντιπροσωπείας του Ηνωμένου Βασιλείου στις Ευρωπαϊκές Κοινότητας, δεν καθίσταται ανίσχυρη αυτή καθαυτή, αλλά δεν είναι πλέον δυνατή η έκδοση πιστοποιητικών καταλληλότητας για οχήματα που υπέστησαν τέτοιες μετατροπές.

Σύμφωνα με την παράγραφο 8 του άρθρου 47, κάθε πρόσωπο, κατασκευαστής, εισαγωγέας ή απλός ιδιώτης μπορεί να πετύχει την έκδοση ενός « Minister's Approval Certificate », καλουμένου επίσης και « Primary Minister's Approval Certificate » (αρχικό πιστοποιητικό υπουργικής εγκρίσεως) (εφεξής: πιστοποιητικό PMAC), με το οποίο βεβαιώνεται ότι το όχημα πληροί τις προϋποθέσεις εγκρίσεως. Για το σκοπό αυτό, ο εισαγωγέας υποβάλλει το όχημα σε αρκετά δαπανηρό έλεγχο, ο οποίος γίνεται από το Υπουργείο Μεταφορών. Ο έλεγχος αυτός δεν απαιτείται στην περίπτωση που ο κατασκευαστής παρέχει στον εισαγωγέα τα τεχνικά στοιχεία ως προς το όχημα, τα καλούμενα « στοιχεία συστήματος ». Κάθε μεταγενέστερη μετατροπή του οχήματος πρέπει να γνωστοποιείται όπως γίνεται και στην περίπτωση του πιστοποιητικού NTA.

Το άρθρο 47, παράγραφος 11, προβλέπει ότι το Υπουργείο μπορεί να χορηγήσει στον κατασκευαστή ή τον εισαγωγέα οχήματος, συμφώνου προς εκείνο για το οποίο εκδόθηκε πιστοποιητικό PMAC, « Subsequent Minister's Approval Certificates » (πιστοποιητικά μεταγενέστερα της υπουργικής εγκρίσεως) (εφεξής: sub-MACS). Στην περίπτωση αυτή, η βεβαίωση καταλληλότητας πρέπει να χορηγηθεί από τον κάτοχο του πιστοποιητικού PMAC, που είναι ο μόνος δυνάμενος να βεβαιώσει ότι το εν λόγω όχημα είναι σύμφωνο προς το πιστοποιητικό PMAC.

Σύμφωνα με τη ρύθμιση NTA αριθ. 3, παράγραφος 2 ε), τα οχήματα που εισάγονται από ιδιώτες δεν υπόκεινται στο σύστημα εγκρίσεως αν αγοράστηκαν εκτός της Μεγάλης Βρετανίας για προσωπική χρήση, χρησιμοποιήθηκαν από τον εισαγωγέα ή τον έλκοντα από αυτόν δικαίωμα εκτός της Μεγάλης Βρετανίας, προορίζονται αποκλειστικά για προσωπική χρήση στη Μεγάλη Βρετανία και αν ο εισαγωγέας προτίθεται να διαμείνει στη Μεγάλη Βρετανία για διάστημα 12 τουλάχιστον μηνών.

2. Η British Leyland Public Limited Company (εφεξής: BL), μοναδικός βρετανός κατασκευαστής αυτοκινήτων μαζικής παραγωγής, κυκλοφόρησε στην αγορά, το 1980, το μοντέλο « Metro ». Μετά το κλείσιμο της αλύσσου συναρμολογήσεων της BL στο Βέλγιο, το 1980, το « Metro » κατασκευάζεται αποκλειστικά στο Ηνωμένο Βασίλειο. Τα οχήματα με δεξιά θέση οδηγήσεως που πληρούσαν τις προδιαγραφές της βρετανικής αγοράς παραδίδονταν στα άλλα κράτη μέλη της ΕΟΚ δυνάμει μόνο ορισμένων ειδικών καθεστώτων που εφαρμόζονταν στο βρετανικό διπλωματικό ή στρατιωτικό προσωπικό που υπηρετεί στην αλλοδαπή.

3. Το 1980, η BL ζήτησε την έκδοση ενός πιστοποιητικού NTA για τα μοντέλα « Metro » με αριστερή και δεξιά θέση οδηγήσεως. Η BL εξηγεί ότι η ενέργειά της να ζητήσει εθνική έγκριση για τα οχήματα με αριστερή θέση οδηγήσεως οφείλεται στην επιθυμία της να διαθέσει στη βρετανική αγορά κάποιο απόθεμα οχημάτων του τύπου αυτού τα οποία προορίζονταν για εξαγωγή, αλλά επιστράφηκαν στον κατασκευαστή ύστερα από διαμαρτυρίες. Ο εισαγωγέας οχήματος με αριστερή θέση οδηγήσεως μπορούσε να ζητήσει από την BL να του χορηγήσει πιστοποιητικό καταλληλότητας, καταβάλλοντας κάποιο τέλος και επιφέροντας στο όχημα μερικές ήσσονος σημασίας μετατροπές, οι οποίες αφορούσαν την κατεύθυνση των προβολέων, τη θέση του πλαϊνού κατόπτρου και των φανών ομίχλης καθώς και την ένδειξη της ταχύτητας σε μίλια. Μετά τη χορήγηση της έγκρισης, το όχημα μπορούσε να μετατραπεί σε μοντέλο με δεξιά θέση οδηγήσεως χωρίς να θίγεται η ισχύς της έγκρισης.

4. Οι διαφορές μεταξύ της τιμής των μοντέλων « Metro » με αριστερή θέση οδηγήσεως που διατίθενταν στο εμπόριο της ηπειρωτικής Ευρώπης και της τιμής που όριζαν οι εγκεκριμένοι έμποροι που αποτελούσαν μέρος του δικτύου επιλεκτικής διανομής της BL στο Ηνωμένο Βασίλειο για τα αντίστοιχα μοντέλα

με αριστερή θέση οδηγήσεως αποτέλεσαν την αιτία επανεισαγωγών αυτοκινήτων « Metro » στο Ηνωμένο Βασίλειο, κυρίως από το Βέλγιο. Το παράλληλο αυτό εμπόριο που αναπτύχτηκε από το 1981 διεξαγόταν τόσο από μεμονωμένους εισαγωγείς όσο και από μη εγκεκριμένους διανομείς.

