revendedores, ya que este mercado constituye un mercado derivado, pero distinto, del de la venta de vehículos.

2. Un fabricante de vehículos automóviles no puede basarse en el sistema de distribución selectiva que ha establecido en un Estado miembro para crear obstáculos a la reimportación de vehículos realizada desde otros Estados miembros por revendedores profesionales ajenos a su red no renovando una homologación.

El hecho de que dicho sistema de distribución selectiva haya sido admitido por la Comisión no puede justificar la explotación abusiva de una posición dominante que tal práctica constituye.

3. Hay explotación abusiva de una posición dominante cuando una empresa que disfruta de una situación de monopolio legal exige por sus servicios el pago de unos derechos desproporcionados en relación al valor económico del servicio prestado.

INFORME PARA LA VISTA
presentado en el asunto 226/84 *

I. Exposición de los hechos y procedimiento escrito

1. La matriculación de automóviles en Gran Bretaña está sujeta a un sistema de homologación que se rige por el artículo 47 de la Road Traffic Act de 1972 (Ley de 1972 sobre circulación por carretera), modificada por la Road Traffic Act de 1974 y por el Statutory Instrument nº 1092 de 1979, Motor Vehicles (Type Approval) (Great Britain) Regulations [Reglamentos sobre los vehículos automóviles (homologación de tipos) (Gran Bretaña)] (en lo sucesivo, «reglamentos NTA»).

A tenor del artículo 47, apartado 4, el fabricante de un vehículo puede obtener del Ministerio de Transportes un «British National Type Approval Certificate» (certificado de homologación de tipos) (en lo sucesivo, «certificado NTA»), que acredita que el vehículo reúne las condiciones de homologación por tipo aplicables al caso y especifica las diferencias autorizadas con relación al vehículo tipo. Antes de expedir este certificado, el Ministerio se asegura de que el vehículo satisface las prescripciones de la homologación por tipo y de que se han tomado las medidas adecuadas para que los demás vehículos que se supone deben ser conformes a éste, lo sean efectivamente.

Según el artículo 47, apartado 5, el fabricante tiene derecho a expedir, con base en el certificado NTA, «certificates of conformity» (certificados de conformidad) que acreditan, para cada vehículo fabricado por él, que es conforme al vehículo tipo homologado.

Según la condición 2, punto 2, del certificado NTA, el fabricante debe notificar al Ministro cualquier modificación que pretenda efectuar en el modelo.

* Lengua de procedimiento: inglés.

En el caso de que se hagan modificaciones que deban ser notificadas y que no lo hayan sido, la homologación, según una información oficial de la Representación Permanente del Reino Unido en las Comunidades Europeas, de fecha 19 de julio de 1985, no caduca como tal, pero ya no es posible la expedición de certificados de conformidad para vehículos que hayan sido objeto de tales modificaciones.

De acuerdo con el apartado 8 del artículo 47, cualquier persona, ya sea fabricante, importador o simple particular, puede obtener un «Minister's Approval Certificate», llamado también «Primary Minister's Approval Certificate» (certificado primario de homologación ministerial; en lo sucesivo, «certificado PMAC»), que acredita que el vehículo responde a las condiciones de homologación. A este efecto, el importador somete el vehículo a una inspección técnica del Ministerio de Transportes bastante costosa. Esta inspección no se exige si el fabricante proporciona al importador los datos técnicos sobre el vehículo, llamados «datos sobre el sistema». Todas las modificaciones posteriores efectuadas al vehículo deben declararse, como en el caso del certificado NTA.

El artículo 47, apartado 11, prevé que el Ministerio puede entregar al fabricante o al importador de un vehículo que se ajuste a aquel para el cual se expidió el certificado PMAC, unos «Subsequent Minister's Approval Certificates» (certificados ulteriores de homologación ministerial; en lo sucesivo, «sub-MACS»). La prueba de la conformidad debe proporcionarla, en ese caso, el titular del certificado PMAC, que es el único que puede afirmar que el vehículo en cuestión es conforme al certificado PMAC.

A tenor del Reglamento NTA nº 3, apartado 2, letra *e)*, los vehículos importados por particulares no están sometidos al régimen de homologación siempre que hayan sido comprados fuera de Gran Bretaña para uso personal, que hayan sido usados por el importador o por sus derechohabientes fuera de Gran Bretaña, que estén destinados únicamente al uso personal en Gran Bretaña y que el importador tenga intención de permanecer en Gran Bretaña por un período mínimo de doce meses.

2. British Leyland Public Limited Company (en lo sucesivo, «BL»), el único fabricante británico de automóviles de serie, lanzó en 1980 el modelo «Metro». Tras el cierre de la cadena de montaje de BL en Bélgica, en 1980, el «Metro» se ha fabricado exclusivamente en el Reino Unido. Los vehículos con volante a la derecha que responden a las especificaciones del mercado británico sólo se entregaban en los demás Estados miembros de la CEE bajo ciertos regímenes especiales que se aplican al personal diplomático o militar británico destinado en el extranjero.

3. En 1980, BL solicitó un certificado NTA para las versiones «Metro» con volante a la izquierda y con volante a la derecha. BL explica que su solicitud de una homologación nacional para los automóviles con volante a la izquierda se debió a su deseo de dar salida en el mercado británico a unas existencias de vehículos de este tipo destinados a la exportación, pero que habían sido devueltos al fabricante a consecuencia de unas reclamaciones. El importador de un vehículo con volante a la izquierda podía obtener de BL un certificado de conformidad mediante el pago de determinados derechos y tras efectuar ciertas modificaciones de menor importancia en el automóvil, referentes a la orientación de los faros, a la colocación del retrovisor y de las luces antiniebla y a la indicación de la velocidad en millas por hora. Una vez obtenida la homologación, podía convertir el vehículo en modelo con volante a la derecha sin que la homologación perdiera su validez.

4. La diferencia entre los precios de los modelos «Metro» con volante a la izquierda comercializados en el continente y los precios aplicados por los comerciantes autorizados que formaban parte de la red de distribución selectiva de BL en el Reino Unido a los modelos equivalentes con volante a la

derecha, dieron lugar a reimportaciones de automóviles «Metro» al Reino Unido, sobre todo procedentes de Bélgica. Este comercio paralelo, que empezó a crearse a partir de 1981, se debió tanto a los importadores particulares como a los distribuidores no autorizados.

5. Tras una reunión del consejo de distribuidores, el 16 de julio de 1981, durante la cual se formularon reclamaciones respecto a este comercio paralelo, BL decidió incrementar la cuantía de los derechos exigidos a los distribuidores por la expedición de un certificado de conformidad para un vehículo con volante a la izquierda de 25 a 150 UKL, manteniéndola en 25 UKL para los particulares y para los vehículos con volante a la derecha. En una reunión similar celebrada el 4 de noviembre de 1981, BL informó a sus distribuidores exclusivos británicos que ya no tenía justificación comercial el mantener la homologación nacional para los vehículos con volante a la izquierda y que a partir de octubre de 1981 se debían dejar expirar las homologaciones existentes. Así pues, BL ya no notificó al Ministerio de Transportes las modificaciones hechas al modelo «Metro» con volante a la izquierda. Entre junio de 1981 y abril de 1982, BL se negó a entregar certificados de conformidad a los importadores o a proporcionarles las informaciones necesarias para la matriculación alegando que ya no habría homologación. Así, sucedió que, Derek Merson, propietario de un garaje e importador de automóviles BL, preguntó el 13 de noviembre de 1981 a BL si se había concedido la homologación para un automóvil «Metro» con volante a la izquierda cuyo número de chasis él había comunicado. BL le respondió, el 17 de noviembre, que no podía darle un número de homologación para ese automóvil ni para ningún otro automóvil «Metro» con volante a la izquierda.

6. El 26 de junio de 1982, la Comisión entabló contra BL un procedimiento con arreglo al artículo 3 del Reglamento nº 17, de 6 de febrero de 1962, primer Reglamento de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado CEE (DO 1962, p. 204). El 17 de julio notificó a BL un pliego de cargos en que le imputaba el haber abusado de su posición dominante en lo referente a la entrega de certificados de conformidad para los automóviles «Metro»; según la Comisión, BL se había negado a dar dichos certificados a varios comerciantes independientes o a compradores individuales que reimportaban automóviles «Metro» a Gran Bretaña; afirmaba también que BL no había renovado, deliberadamente, el certificado NTA para los automóviles con volante a la izquierda y que había exigido, por la expedición de certificados de conformidad, unos derechos excesivos con relación a los gastos y discriminatorios con relación a los aplicados a otras versiones del mismo vehículo.