5. Ύστερα από σύσκεψη του συμβουλίου των διανομέων, στις 16 Ιουλίου 1981, κατά την οποία διατυπώθηκαν διαμαρτυρίες κατά του παραλλήλου εμπορίου, η BL αποφάσισε να αυξήσει το τέλος που είχε επιβάλει στους διανομείς για την έκδοση πιστοποιητικού καταλληλότητας για όχημα με αριστερή θέση οδηγήσεως από 25 σε 150 UKL, διατηρώντας το, ταυτόχρονα, στις 25 UKL για τους ιδιώτες και για τα οχήματα με δεξιά θέση οδηγήσεως. Κατά τη διάρκεια παρόμοιας συσκέψεως, που έγινε στις 4 Νοεμβρίου 1981, η BL ανακοίνωσε στους βρετανούς αποκλειστικούς της διανομείς ότι, για εμπορικούς λόγους, δεν δικαιολογούνταν πλέον η διατήρηση της εθνικής έγκρισης για τα οχήματα με αριστερή θέση οδηγήσεως και ότι επρόκειτο να αφήσει να εκπνεύσει, από τον Οκτώβριο του 1981, η ισχύς των υφισταμένων εγκρίσεων. Κατά συνέπεια, η BL δεν γνωστοποίησε πλέον στο Υπουργείο Μεταφορών τις μετατροπές που είχαν επέλθει στο μοντέλο « Metro » με αριστερή θέση οδηγήσεως. Μεταξύ Ιουνίου 1981 και Απριλίου 1982, η BL αρνήθηκε να εκδώσει πιστοποιητικά καταλληλότητας σε εισαγωγείς ή να τους παράσχει τα αναγκαία για την ταξινόμηση του αυτοκινήτου τους στοιχεία για το λόγο ότι δεν υφίσταται πλέον έγκριση. Έτσι, ο Derek Merson, ιδιοκτήτης συνεργείου αυτοκινήτων και εισαγωγέας αυτοκινήτων BL, ζήτησε, στις 13 Νοεμβρίου 1981, από την BL να τον πληροφορήσει αν χορηγείται έγκριση για αυτοκίνητο « Metro » με αριστερή θέση οδηγήσεως, του οποίου ανέφερε τον αριθμό πλαισίου. Η BL του απάντησε, στις 17 Νοεμβρίου, ότι δεν μπορούσε να του χορηγήσει αριθμό εγκρίσεως για το αυτοκίνητο αυτό ή για οποιοδήποτε άλλο αυτοκίνητο « Metro » με αριστερή θέση οδηγήσεως.

6. Στις 26 Ιουνίου 1982, η Επιτροπή κίνησε κατά της BL τη βάσει του άρθρου 3 του κανονισμού 17, της 6ης Φεβρουαρίου 1962, πρώτου κανονισμού εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης ΕΟΚ (ΕΕ ειδ. έκδ. 08/001, σ. 25) διαδικασία. Στις 17 Ιουλίου επέδωσε στην BL κοινοποίηση αιτιάσεων, με την οποία της προσήψε ότι καταχράστηκε της δεσπόζουσας θέσης που κατείχε στον τομέα της χορήγησης πιστοποιητικών καταλληλότητας για τα αυτοκίνητα « Metro ». Στην BL προσάφθηκε ότι αρνήθηκε να χορηγήσει τέτοια πιστοποιητικά σε ορισμένους ανεξάρτητους εμπόρους ή μεμονωμένους αγοραστές που επανεισήγαγαν αυτοκίνητα « Metro » στη Μεγάλη Βρετανία· ότι εσκεμμένα παρέλειψε να ανανεώσει το πιστοποιητικό NTA για τα αυτοκίνητα με αριστερή θέση οδηγήσεως και ότι απαιτούσε για τη χορήγηση πιστοποιητικών καταλληλότητας τέλη υπερβολικά, σε σχέση με τα έξοδα, και εισάγοντα διακρίσεις σε σχέση με τα τέλη που είχε ορίσει για άλλα μοντέλα του ίδιου οχήματος.

Με την απάντησή της της 24ης Αυγούστου 1982, η BL αμφισβήτησε ότι κατέχει δεσπόζουσα θέση σε έναν τομέα οικονομικών δραστηριοτήτων που απορρέουν από τη σχετική με τα πιστοποιητικά NTA νομοθεσία ή ότι καταχράστηκε της ενδεχόμενης δεσπόζουσας θέσης της.

Κατά τη διάρκεια ακρόασης της 19ης Οκτωβρίου 1982, η BL ανέλαβε την υποχρέωση να ανανεώσει την έγκριση του μοντέλου « Metro » με αριστερή θέση οδηγήσεως και να ορίσει ενιαίο τέλος 100 στερλινών για τη χορήγηση πιστοποιητικών καταλληλότητας.

Με έγγραφο της 6ης Μαΐου 1983, η Επιτροπή ήγειρε το θέμα του εφοδιασμού των χωρών της ηπειρωτικής Ευρώπης με οχήματα δεξιάς θέσης οδηγήσεως, ζήτημα ως προς το οποίο φαίνεται ότι μπορεί να εξευρεθεί λύση, καθώς επίσης το μη επιλυθέν πρόβλημα των ορισθεισών για τα οχήματα αυτά τιμών.

Με την απάντησή της της 9ης Ιουνίου 1983, η BL υπέμνησε τα μέτρα που είχε λάβει σε απάντηση των αιτιάσεων της Επιτροπής· δηλαδή

ότι είχε ζητήσει εκ νέου την ανανέωση της εθνικής εγκρίσεως για τα αυτοκίνητα με αριστερή θέση οδηγήσεως, είχε εξασφαλίσει τη χορήγηση πιστοποιητικών καταλληλότητας και καθιερώσει διαδικασία προκειμένου να ικανοποιεί τις παραγγελίες των εγκατεστημένων στις χώρες της ηπειρωτικής Ευρώπης πελατών.

Με έγγραφο της 25ης Αυγούστου 1983, η Επιτροπή υποστήριξε ότι κάθε τέλος άνω των 50 στερλινών ήταν υπερβολικό.

Στις 22 Σεπτεμβρίου 1983, η BL υπεραμύνθηκε των εφαρμοζομένων τελών, ήτοι των 25 UKL για τα οχήματα με δεξιά θέση οδηγήσεως, ως προς τα οποία ήταν εύκολη η έκδοση πιστοποιητικού, και των 100 UKL για τα οχήματα με αριστερή θέση οδηγήσεως ως προς τα οποία η έκδοση πιστοποιητικού απαιτούσε περισσότερη εργασία.

7. Στις 2 Ιουλίου 1984, η Επιτροπή κοινοποίησε στην BL την απόφαση 84/379/ΕΟΚ σχετική με διαδικασία εφαρμογής του άρθρου 86 της Συνθήκης ΕΟΚ (IV/30.615-BL) (ΕΕ L 207, σ. 11), με το άρθρο 1 της οποίας διαπιστώθηκε ότι η BL, αρνούμενη να χορηγήσει, μεταξύ Ιουνίου 1981 και Απριλίου 1982, πιστοποιητικά καταλληλότητας, ενώ ίσχυε το πιστοποιητικό ΝΤΑ για το μοντέλο « Metro » με αριστερή θέση οδηγήσεως, αποφασίζοντας, το Νοέμβριο του 1981, να μη ζητήσει την ανανέωση του πιστοποιητικού ΝΤΑ για το μοντέλο « Metro » με αριστερή θέση οδηγήσεως με σκοπό να εμποδιστεί η επανεισαγωγή από άλλα κράτη μέλη των οχημάτων αυτών στο Ηνωμένο Βασίλειο και απαιτώντας, μεταξύ Αυγούστου 1981 και Απριλίου 1982, τέλος 150 UKL από τους διανομείς για τη χορήγηση πιστοποιητικών καταλληλότητας για τα « Metro » με αριστερή θέση οδηγήσεως καθώς και, μετά τις 16 Μαρτίου 1983, ημερομηνία κατά την οποία ανανεώθηκε η έγκριση ΝΤΑ για το μοντέλο « Metro » με αριστερή θέση οδηγήσεως, τέλος 100 UKL για την ίδια υπηρεσία από τους ανεξάρτητους μεταπωλητές και τους ιδιώτες, παρέβη το άρθρο 86 της Συνθήκης.

Σύμφωνα με το άρθρο 2 της απόφασης αυτής, επιβλήθηκε στην BL πρόστιμο 350 000 ECU. Με το άρθρο 3 υποχρεώθηκε να παύσει πάραυτα να απαιτεί τέλος 100 στερλινών.