En su respuesta de 24 de agosto de 1982, BL negó ocupar una posición dominante en el terreno de las actividades económicas surgidas de la legislación acerca del certificado NTA y haber abusado de una eventual posición dominante.

En la comparecencia de 19 de octubre de 1982, BL se comprometió a volver a homologar los modelos «Metro» con volante a la izquierda y a aplicar unos derechos de una cuantía uniforme de 100 UKL por la expedición de certificados de conformidad.

En una carta de 6 de mayo de 1983, la Comisión planteó la cuestión del suministro de vehículos con volante a la derecha a los países continentales, sobre la cual parecía haber una solución, y planteó también la cuestión no resuelta de los precios aplicados a dichos vehículos.

En su respuesta de 9 de junio de 1983, BL recordó las medidas que había tomado para responder a los cargos presentados por la

Comisión; medidas como haber solicitado de nuevo la homologación nacional para los automóviles con volante a la izquierda, haber expedido certificados de conformidad y haber creado un sistema para servir los pedidos de modelos con volante a la derecha procedentes de clientes establecidos en los países continentales.

En una carta de 25 de agosto de 1983, la Comisión afirmó que cargar unos derechos por cualquier cuantía que fuera superior a 50 UKL era exagerado.

El 22 de septiembre de 1983, BL defendió los derechos cargados, que eran de 25 UKL en el caso de los vehículos con volante a la derecha, para los que era fácil obtener un certificado, y de 100 UKL en el caso de los vehículos con volante a la izquierda, para los que la obtención de un certificado requería un mayor trabajo.

7. El 2 de julio de 1984, la Comisión notificó a BL la Decisión 84/379/CEE relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 86 del Tratado CEE (IV/30.615-BL) (DO L 207, p. 11), que expone, en su artículo 1, que al negarse a expedir certificados de conformidad, entre junio de 1981 y abril de 1982, cuando estaba en vigor un certificado NTA para la versión con volante a la izquierda del modelo «Metro», que al decidir, en noviembre de 1981, no solicitar ya el certificado NTA para la versión con volante a la izquierda del «Metro», con el fin de impedir la reimportación de estos vehículos al Reino Unido desde otros Estados miembros y que al exigir unos derechos de 150 UKL a los distribuidores por la entrega de certificados de conformidad para los modelos «Metro» con volante a la izquierda, entre agosto de 1981 y abril de 1982, y unos derechos de 100 UKL por el mismo servicio a los revendedores independientes y a los particulares, a partir del 16 de marzo de 1983, fecha en la que se renovó la homologación NTA para la versión con volante a la izquierda del modelo «Metro», BL infringió el artículo 86 del Tratado.

En el artículo 2 de esta Decisión se condena a BL a una multa de 350 000 ECU.

El artículo 3 exige a BL que deje inmediatamente de cargar los derechos de 100 UKL.

8. Mediante escrito entregado en la Secretaría del Tribunal el 11 de septiembre de 1984, *BL Public Limited Company* interpuso un recurso contra la Comisión en el que solicitaba al Tribunal que:

— anulara la Decisión 84/379 de la Comisión, de 2 de julio de 1984;

— condenara a la Comisión en costas.

9. La *Comisión* solicita al Tribunal que:

— declare que el recurso carece de fundamento;

— condene a BL a pagar las costas de la Comisión.

10. Por resolución de 30 de enero de 1985, se admitió que el Sr. Derek Merson, propietario de un garaje en Minehead (Somerset), interviniera en el asunto 226/84 en apoyo de la argumentación de la Comisión.

11. La fase escrita siguió su curso reglamentario. Previo informe del Juez Ponente y oído el Abogado General, el Tribunal decidió iniciar la fase oral del procedimiento sin instrucción previa. El Tribunal formuló determinadas preguntas a las partes que éstas respondieron por escrito dentro del plazo señalado.

12. En aplicación del artículo 95, apartados 1 y 2, del Reglamento de Procedimiento, el Tribunal, por Decisión de 15 de enero de 1986, modificada por la de 29 de enero de 1986, remitió el asunto a la Sala Quinta.