8. Με δικόγραφο που κατέθεσε στη γραμματεία του Δικαστηρίου στις 11 Σεπτεμβρίου 1984, η *BL Public Limited Company* άσκησε προσφυγή κατά της Επιτροπής με την οποία ζητεί από το Δικαστήριο:

— να ακυρώσει την απόφαση 84/379 της Επιτροπής της 2ας Ιουλίου 1984·

— να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.

9. Η *Επιτροπή* ζητεί από το Δικαστήριο:

— να κηρύξει την προσφυγή αβάσιμη·

— να καταδικάσει την BL στα δικαστικά έξοδα της Επιτροπής.

10. Με Διάταξη της 30ής Ιανουαρίου 1985, επιτράπηκε στον Derek Merson, ιδιοκτήτη συνεργείου αυτοκινήτων στο Minehead (Somerset), να παρέμβει υπέρ της Επιτροπής στην υπόθεση 226/84.

11. Η έγγραφη διαδικασία διεξήχθη κανονικά. Το Δικαστήριο, ύστερα από έκθεση του εισηγητή δικαστή και αφού άκουσε το γενικό εισαγγελέα, αποφάσισε να προχωρήσει στην προφορική διαδικασία χωρίς προηγούμενη διεξαγωγή αποδείξεων. Οι διάδικοι κλήθηκαν να απαντήσουν εγγράφως σε ορισμένα ερωτήματα, πράγμα που έγινε εντός των ταχθεισών προθεσμιών.

12. Κατ' εφαρμογή του άρθρου 95, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού διαδικασίας, το Δικαστήριο, με απόφαση της 15ης Ιανουαρίου 1986, όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση της 29ης Ιανουαρίου 1986, ανέθεσε την υπόθεση στο πέμπτο τμήμα.

II — Λόγοι και επιχειρήματα των διαδίκων κατά τη διάρκεια της έγγραφης διαδικασίας

Α — *Όσον αφορά τη μη ανανέωση της έγκρισης του μοντέλου « Metro » με αριστερή θέση οδηγήσεως*

1. Η *BL* ισχυρίζεται ότι, έστω και αν γίνει δεκτό ότι υφίσταται ειδική αγορά παροχής στοιχείων ή υπηρεσιών όσον αφορά την έγκριση, δεν κατέχει, στην αγορά αυτή, δεσπόζουσα θέση. Πράγματι, αντίθετα προς την General Motors (απόφαση της 13ης Νοεμβρίου 1975, GM, 26/75, ECR 1975, σ. 1367), η BL δεν μπορεί να εμποδίσει το εμπόριο, λόγω, ιδίως, του συστήματος εισαγωγών για προσωπικούς σκοπούς. Άλλωστε, από τα στατιστικά στοιχεία αποδεικνύεται ότι οι εισαγωγές αυτοκινήτων « Metro » στο Ηνωμένο Βασίλειο αυξήθηκαν μετά την εκπνοή της έγκρισης NTA.

Το άρθρο 86 της Συνθήκης ΕΟΚ ουδόλως υποχρεώνει την BL να ζητήσει ή να διατηρήσει σε ισχύ την έγκριση NTA για το μοντέλο « Metro » με αριστερή θέση οδηγήσεως· η BL δεν εφοδιάζει τη βρετανική αγορά με οχήματα αυτού του τύπου, η δε διατήρηση της έγκρισης αυτής δεν παρουσίαζε κανένα συμφέρον από εμπορική άποψη. Καθώς δεν υπάρχουν παλαιοί πελάτες για τις εγκρίσεις NTA, η Επιτροπή δεν μπορεί να διακρίνει μεταξύ της απόφασης να μη ζητηθεί η έγκριση για πρώτη φορά και της μη ανανέωσής της, ούτε να εξομοιώνει τη μη ανανέωση με πρόθεση αρνήσεως παροχής. Το ληφθέν από την BL μέτρο, νόμιμο αυτό καθαυτό, δεν καθίσταται παράνομο εξαιτίας του γεγονότος ότι ελήφθη για να εμποδιστούν οι παράλληλες εισαγωγές.

Η χορήγηση πιστοποιητικού καταλληλότητας δεν αποτελεί εμπορική πράξη, χαρακτηριστική της αγοράς, αλλά δραστηριότητα απτόμενη του δημοσίου δικαίου. Οι επαγγελματίες εισαγωγείς δεν βρίσκονται έναντι της BL, όσον αφορά την παροχή στοιχείων ή υπηρεσιών, στην κατάσταση οικονομικής εξαρτήσεως η οποία αποτελεί το χαρακτηριστικό της ύπαρξης δεσπόζουσας θέσης (αποφάσεις της 6ης Μαρτίου 1974, CSC, 6 και 7/73, ECR σ. 223, και της 14ης Φεβρουαρίου 1978, United Brands, 27/76, ECR σ. 207). Ο ισχυρισμός ότι η BL κατέχει τέτοια θέση έναντι του μεταπωλητή που ξεκινά μια επιχείρηση παράλληλης εισαγωγής οχημάτων θα ισοδυναμούσε με το να εφαρμόζεται το άρθρο 86 στις δραστηριότητες της BL ως προμηθευτή οχημάτων. Ο μεταπωλητής που έχει ήδη εισαγάγει αυτοκίνητα δεν βρίσκεται οπωσδήποτε έναντι της BL σε θέση οικονομικής εξαρτήσεως.

Η στάση της BL δικαιολογείται αντικειμενικά αν ληφθεί υπόψη το σύστημα επιλεκτικής διανομής που εφαρμόζεται στο Ηνωμένο Βασίλειο, σύστημα του οποίου τα πλεονεκτήματα αναγνώρισε η Επιτροπή με συγκεκριμένες αποφάσεις και με την πρότασή της κανονισμού περί εξαιρέσεως κατά κατηγορίες. Το σύστημα της BL κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή, η οποία ουδέποτε το θεώρησε ασυμβίβαστο προς το άρθρο 85. Σύμφωνα με το άρθρο 86, μια επιχείρηση δεν μπορεί να υποχρεωθεί να παράσχει αρωγή σε επαγγελματίες μεταπωλητές που δεν ανήκουν στο δίκτυο διανομής της ούτε διαθέτουν τα απαιτούμενα τεχνικά και εμπορικά προσόντα.

Οι μη εγκεκριμένοι μεταπωλητές δεν έχουν τις αναγκαίες επαγγελματικές και τεχνικές ικανότητες για να προβαίνουν σε μετατροπές, η δε BL πρέπει να έχει τη δυνατότητα να ασκεί έλεγχο επί των πράξεων αυτών χάριν της προστασίας του κοινού και της διαφύλαξης της καλής της εμπορικής φήμης. Η στάση της Επιτροπής εισάγει διακρίσεις, δεδομένου ότι κανένας κατασκευαστής εγκατεστημένος στο Ηνωμένο Βασίλειο δεν υποχρεούται να διαθέτει έγκριση NTA για τα οχήματα με αριστερή θέση οδηγήσεως και να ευνοεί τη μετατροπή τους σε αυτοκίνητα με δεξιά θέση οδηγήσεως.

2. Η *Επιτροπή* υποστηρίζει ότι το Δικαστήριο, με την προαναφερθείσα απόφαση στην υπόθεση General Motors, δέχτηκε ότι η αγορά παροχής πληροφοριών που είναι απαραίτητες στους εμπόρους εισαγωγείς αποτελεί ξεχωριστή αγορά. Η BL, ως διαθέτουσα νόμιμο μονοπώλιο σχετικά με την παροχή των πληροφοριών αυτών, κατέχει στην αγορά αυτή, η οποία διαφέρει από την των αυτοκινήτων, δεσπόζουσα θέση και οφείλει να μην προβαίνει σε κατάχρηση της θέσης αυτής. Δεν επικρίνεται η πολιτική της BL ως προμηθεύτριας οχημάτων, εφόσον οι έμποροι προσφεύγουν σ' αυτή όχι για να αποκτήσουν οχήματα, αλλά για τις αναγκαίες για τη διάθεσή τους στο εμπόριο πληροφορίες.

Δεδομένου ότι δεν υφίσταται χωριστή καταχώριση μεταξύ των εμπορικών εισαγωγών που υπόκεινται στους κανόνες του πιστοποιητικού NTA και των εξαιρούμενων από αυτό εισαγωγών για προσωπική χρήση, οι αριθμοί σχετικά με τις εισαγωγές αυτοκινήτων « Metro » στο Ηνωμένο Βασίλειο δεν είναι διαφωτιστικοί.

Βεβαίως, η BL δεν είχε νομική υποχρέωση να ζητήσει εθνική έγκριση· ζητώντας την, όμως, δημιούργησε μια νομική και πραγματική κατάσταση, η δε μη ανανέωση της έγκρισης συνιστά κατάχρηση. Σύμφωνα με τις προαναφερθείσες αποφάσεις CSC και United Brands, η άρνηση χορηγήσεως πιστοποιητικών αποτελεί το ουσιώδες στοιχείο της κατάχρησης, η δε εφαρμογή του άρθρου 86 επί αρνήσεως αντιτασσόμενης κατά προσώπων που δεν είναι ακόμα πελάτες ουδόλως αποτελεί διεύρυνση της υφιστάμενης νομολογίας. Η πρόθεση της BL να στεγανοποιήσει την αγορά συνιστά επιβαρυντική περίσταση της κατάχρησης της δεσπόζουσας θέσης της.

Η BL δικαιούται να μεριμνά για την εκτέλεση των συμβάσεων που συνάπτονται βάσει του συστήματός της επιλεκτικής διανομής, αλλά δεν μπορεί να καταχράται του νόμιμου μονοπωλίου της όσον αφορά την απόκτηση της εθνικής έγκρισης και την κατάρτιση πιστοποιητικών καταλληλότητας για να προστατεύσει το σύστημα αυτό ούτε να αντιτίθεται στο νόμιμο, κατά το κοινοτικό δίκαιο, παράλληλο εμπόριο. Η προστασία των καταναλωτών έναντι των ελαττωματικών μετατροπών εμπίπτει στην αποκλειστική αρμοδιότητα των δημόσιων αρχών. Ο παράλληλος εισαγωγέας δεν είναι υποχρεωμένος να προβαίνει σε μετατροπές· γι' αυτές δεν απαιτείται καμιά έγκριση των δημόσιων αρχών, της BL ή του διανομέα· σε περίπτωση που ζητείται πιστοποιητικό μετά τη μετατροπή, η BL δεν έχει καμιά νομική υποχρέωση να ελέγξει την προσήκουσα εκτέλεσή της.

3. Ο *Derek Merson*, παρεμβαίνων, υποστηρίζει την άποψη της Επιτροπής όσον αφορά το αν η BL κατέχει δεσπόζουσα θέση. Η μη ανανέωση της έγκρισης εξηγείται αποκλειστικά και μόνο από την πρόθεση της BL να εμποδίσει τις παράλληλες εισαγωγές. οι αριθμοί που παρέσχε η BL ως προς τις επανεισαγωγές δεν είναι διαφωτιστικοί.

Β — *Όσον αφορά την άρνηση εκδόσεως πιστοποιητικών καταλληλότητας*

1. Η *BL* ισχυρίζεται ότι ο κάτοχος πιστοποιητικού NTA δεν δικαιούται πλέον να εκδίδει πιστοποιητικά καταλληλότητας για οχήματα υποστάντα μετατροπή η οποία δεν δηλώθηκε παρά τη σχετική υποχρέωση. Οι πρώτες από αυτές τις μη γνωστοποιηθείσες μετατροπές χρονολογούνται από τον Οκτώβριο του 1981. Η Επιτροπή δεν μπορεί να επικαλεστεί υποτιθέμενη πεποίθηση της BL ως προς την εγκυρότητα του πιστοποιητικού NTA κατά τη διάρκεια της προθεσμίας χάριτος 6 μηνών, για να αποδείξει τον καταχρηστικό χαρακτήρα της συμπεριφοράς της. Άλλωστε, η επιβολή προστίμου στην BL δεν στηρίζεται στην πεποίθηση αυτή, αλλά στην άποψη ότι η έγκριση εξακολουθούσε να ισχύει.

Επί των έξι συγκεκριμένων περιπτώσεων αρνήσεως που επικαλείται η Επιτροπή, οι τρεις, δηλαδή οι περιπτώσεις Auto-Europa, International Cars RHD Ltd και Fox, τοποθετούνται πριν από την εκπνοή ισχύος της έγκρισης: Η BL πρότεινε στην Auto-Europa, η οποία ζήτησε αριθμούς εγκρίσεως, να της χορηγήσει πιστοποιητικά καταλληλότητας με την επιφύλαξη ορισμένων ελέγχων, προκειμένου να καταστούν τα οχήματα σύμφωνα προς τις προϋποθέσεις εγκρίσεως. Η International Cars RHD Ltd δεν ζήτησε πιστοποιητικό καταλληλότητας για συγκεκριμένα οχήματα, αλλά θέλησε να πληροφορηθεί τον αριθμό εγκρίσεως του μοντέλου· η BL ορθώς της απάντησε ότι δεν μπορούσε να της γνωστοποιήσει τον αριθμό αυτό, ο οποίος αποτελούσε την απόδειξη της ύπαρξης του πιστοποιητικού καταλληλότητας και ότι για τα εξαχθέντα οχήματα με αριστερή θέση οδηγήσεως δεν υφίστατο κανένα πιστοποιητικό του τύπου αυτού. Η Fox παρουσιάστηκε ως εισαγωγέας για προσωπική χρήση και ορθώς η BL της επέστησε την προσοχή σχετικά με την εξαίρεση όσον αφορά τις εισαγωγές για προσωπικούς σκοπούς. Οι επιστολές προς τη Royal Cars AMS Ltd, τον Merson και τον Doyle τοποθετούνται μετά την 1η Οκτωβρίου 1981. Η BL αρνήθηκε να γνωστοποιήσει στη Royal Cars AMS Ltd τους αριθμούς εγκρίσεως για συγκεκριμένα τμήματα του αυτοκινήτου ή « τα στοιχεία συστήματος » που ζητήθηκαν προκειμένου να αποκτηθεί ένα πιστοποιητικό PMAC, λόγω της μέτριας φήμης της εταιρίας αυτής· όμως, με την απόφαση της Επιτροπής δεν επικρίνεται η άρνηση παροχής τέτοιων πληροφοριών. Ο Merson άρχισε εισάγοντας αυτοκίνητα για προσωπική χρήση. Μεταγενέστερες αιτήσεις ταξινομήσεως απορρίφθηκαν για το λόγο ότι το εν λόγω πρόσωπο δεν ήταν εισαγωγέας αυτοκινήτων για προσωπικούς σκοπούς. Η BL αρνήθηκε να του χορηγήσει πιστοποιητικό καταλληλότητας διότι θεώρησε ότι επρόκειτο για αυτοκίνητο κατασκευασθέν μετά την 1η Οκτωβρίου 1981. Όταν η BL δήλωσε ότι ήταν έτοιμη να του παράσχει το εν λόγω πιστοποιητικό, ο Merson είχε ήδη κατορθώσει να ταξινομήσει το όχημα. Το αίτημα του Doyle αφορούσε αυτοκίνητα « Mini », κατασκευασθέντα μετά την εκπνοή της έγκρισης.