II. Motivos y alegaciones formuladas por las partes en la fase escrita del procedimiento

A. *En cuanto al hecho de no renovar la homologación del modelo «Metro» con volante a la izquierda*

1. *BL* alega que, aun admitiendo que exista un mercado especial del suministro de información o de servicios en materia de homologación, ella no ocupa una posición dominante en dicho mercado. De hecho, a diferencia de General Motors (sentencia de 13 de noviembre de 1975, GM, 26/75, Rec. 1975, p. 1367), BL no puede obstaculizar el comercio, debido sobre todo al régimen de importaciones con fines personales. Además, las estadísticas muestran que las importaciones de automóviles «Metro» al Reino Unido fueron mayores después de expirar la homologación que antes.

El artículo 86 del Tratado CEE no impone a BL obligación alguna de solicitar o de conservar la homologación NTA para el modelo «Metro» con volante a la izquierda; BL no suministra vehículos de este tipo al mercado británico, y mantener dicha homologación no hubiera tenido ningún interés comercial. Al no haber una clientela muy antigua para las homologaciones NTA, la Comisión no puede distinguir entre la decisión de no solicitar la homologación por primera vez y el hecho de no renovarla, ni equiparar el hecho de no renovar la homologación a una negativa deliberada a concederla. La medida tomada por BL, que era legal en sí, no se convierte en ilegal por el hecho de haberse adoptado con el fin de obstaculizar las importaciones paralelas.

La entrega de certificados de conformidad no constituye una operación comercial, característica de un mercado, sino que responde a una función que entra dentro del ámbito del Derecho público. Los importadores profesionales no se encuentran respecto a BL, en lo que se refiere al suministro de información o de servicios, en la situación de dependencia económica característica de una posición dominante (sentencias de 6 de marzo de 1974, CSC, 6 y 7/73, Rec. 1974, p. 223, y de 14 de febrero de 1978, United Brands, 27/76, Rec. 1978, p. 207). Admitir semejante posición de BL respecto al revendedor que se lanza a la importación paralela de vehículos equivale a aplicar el artículo 86 a las actividades de BL como proveedor de vehículos. El revendedor que ya hubiera importado vehículos no se encontraría respecto a BL en una situación de dependencia económica suficiente.

La actitud de BL está objetivamente justificada a la vista del sistema de distribución selectiva practicado en el Reino Unido, sistema cuyas ventajas ha reconocido la Comisión en sus decisiones individuales y en su propuesta de Reglamento de exención por categorías. El sistema de BL fue notificado a la Comisión y ésta nunca lo consideró incompatible con el artículo 85. Una empresa no puede estar obligada, por efecto de lo dispuesto en el artículo 86, a proporcionar asistencia a revendedores profesionales que no forman parte de su red de distribución y que no poseen las calificaciones técnicas y comerciales requeridas.

Los revendedores no autorizados no poseen las calificaciones profesionales y técnicas necesarias para efectuar las conversiones de los modelos «Metro» y BL tiene que estar en situación de ejercer un control sobre dichas operaciones para proteger al público y velar por su reputación comercial. La actitud de la Comisión es discriminatoria, ya que ningún otro fabricante del Reino Unido está obligado a tener una homologación NTA para los vehículos con volante a la izquierda ni a facilitar su conversión en vehículos con volante a la derecha.

2. La *Comisión* afirma que el Tribunal ha reconocido, en la sentencia General Motors (citada anteriormente), que el suministro de las informaciones indispensables a los importadores comerciales constituye un mercado separado. BL ocupa en este mercado, distinto al de vehículos, una posición dominante, en su calidad de titular de un monopolio legal para el suministro de dichas informaciones, y tiene el deber de no abusar de ella. La política de BL como proveedor de vehículos no se cuestiona, ya que los comerciantes dependen de BL no para obtener los vehículos, sino las informaciones necesarias para la comercialización de éstos.

Las cifras relativas a las importaciones de automóviles «Metro» en el Reino Unido no tienen trascendencia, al no haber un desglose entre las importaciones comerciales, sujetas a las normas del certificado NTA, y las importaciones personales, no sujetas a dichas normas.