2. Η *Επιτροπή* υποστηρίζει ότι κατά το χρόνο που ζητήθηκαν οι πληροφορίες, το πιστοποιητικό ΝΤΑ εξακολουθούσε να ισχύει, δεδομένου ότι υφίστατο η σχετική μ' αυτό εξάμηνη προθεσμία χάριτος· εντούτοις, η BL κακώς έδωσε στους αντιπροσώπους της τη σαφή εντύπωση ότι δεν συνέβαινε πλέον κάτι τέτοιο. Εν πάση περιπτώσει, όλες οι απαντήσεις της BL είναι αρνητικές και δεν γίνεται σ' αυτές καμιά διάκριση ανάλογα με τη χρονολογία κατασκευής του οχήματος. Η απάντηση της BL στην Auto-Europa έχει την έννοια ότι δεν υφίσταται έγκριση για τα αποστελλόμενα στο Βέλγιο οχήματα. Η εταιρία International Cars RHD Ltd επιδίωκε προδήλως να επανεισαγάγει « Metro » με αριστερή θέση οδηγήσεως για να τα ταξινομήσει στη Μεγάλη Βρετανία. Η απάντηση που έδωσε η BL, εκμεταλλευόμενη τον αδέξιο τρόπο με τον οποίο ήταν διατυπωμένο το σχετικό αίτημα, είναι αντίστοιχη προς αυτή που δόθηκε στην International Cars RHD Ltd. Στην επιστολή προς τη Fox αναφερόταν ότι, σύμφωνα με την BL, δεν υφίστατο εθνική έγκριση για τα αυτοκίνητα « Metro » με αριστερή θέση οδηγήσεως. Η Royal Cars AMS Ltd ήθελε επίσης να επανεισαγάγει στο Ηνωμένο Βασίλειο οχήματα του τύπου αυτού· έστω κι αν υποτεθεί ότι δεν υφίστατο πλέον εθνική έγκριση, θα ήταν δυνατό, όπως δέχτηκε η ίδια η BL, να αποκτηθεί πιστοποιητικό καταλληλότητας κατόπιν μετατροπής του οχήματος σε όχημα με δεξιά θέση οδηγήσεως και έλεγχο από την BL. Η BL απάντησε στον Merson ότι δεν μπορούσε να του δώσει αριθμούς ΝΤΑ για το « Metro » με αριστερή θέση οδηγήσεως. Ακόμα και αν υποτεθεί ότι κατά το χρόνο του αιτήματος του Doyle δεν υφίστατο πλέον εθνική έγκριση, η απάντηση της BL είναι παραπλανητική, δεδομένου ότι ουδόλως υπαινίχτηκε τη δυνατότητα χορηγήσεως πιστοποιητικών καταλληλότητας μετά τη μετατροπή του οχήματος σε όχημα με δεξιά θέση οδηγήσεως.

3. Ο *Merson* αρνείται ότι προέβη στην ταξινόμηση οχημάτων για προσωπική χρήση. Η BL

όχι μόνο αρνήθηκε να του χορηγήσει πιστοποιητικό καταλληλότητας για συγκεκριμένο αυτοκίνητο, αλλά αρνήθηκε και αυτή την ύπαρξη εγκρίσεως για τα οχήματα με αριστερή θέση οδηγήσεως. Μόνο ύστερα από σημαντικά έξοδα και προσπάθειες ο Merson πέτυχε την ταξινόμηση του εν λόγω οχήματος.

Γ — *Όσον αφορά τα τέλη που ζήτησε η BL για τα πιστοποιητικά καταλληλότητας*

1. Η *BL* υπενθυμίζει ότι μετά την 1η Ιουλίου 1981 όρισε για τα πιστοποιητικά καταλληλότητας τέλη ανερχόμενα, όσον αφορά μεν τα οχήματα που είχαν αρχικά κατασκευαστεί σύμφωνα με την έγκριση NTA, σε 25 UKL, όσον αφορά δε τα οχήματα που δεν ήταν σύμφωνα προς την έγκριση αυτή, δηλαδή, κατ' ουσίαν, τα αυτοκίνητα με αριστερή θέση οδηγήσεως, σε 100 UKL, εφόσον επρόκειτο για ιδιώτες και σε 150 UKL, εφόσον επρόκειτο για διανομείς.

Το τέλος των 150 UKL δεν εφαρμόστηκε για μακρό χρονικό διάστημα ούτε αρκετά συχνά, ώστε να αποτελέσει περίπτωση καταχρηστικής εκμεταλλεύσεως, ενώ το τέλος των 100 UKL αφορούσε μόνο τους ιδιώτες που δεν έκαναν εισαγωγή για προσωπικούς σκοπούς. Αντίθετα προς ό,τι συνέβη στην υπόθεση General Motors, τα τέλη δεν επιβράδυναν τις παράλληλες εισαγωγές που πραγματοποιούνταν, κυρίως, από ιδιώτες.

Η Επιτροπή δεν απέδειξε τον υπερβολικό χαρακτήρα των τελών και ιδίως του τέλους των 100 UKL, σε σχέση με την οικονομική αξία της παροχής. Οι απαιτούμενες για την κατάρτιση και έκδοση του πιστοποιητικού εργασίας, όσον αφορά τα οχήματα που δεν είχαν κατασκευαστεί σύμφωνα με την έγκριση NTA, αποδείχτηκαν πολύ περίπλοκες. Η απόφαση στην προαναφερθείσα υπόθεση General Motors δεν αναφέρει κανένα συγκεκριμένο επίπεδο, πάνω από το οποίο το τέλος να συνιστά καταχρηστική εκμετάλλευση· από τα ισχύοντα το 1973 στο Βέλγιο τέλη δεν μπορεί να διαπιστωθεί αν ένα τέτοιο ποσό ήταν παραδεκτό στο Ηνωμένο Βασίλειο κατά το 1984.

Τα τέλη της BL ευθυγραμμίζονται με αυτά των άλλων κατασκευαστών ή πωλητών στο Ηνωμένο Βασίλειο· άλλωστε οι τελευταίοι μπορούν να χορηγούν μόνο πιστοποιητικά καταλληλότητας ή sub-MACS για αυτοκίνητα που είναι σύμφωνα με την έγκριση των μοντέλων με δεξιά θέση οδηγήσεως τα οποία έχουν κατασκευαστεί είτε σύμφωνα με την έγκριση NTA και δεν χρειάζονται καμιά μετατροπή είτε μη σύμφωνα, οπότε πρέπει, κατά συνέπεια, να υποστούν μετατροπές. Ο κολασμός, αποκλειστικά και μόνο, της BL συνιστά μέτρο δυσμενούς διακρίσεως.

Μεταξύ της 16ης Μαρτίου 1983, ημερομηνίας ανανεώσεως της εγκρίσεως του μοντέλου με αριστερή θέση οδηγήσεως, και της 31ης Αυγούστου 1983, ημερομηνίας λήψεως του από 25 Αυγούστου εγγράφου της Επιτροπής, με το οποίο η τελευταία έθεσε, για πρώτη φορά, το ζήτημα του τέλους των 100 UKL, η Επιτροπή άφησε την BL να εννοήσει ότι το τέλος αυτό ήταν αποδεκτό. Η επιβληθείσα για την περίοδο αυτή κύρωση πρέπει να ακυρωθεί γιατί είναι αντίθετη προς την αρχή της χρηστής διοίκησης και/ή της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης.

Πρέπει, επίσης, να ακυρωθεί και η κύρωση για τη μετά την 31η Αυγούστου 1983 περίοδο. Με το έγγραφο της 25ης Αυγούστου, η Επιτροπή έθιξε το ζήτημα του τέλους χωρίς να αναφερθεί στο ενδεχόμενο επιβολής κυρώσεως. Το σύστημα του κανονισμού 99/63 της Επιτροπής, της 25ης Ιουλίου 1963, περί των ακροάσεων που προβλέπονται στο άρθρο 19, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού 17 του Συμβουλίου (ΕΕ ειδ. έκδ. 08/001, σ. 37), επιβάλλει στην Επιτροπή να γνωστοποιεί στα πρόσωπα κατά των οποίων στρέφεται η εξέταση την πρόθεσή της επιβολής κυρώσεων και τα στοιχεία που ασκούν επιρροή όσον αφορά τη σοβαρότητα

και τη διάρκεια της παράβασης, ώστε να τους παρέχεται η δυνατότητα υποβολής παρατηρήσεών τους.

2. Η *Επιτροπή* απαντά ότι το στηριζόμενο στη διατήρηση των παράλληλων εισαγωγών επιχείρημα δεν είναι εύστοχο, δεδομένου ότι η απόφασή της αφορά ρητώς την κατάσταση των μεταπωλητών αυτοκινήτου.

Τα τέλη των 100 UKL και, κατά μείζονα λόγο, των 150 UKL είναι υπερβολικά προκειμένου για μια ασήμαντη διοικητικής φύσεως εργασία ρουτίνας, πολύ περισσότερο μάλιστα αφού απαιτείτο πρόσθετο τέλος για τους ελέγχους. Τα τέλη είναι υπερβολικά και εισάγουν διακρίσεις σε σχέση με αυτά που ζητούνται για τη χορήγηση πιστοποιητικού για μοντέλο με δεξιά θέση οδηγήσεως. Η μείωση του τέλους των 150 UKL σε 100 UKL δεν αποδεικνύει τον υπερβολικό χαρακτήρα του πρώτου ποσού, αλλά τονίζει το γεγονός ότι τα στοιχεία του κόστους δεν ήταν αποφασιστικής φύσεως στον καθορισμό του ύψους του τέλους.

Οι αριθμοί σχετικά με τα τέλη που όριζαν οι άλλοι κατασκευαστές για τα σύμφωνα προς την έγκριση NTA αυτοκίνητα με δεξιά θέση οδηγήσεως δεν είναι διαφωτιστικοί, δεδομένου ότι ουδέποτε τέθηκε ζήτημα ως προς τα ποσά που απαιτεί η BL για αυτόν τον τύπο πιστοποιητικού. Τα τέλη για αυτοκίνητα μη σύμφωνα προς την έγκριση NTA αφορούν το σχετικό έλεγχο και δεν μπορούν να συγκριθούν με εκείνα που επιβάλλει η BL. Η αιτίαση περί διακρίσεως δεν είναι βάσιμη.

Στην (προαναφερθείσα) απόφαση General Motors δεν θεσπίζονται κανόνες όσον αφορά το ύψος του τέλους, αλλά ορισμένα κριτήρια, όπως η σχέση του τέλους προς την οικονομική αξία της παροχής ή το πραγματικό οικονομικό της κόστος.

Με την κοινοποίηση των αιτιάσεών της, η Επιτροπή προσήψε στην BL ότι επέβαλε στους μεταπωλητές τέλος 150 UKL, δηλαδή έξι φορές μεγαλύτερο αυτού που απαιτείτο από τους ιδιώτες ή τους μεταπωλητές οχημάτων με δεξιά θέση οδηγήσεως. Με την απάντησή της η BL δικαιολόγησε τις διαφορές αυτές· μόλις τώρα δηλώνει ότι μετά την 1η Ιουλίου 1981 ζητούσε από τους ιδιώτες τέλος 100 UKL για τα οχήματα με αριστερή θέση οδηγήσεως· η δήλωση αυτή δεν μπορεί να δικαιολογήσει τα απαιτηθέντα τέλη.

Με την κοινοποίηση των αιτιάσεων καταγγέλλεται, γενικά, ο υπερβολικός χαρακτήρας των τελών, χωρίς να αναφέρεται συγκεκριμένο ποσό· η Επιτροπή δεν ανέφερε ότι θεωρεί ικανοποιητικό το τέλος των 100 UKL, το δε έγγραφο της 25ης Αυγούστου 1983 δεν ισοδυναμεί με έγκριση του ποσού αυτού σε σχέση με οποιαδήποτε προηγούμενη περίδο.

Καμιά διάταξη του κανονισμού 99/63 δεν υποχρεώνει την Επιτροπή να παρέχει λεπτομερείς εξηγήσεις στην επιχείρηση στην οποία σκοπεύει να επιβάλει πρόστιμο. Εν πάση περιπτώσει, στην κοινοποίηση των αιτιάσεων αναφέρεται η πρόθεση της Επιτροπής να κολάσει όλες τις διαπιστωθείσες παραβάσεις και ιδίως τα υπερβολικά τέλη. Στην ανακοίνωση αυτή η Επιτροπή ανέφερε τα κύρια πραγματικά και νομικά κριτήρια καθορισμού του προστίμου, τη σοβαρότητα, τη διάρκεια και το κίνητρο της παράβασης, η δε BL είχε τη δυνατότητα να υποβάλει τις παρατηρήσεις της.

3. Ο *Merson* ισχυρίζεται ότι τα επιβληθέντα διαφορετικά τέλη αποσκοπούσαν στην απευθείας εισαγωγή διακρίσεων εις βάρος των εμπόρων μεταπωλητών. Η BL δεν μπορεί να συγκρίνει τα τέλη που επέβαλλε με αυτά που ορίζουν άλλοι κατασκευαστές για ελέγχους.

Δ — *Ως προς την παραβίαση ορισμένων αρχών του δικαίου*

1. Η *BL* προσάπτει στην Επιτροπή ότι παραβίασε τις αρχές της χρηστής διοίκησης και/ή υπέπεσε σε κατάχρηση εξουσίας. Η Επιτροπή, αν και έδειξε ικανοποίηση για την ανανέωση της έγκρισης για το μοντέλα με αριστερή θέση οδηγήσεως και τη μείωση των τελών ύστερα από την κοινοποίηση των αιτιάσεων, συνέχισε τη διαδικασία διαπιστώσεως παραβάσεως κατά της BL με μοναδικό σκοπό να πετύχει επιπλέον παραχωρήσεις στον τομέα του καθορισμού των τιμών για τα αυτοκίνητα με δεξιά θέση οδηγήσεως που πωλούνται στην ηπειρωτική Ευρώπη, ζήτημα που εκφεύγει του πλαισίου της διαδικασίας. Δεν υφίσταται ζήτηση οχημάτων με δεξιά θέση οδηγήσεως προκειμένου αυτά να τεθούν σε κυκλοφορία στην ηπειρωτική Ευρώπη και, όντως η Επιτροπή αποσκοπούσε στο να δημιουργηθεί μια τεχνητή παράλληλη αγορά οχημάτων του τύπου αυτού μεταξύ της ηπειρωτικής Ευρώπης και του Ηνωμένου Βασιλείου με σκοπό να υπονομευτεί η δομή τιμών που ισχύουν στο Ηνωμένο Βασίλειο.