Es cierto que BL no tiene obligación legal de solicitar la homologación nacional; sin embargo, al hacerlo ha creado una situación de derecho y de hecho, y el no renovar la homologación constituye un abuso. Según las sentencias CSC y United Brands (citadas anteriormente), el negarse a suministrar constituye el elemento esencial del abuso y la aplicación del artículo 86 a una negativa a suministrar a personas que aún no son clientes no constituye ninguna extensión de la jurisprudencia actual. La intención de BL de compartimentar el mercado constituye una circunstancia agravante del abuso de su posición dominante.

BL tiene derecho a hacer que se cumplan los contratos en que se basa su sistema de distribución selectiva, pero no puede abusar del monopolio legal en lo referente a la obtención de la homologación nacional y a la expedición de certificados de conformidad para proteger dicho sistema y oponerse al comercio paralelo, que es legal según el Derecho comunitario. La protección de los usuarios contra las conversiones defectuosas corresponde únicamente a las autoridades públicas. El importador paralelo no está obligado a efectuar conversiones; éstas no requieren ninguna aprobación por parte de las autoridades públicas, de BL o de un distribuidor; en caso de que se solicite un certificado después de la conversión, BL no tiene ninguna obligación legal de comprobar que ésta se haya efectuado correctamente.

3. El *Sr. Derek Merson,* parte interviniente, apoya la opinión de la Comisión de que BL ocupa una posición dominante. El hecho de no renovar la homologación únicamente se explica por la intención de BL de obstaculizar las importaciones paralelas. Las cifras proporcionadas por BL sobre las reimportaciones no tienen importancia.

B. *En cuanto a la negativa a expedir certificados de conformidad*

1. *BL* alega que el titular de un certificado NTA no está facultado para expedir certificados de conformidad para vehículos que hayan sido objeto de una modificación cuya notificación sea obligatoria, pero no se haya efectuado. Las primeras de estas modificaciones no notificadas datan de octubre de 1981. La Comisión, para probar que la conducta de BL constituyó un abuso, no puede apoyarse en la alegación de dicha empresa de que creía que el certificado NTA era válido durante un plazo de gracia de seis meses. Además, la decisión contra BL no se basó en esa creencia, sino en la afirmación de que la homologación aún estaba en vigor.

De los seis casos particulares de negativa a expedir certificados de conformidad citados por la Comisión, tres, los casos Auto-Europa, International Cars RHT Ltd y el de la Sra. Fox, tuvieron lugar antes de expirar la homologación: BL propuso a Auto-Europa, que había pedido números de homologación, expedir certificados de conformidad sujetos a ciertas comprobaciones, con el fin de hacer que los vehículos fueran conformes a las condiciones de homologación. International Cars RHT Ltd no solicitó un certificado de conformidad para coches concretos, sino que quiso saber el número de homologación del modelo; BL le respondió, con razón, a su juicio, que no podía comunicarle dicho número, que probaba la existencia del certificado de conformidad, y que los vehículos con volante a la izquierda exportados no necesitaban ningún certificado de ese tipo. La Sra. Fox se presentó como importador personal y BL, acertadamente en su opinión, le llamó la atención sobre la exención para las importaciones personales. Las cartas dirigidas a Royal Cars AMS Ltd, al Sr. Merson y al Sr. Doyle se enviaron después del 1 de octubre de 1981. BL se negó a dar a Royal Cars AMS Ltd los números de homologación para piezas concretas o los «datos sobre el sistema» solicitados para obtener un certificado PMAC debido al carácter dudoso de esta sociedad; no obstante, la Decisión no condena la negativa a comunicar tales informaciones. El Sr. Merson empezó por importar automóviles con carácter personal. Le fueron denegadas unas solicitudes de matriculación posteriores por el motivo de que no era un importador particular. BL se negó a expedirle un certificado de conformidad porque creía que se trataba de un automóvil fabricado después del 1 de octubre de 1981. Cuando BL dijo que estaba dispuesta a expedirle el certificado en cuestión, el Sr. Merson ya había conseguido matricular el vehículo. La solicitud del Sr. Doyle se refería a unos automóviles «Mini», fabricados después de expirar la homologación.