2. Σύμφωνα με την *Επιτροπή*, οι συνομιλίες μεταξύ αυτής και της BL ουδόλως προδικάζουν την οριστική στάση καθεμιάς τους. Το ζήτημα της τιμής των αυτοκινήτων με δεξιά θέση οδηγήσεως στην ηπειρωτική Ευρώπη δεν ανάγεται, κυρίως ειπείν, στο αντικείμενο της κοινοποίησης των αιτιάσεων, αλλά συνδέεται στενά με το ζήτημα της εθνικής έγκρισης για τα αυτοκίνητα με αριστερή θέση οδηγήσεως· πράγματι, η δυνατότητα αποκτήσεως αυτοκινήτων με δεξιά θέση οδηγήσεως στην ηπειρωτική Ευρώπη σε τιμές παρόμοιες προς αυτές των αυτοκινήτων με αριστερή θέση οδηγήσεως κατέστησε περιττό το να ζητείται έγκριση για αυτοκίνητα με αριστερή θέση οδηγήσεως ή πιστοποιητικό καταλληλότητας. Το ζήτημα του καθορισμού των τιμών αυτών υπάγεται στην αρμοδιότητα της Επιτροπής, η οποία πρέπει να το έχει υπόψη της όταν εξαιρεί ένα σύστημα επιλεκτικής διανομής.

3. Η *BL* προσάπτει στην Επιτροπή ότι παραβίασε τις αρχές της αναλογικότητας και της απαγορεύσεως των διακρίσεων. Αποστολή της Επιτροπής είναι να μεριμνά ώστε οι καταναλωτές να μπορούν να αγοράζουν αυτοκίνητα σε οποιοδήποτε μέρος της κοινής αγοράς. Δεν μπορεί όμως, θέτοντας σε κίνδυνο την ύπαρξη κάθε μορφής επιλεκτικής διανομής, να διασφαλίζει ένα παράλληλο εκ μέρους μη εγκεκριμένων μεταπωλητών αυτοκινήτων εμπόριο. Η Επιτροπή δεν διακρίνει, καίτοι αυτό ορίζεται ρητώς στον κανονισμό 123/85 της Επιτροπής, της 12ης Δεκεμβρίου 1984, σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών διανομής και εξυπηρέτησης των πελατών πριν και μετά την πώληση αυτοκινήτων οχημάτων (ΕΕ L 15, σ. 16), μεταξύ των δύο αυτών τύπων παράλληλων εισαγωγών και παραβλέπει την ύπαρξη της παρέκκλισης ως προς τις εισαγωγές για προσωπικούς σκοπούς.

Η BL, μη ζητώντας ανανέωση της έγκρισης, βρέθηκε στην κατάσταση των άλλων κατασκευαστών τους οποίους η Επιτροπή δεν υποχρεώνει να αποκτούν έγκριση ΝΤΑ για τα μοντέλα με αριστερή θέση οδηγήσεως. Έτσι, στις υποθέσεις των οχημάτων Fiat και Alfa Romeo, μόνη μέριμνα της Επιτροπής είναι να μπορούν οι ιδιώτες να αγοράζουν στην ηπειρωτική Ευρώπη αυτοκίνητα με δεξιά θέση οδηγήσεως για να τα εισαγάγουν στο Ηνωμένο Βασίλειο.

Το σύστημα εγκρίσεως και το ζήτημα της εκδόσεως πιστοποιητικών καταλληλότητας εμπίπτουν στο εσωτερικό δημόσιο δίκαιο. Η κίνηση διαδικασίας κατά του Ηνωμένου Βασιλείου, βάσει του άρθρου 30, θα ήταν περισσότερο ενδεδειγμένη και δίκαιη απ' ό,τι η βάσει του άρθρου 86 διαδικασία κατά μιας μόνο επιχειρήσεως.

4. Η *Επιτροπή* υποστηρίζει ότι δεν έχει αρμοδιότητα να βάλλει κατά της δεσπόζουσας

θέσης των προμηθευτών οχημάτων στην αγορά παροχής πληροφοριών, αλλά μπορεί να παρεμβαίνει μόνο σε περίπτωση καταχρήσεως. Η κατάσταση της BL δεν είναι παρόμοια με αυτή των άλλων προμηθευτών οχημάτων, η δε μη ανανέωση της εγκρίσεως έκλεισε μια σημαντική πηγή εφοδιασμού της βρετανικής αγοράς αυτοκινήτου και ζημίωσε τόσο τους εμπόρους εισαγωγείς όσο και τους καταναλωτές.

Οι υποθέσεις Fiat και Alfa Romeo αφορούσαν την τιμή των αυτοκινήτων με δεξιά θέση οδηγήσεως στην ηπειρωτική Ευρώπη και όχι την εθνική έγκριση. Ενόψει του περιοριστικού χαρακτήρα της εξαίρεσης που αποτελούσαν οι εισαγωγές για προσωπικούς σκοπούς, δεν μπορεί να προσαφθεί στην Επιτροπή ότι παρέβλεψε αυτό τον τύπο εισαγωγών. Η Επιτροπή δεν υπερέβη τα όρια του στόχου της και δεν προέβη σε καμιά διάκριση εις βάρος της BL.

Στην ανακοίνωσή της προς τα κράτη μέλη της 20ής Σεπτεμβρίου 1984, η Επιτροπή ανέφερε ότι η βάσει του άρθρου 30 διαδικασία, κατά το μέτρο που συντρέχουν οι προϋποθέσεις εφαρμογής του άρθρου 86, δεν αντιτίθεται στην απευθείας εφαρμογή του άρθρου αυτού επί των οικείων επιχειρήσεων. Η ύπαρξη εθνικού συστήματος εγκρίσεως δεν επιτρέπει στις επιχειρήσεις να χρησιμοποιούν το σύστημα αυτό κατά τρόπο ασυμβίβαστο προς το κοινοτικό δίκαιο.

Ε — *Ως προς το ύψος του προστίμου*

1. Επικουρικώς, η *BL* υποστηρίζει ότι το πρόστιμο που της επιβλήθηκε πρέπει να μειωθεί. Προς τούτο, η BL επαναλαμβάνει τα επιχειρήματα που ανέπτυξε προηγουμένως σχετικά με τη μη ανανέωση της έγκρισης, την έκδοση πιστοποιητικών καταλληλότητας και το ύψος του τέλους.

2. Η *Επιτροπή* φρονεί ότι πρέπει να απορριφθούν τα επιχειρήματα της BL περί μειώσεως του προστίμου τα οποία ταυτίζονται με αυτά που προβάλλει για να αμφισβητήσει το βάσιμο της απόφασης. Κατά τον καθορισμό του προστίμου, η Επιτροπή έλαβε υπόψη το γεγονός ότι η BL υπήρξε συνεργάσιμη όσον αφορά ορισμένες παραβάσεις.