2. La *Comisión* afirma que en el momento en que se pidieron las informaciones, el certificado NTA, que tenía un plazo de gracia de seis meses, estaba aún en vigor; sin embargo, BL dio a los solicitantes, a juicio de la Comisión indebidamente, la clara impresión de que no era así. De cualquier forma, las respuestas de BL fueron todas negativas y no hicieron ninguna distinción según la fecha de fabricación del vehículo. La respuesta de BL a Auto-Europa quería decir que no había homologación para los vehículos enviados a Bélgica. Era evidente que la sociedad International Cars RHT Ltd quería reimportar automóviles «Metro» con volante a la izquierda para matricularlos en Gran Bretaña; la respuesta de BL, aprovechándose de que la solicitud fue torpemente planteada, fue equivalente a la que dio a International Cars RHT Ltd. La carta enviada a la Sra. Fox decía que, según BL, no había homologación nacional para los automóviles «Metro» con volante a la izquierda. Royal Cars AMS Ltd también quería reimportar vehículos de este tipo al Reino Unido; aun suponiendo que ya no hubiera homologación nacional, habría sido posible, como admite la misma BL, obtener un certificado de conformidad después de la conversión del vehículo en automóvil con volante a la derecha y de la inspección por BL. BL respondió al Sr. Merson que no podía dar números NTA para los modelos «Metro» con volante a la izquierda. Aun en el caso de que no existiera la homologación nacional en el momento de la solicitud del Sr. Doyle, la respuesta dada por BL sería engañosa, ya que no hacía la menor alusión a la posibilidad de expedir certificados de conformidad después de la conversión del vehículo en automóvil con volante a la derecha.

3. El *Sr. Merson* niega haber matriculado vehículos para uso personal. BL no sólo se

negó a expedir un certificado de conformidad para un vehículo determinado, sino que dijo que no existía una homologación para los vehículos con volante a la izquierda. Sólo después de considerables gastos y esfuerzos logró que el vehículo en cuestión fuera matriculado.

C. *En cuanto a los derechos cargados por BL por los certificados de conformidad*

1. *BL* recuerda que, a partir del 1 de julio de 1981, fijó la cuantía de los derechos por los certificados de conformidad, para los vehículos construidos originariamente conforme a la homologación NTA, en 25 UKL, y para los no conformes, es decir, sobre todo para los que llevaban el volante a la izquierda, en 100 UKL para los particulares y en 150 UKL para los distribuidores.

El importe de 150 UKL no se aplicó durante el tiempo suficiente y lo bastante a menudo como para constituir un caso de explotación abusiva. El de 100 UKL únicamente afectó a los particulares que no realizaron importaciones personales. Al revés de lo ocurrido en el asunto General Motors, los derechos no frenaron las importaciones paralelas, realizadas sobre todo por particulares.

La Comisión no ha probado que los importes de los derechos fuesen excesivos, en especial el de 100 UKL, con relación al valor económico del servicio prestado. Los trámites para obtener un certificado para los vehículos no fabricados conforme a la homologación NTA resultaron ser muy complejos. La sentencia General Motors (citada anteriormente) no indica ningún importe concreto a partir del cual la aplicación de unos derechos constituya una explotación abusiva; los derechos aplicados en Bélgica en 1973 no permiten fijar un importe admisible en el Reino Unido en 1984.

Los derechos cargados por BL son equiparables a los de los demás fabricantes o vendedores del Reino Unido; además, estos últimos sólo pueden expedir certificados de conformidad o sub-MACS para automóviles conformes a la homologación de los modelos con volante a la derecha, y que fueron fabricados ya sea conforme a la homologación NTA, no necesitando modificación alguna, ya sea sin ser conformes a la homologación NTA y debiendo, por tanto, ser modificados. El hecho de sancionar únicamente a BL constituye una medida discriminatoria.

Entre el 16 de marzo de 1983, fecha en que se renovó la homologación del modelo con volante a la izquierda, y el 31 de agosto de 1983, fecha de recepción de la carta de la Comisión de 25 de agosto, en la que ésta plantea por primera vez la cuestión de la cuantía de los derechos de 100 UKL, la Comisión dio a entender a BL que dicho importe era aceptable. La sanción impuesta por ese período debe ser anulada, ya que es contraria al principio de la buena administración y/o de la expectativa legítima.