III — Απαντήσεις στα ερωτήματα που έθεσε το Δικαστήριο

1. Η *BL*, ερωτηθείσα ως προς το ζήτημα αν μπορεί να χορηγηθεί πιστοποιητικό καταλληλότητας για όχημα το οποίο, σύμφωνα με τον αριθμό του πλαισίου του, κατασκευάστηκε για αριστερή οδήγηση, μετά τη μετατροπή του σε αυτοκίνητο με δεξιά θέση οδηγήσεως, βεβαιώνει ότι χορηγείται πιστοποιητικό για όχημα εξατομικευόμενο από τον αριθμό του πλαισίου του. Η απάντηση στο ερώτημα του Δικαστηρίου εξαρτάται από την ερμηνεία που πρέπει να δοθεί στο άρθρο 47, παράγραφος 5 του Traffic Road Act του 1972. Κατά την έννοια της διάταξης αυτής, όχημα που υπέστη μετατροπές από πρόσωπα διάφορα του κατασκευαστή του αποτελεί « όχημα παραχθέν από τον κατασκευαστή του σύμφωνα με το μοντέλο »; Η BL, ακολουθώντας μια ελεύθερη ερμηνεία, χορηγεί πιστοποιητικά καταλληλότητας για τα πιο πάνω οχήματα, ακόμα και σε περίπτωση μετατροπών στη διεύθυνση, με την επιφύλαξη ότι το όχημα κατασκευάστηκε αρχικά απ' αυτήν και ότι είναι, κατά το χρόνο της χορηγήσεως του πιστοποιητικού, σύμφωνο προς το μοντέλο. Οι άλλοι κατασκευαστές ερμηνεύουν το κείμενο αυτό περιοριστικά. Κανένας δεν χορηγεί πιστοποιητικό καταλληλότητας για όχημα του οποίου το σύστημα οδηγήσεως έχει υποστεί μετατροπή. Άλλοι φρονούν ότι το όχημα αυτό δεν αποτελεί « όχημα (με δεξιά θέση οδηγήσεως) κατασκευασθέν απ' αυτούς ».

Η *BL*, όταν της ζητήθηκε να προσδιορίσει τη φύση των επελθουσών στο μοντέλο « Metro » με αριστερή θέση οδηγήσεως μετατροπών οι οποίες δεν είχαν γνωστοποιηθεί μετά την 1η Οκτωβρίου 1981, ανέφερε ότι η περίοδος κατά τη διάρκεια της οποίας έγιναν οι μετατροπές

διήρκεσε από την 1η Οκτωβρίου 1981 μέχρι το τέλος του 1982. Κατά το χρόνο της ανανέωσης της ισχύος της έγκρισης του μοντέλου για το « Metro » με αριστερή θέση οδηγήσεως, τον Οκτώβριο του 1982, γνωστοποιήθηκαν από την BL 54 μετατροπές όσον αφορά διάφορα τεχνικής φύσεως σημεία.

Η *BL* απάντησε καταφατικώς στο ερώτημα αν οι μετατροπές αυτές συμπίπτουν με τις μετατροπές που γνωστοποιήθηκαν για τα μοντέλα « Metro » με δεξιά θέση οδηγήσεως.

2.. Κληθείσα να αναφέρει τα ποσά που απαιτούσαν οι άλλοι βρετανοί κατασκευαστές για τη χορήγηση πιστοποιητικών καταλληλότητας, η *Επιτροπή* δήλωσε ότι τα τέλη που ζητούνται για πιστοποιητικά καταλληλότητας από τους βρετανούς κατασκευαστές οχημάτων όσον αφορά τις παράλληλες εισαγωγές είναι της τάξεως των 17,25 UKL (μη συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ) για τη Ford, των 25 UKL για την Peugeot-Talbot και των 75 UKL για την General Motors. Οι αριθμοί αυτοί αφορούν τα ποσά που εισπράττονταν μετά το Μάιο του 1983, εποχή κατά την οποία τέθηκε σε ισχύ στη Μεγάλη Βρετανία μια συμφωνία τηρητέας πρακτικής κατά τον έλεγχο των αυτοκινήτων. Το Νοέμβριο του 1985, η General Motors αύξησε το τέλος της από 50 σε 75 στερλίνες. Για τις περιόδους Αυγούστου 1981 — Απριλίου 1982 και Μαρτίου 1983 — Μαΐου 1983, η Ford είχε ορίσει το ίδιο τέλος με το σημερινό, η Talbot, μέχρι λίγο καιρό πριν από τη σύναψη της συμφωνίας τηρητέας πρακτικής κατά τον έλεγχο των αυτοκινήτων δεν απαιτούσε κανένα τέλος, ενώ η General Motors είχε ορίσει τέλος 50 UKL .

3.. Η *BL* παρατηρεί ότι σύγκριση μπορεί να γίνει μόνο μεταξύ ομοίων στοιχείων. Η BL υπήρξε ο μόνος κατασκευαστής κινητήρων μαζικής παραγωγής ο οποίος χορηγούσε πιστοποιητικά καταλληλότητας για οχήματα κατασκευασθέντα αρχικά με δεξιά θέση οδηγήσεως. Οι άλλοι κατασκευαστές δεν είναι κάτοχοι της εγκρίσεως ΝΤΑ γι' αυτό τον τύπο οχημάτων και αρνούνται την έκδοση πιστοποιητικών καταλληλότητας για τα μετατραπέντα οχήματα σε αυτοκίνητα με δεξιά θέση οδηγήσεως. Τα απαιτούμενα από τους άλλους κατασκευαστές τέλη αφορούν μόνο τα κατασκευασμένα σύμφωνα με τις προδιαγραφές του Ηνωμένου Βασιλείου οχήματα με δεξιά θέση οδηγήσεως, τα οποία, επομένως, δεν χρειάζονται καμιά μετατροπή, καθώς και τα κατασκευασμένα σύμφωνα με μη βρετανικές προδιαγραφές οχήματα με δεξιά θέση οδηγήσεως, ως προς τα οποία απαιτούνται μετατροπές. Όσον αφορά την πρώτη κατηγορία, τα απαιτούμενα ποσά κυμαίνονται μεταξύ 10 UKL και 100 UKL. Όσον αφορά τη δεύτερη κατηγορία, οι περισσότεροι κατασκευαστές απαιτούν τον έλεγχο του οχήματος ή τη μετατροπή του ή αμφότερα από εγκεκριμένο διανομέα. Όσον αφορά τα σχετικά με τον έλεγχο τέλη, τα χαμηλότερα που ανακάλυψε η BL ανέρχονται σε 100 UKL, ενώ τα υψηλότερα σε 655,50 UKL.

4.. Κληθείσα να παράσχει στατιστικά στοιχεία εμφαίνοντα, μετά το 1980, τον αριθμό των οχημάτων με δεξιά και αριστερή θέση οδηγήσεως που επανεισήχθησαν και ταξινομήθηκαν στο Ηνωμένο Βασίλειο, με τους σχετικούς αριθμούς καταγεγραμμένους χωριστά, ανάλογα με το αν οι εισαγωγές έγιναν για προσωπικούς ή για εμπορικούς σκοπούς, η Επιτροπή απάντησε ότι της είναι αδύνατο να εξεύρει τα σχετικά με τη χωριστή καταγραφή λεπτομερή και αναλυτικά στατιστικά στοιχεία που της ζήτησε το Δικαστήριο. Η Επιτροπή παρέχει αριθμούς όσον αφορά τα εισαχθέντα και ταξινομηθέντα στο Ηνωμένο Βασίλειο οχήματα τα οποία δεν πωλήθηκαν από εγκεκριμένους διανομείς: 1983: 84 000, 1984: 83 000, πρώτο τρίμηνο του 1985: 51 000.

F. Schockweiler
εισηγητής δικαστής