También debe anularse la multa que corresponde al período posterior al 31 de agosto de 1983. En su carta de 25 de agosto, la Comisión planteó la cuestión de los derechos sin mencionar la posibilidad de una sanción. Según el Reglamento nº 99/63 de la Comisión, de 25 de julio de 1963, relativo a las audiencias previstas en el artículo 19 del Reglamento nº 17 del Consejo (DO 1963, 127, p. 2268), la Comisión deberá comunicar al demandado su intención de sancionarle y los elementos relevantes acerca de

la gravedad y de la duración de la infracción, con el fin de ofrecerle una posibilidad de presentar sus observaciones.

2. La *Comisión* replica que el argumento de que se mantuvieron las importaciones paralelas no tiene trascendencia, dado que su decisión se refería expresamente a la situación de los revendedores de automóviles.

Los derechos de 100 UKL y, *a fortiori*, de 150 UKL por trámites administrativos de rutina poco importantes son excesivos, tanto más cuando se exige el pago de un derecho suplementario por las inspecciones. Son excesivos y discriminatorios con relación a los exigidos por la expedición de un certificado para una versión con volante a la derecha. La reducción del importe de los derechos de 150 a 100 UKL no prueba que la primera cantidad fuera excesiva, pero muestra claramente que el factor coste no era decisivo en la fijación de las cuantías.

Las cifras relativas a los derechos aplicados por los demás fabricantes a los automóviles con volante a la derecha conformes a la homologación NTA no tienen trascendencia, ya que las cuantías exigidas por BL para ese tipo de certificado nunca han sido controvertidas. Los derechos cargados para automóviles no conformes a la homologación NTA corresponden a la inspección y no pueden compararse a los aplicados por BL. La imputación de discriminación no está fundada.

La sentencia General Motors (citada anteriormente) no establece normas en cuanto al importe de los derechos, sino determinados criterios, como la relación de dicho importe con el valor económico del servicio prestado o su coste económico real.

En su pliego de cargos, la Comisión objetó la imposición, por parte de BL a los revendedores, de unos derechos de 150 UKL, importe seis veces superior al exigido a un particular o al revendedor de un vehículo con volante a la derecha. En su respuesta, BL justificó estas diferencias; fue entonces cuando afirmó por primera vez haber cargado, a los particulares, a partir del 1 de julio de 1981, unos derechos de 100 UKL para los vehículos con volante a la izquierda; esta afirmación no puede constituir una justificación de los derechos aplicados.

El pliego de cargos denunciaba, de forma general, el carácter excesivo de los derechos, sin mencionar un importe determinado; la Comisión no se dio por satisfecha con los derechos de 100 UKL y la carta de 25 de agosto de 1983 no puede interpretarse como una aprobación de dicho importe para cualquier período anterior.

Ninguna disposición del Reglamento nº 99/63 obliga a la Comisión a informar explícitamente a una empresa de que se propone imponerle una multa. De todas formas, el pliego de cargos menciona la intención de la Comisión de sancionar todas las infracciones advertidas y, en especial, la de aplicar unos derechos excesivos. Indica los principales criterios de hecho y de derecho de la multa, y la gravedad, duración y motivo de la infracción; por tanto, BL tuvo una oportunidad para presentar sus observaciones.

3. El *Sr. Merson* alega que las diferencias entre los importes de los derechos cargados tenían la finalidad de discriminar directamente a los revendedores comerciales. BL no puede comparar los derechos aplicados con los cargados por otros fabricantes por inspecciones.

D. *En cuanto a la infracción de ciertos principios jurídicos*

1. *BL* imputa a la Comisión el haber infringido los principios de una buena administración y/o el haber cometido una desviación de poder. A pesar de que se mostraba satisfecha por la renovación de la homologación para los modelos con volante a la izquierda y por la reducción de la cuantía de los derechos, que se produjeron tras el pliego de cargos, la Comisión siguió adelante con el procedimiento contra BL con el único fin de obtener concesiones suplementarias en lo que se refiere a la fijación de los precios para los automóviles con volante a la derecha vendidos en el continente, tema que se sale del marco del procedimiento. No hay demanda de vehículos con volante a la derecha para ponerlos en circulación en el continente, y de hecho la Comisión quería crear un mercado paralelo artificial de vehículos de este tipo entre el continente y el Reino Unido, con el fin de socavar la estructura de los precios aplicados en el Reino Unido.

2. Según la *Comisión,* las negociaciones en curso no prejuzgan en nada la posición definitiva de las partes. En sentido estricto, la cuestión del precio en el contienente de los automóviles con volante a la derecha no cae dentro del objeto del pliego de cargos, pero está íntimamente relacionada con la cuestión de la homologación nacional para los vehículos con volante a la izquierda; de hecho, la posibilidad de adquirir automóviles con volante a la derecha en el continente a precios similares a los automóviles con volante a la izquierda haría que ya no fuera necesario solicitar la homologación para automóviles con volante a la izquierda o solicitar certificados de conformidad. La cuestión de la determinación de estos precios cae bajo la competencia de la Comisión y ésta debe tenerla especialmente en cuenta en el momento de conceder una exención a un sistema de distribución selectiva.

3. *BL* imputa a la Comisión el haber infringido el principio de proporcionalidad y el que prohíbe la discriminación. La Comisión tiene el deber de velar por que los consumidores puedan comprar vehículos en cualquier parte del mercado común. Sin embargo, no puede, a riesgo de destruir toda forma de distribución selectiva, garantizar un comercio paralelo llevado a cabo por revendedores de automóviles no autorizados. La Comisión no hace la distinción, expresamente indicada en el Reglamento nº 123/85 de la Comisión, de 12 de diciembre de 1984, referente a la aplicación del artículo 85, apartado 3, del Tratado CEE, a determinadas categorías de acuerdos de distribución y de servicio de venta y de posventa de vehículos automóviles (DO L 15, p. 16; EE 08/02, p. 150), entre esos dos tipos de importaciones paralelas y ha ignorado la existencia de la exención para las importaciones personales.

Al no solicitar la renovación de la homologación, BL se colocó en la posición de los demás fabricantes a los que la Comisión no exige que obtengan una homologación NTA para los modelos con volante a la izquierda. Así, en los asuntos de los vehículos Fiat y Alfa Romeo, la Comisión se ocupó únicamente de velar por que los particulares pudieran comprar automóviles con volante a la derecha en el continente para importarlos al Reino Unido.

El sistema de homologación y el tema de la expedición de los certificados de conformidad pertenecen al Derecho público interno. Un procedimiento contra el Reino Unido, en aplicación del artículo 30, habría sido más adecuado y más justo que entablar uno contra una sola empresa, con arreglo al artículo 86.

4. La *Comisión* afirma que no tiene competencia para oponerse a la posición domi-

nante de los proveedores de vehículos en el mercado del suministro de información, en el que puede intervenir solamente en caso de abuso. La posición de BL no es comparable a la de los otros proveedores de vehículos; el hecho de no renovar la homologación suprimió una importante fuente de suministros para el mercado británico del automóvil y causó un perjuicio tanto a los comerciantes importadores como a los consumidores.

Los asuntos Fiat y Alfa Romeo se referían al precio de automóviles con volante a la derecha en el continente y no a la homologación nacional. Teniendo en cuenta el carácter restrictivo de la excepción constituida por las importaciones personales, no puede reprocharse a la Comisión el haber pasado por alto este tipo de importaciones. La Comisión no rebasó su objetivo y no cometió ninguna discriminación respecto a BL.

En su comunicación a los Estados miembros de 20 de septiembre de 1984, la Comisión señaló que un procedimiento basado en el artículo 30 no se opone a una aplicación directa del artículo 86 a las empresas interesadas, en la medida en que se cumplan las condiciones de dicha disposición. La existencia de un sistema nacional de homologación no faculta a las empresas para utilizar ese sistema de un modo incompatible con el Derecho comunitario.

E. *En cuanto al importe de la multa*

1. Con carácter subsidiario, BL mantiene que la multa que se le ha impuesto debe ser reducida. A tal efecto, BL recoge los argumentos formulados con anterioridad acerca del hecho de no renovar la homologación, de la expedición de certificados de conformidad y de los importes de los derechos.

2. La *Comisión* estima que los argumentos invocados por BL para solicitar una reducción de la multa, que son idénticos a los invocados para cuestionar la conformidad a Derecho de la decisión, deben desestimarse. La Comisión tuvo en cuenta, al fijar la multa, la actitud cooperativa de BL en lo que se refiere a determinadas infracciones.

III. Respuestas a las preguntas del Tribunal

1. Al preguntarle si puede expedirse un certificado de conformidad, después de su conversión en vehículo con volante a la derecha, para un automóvil que, según indica su número de chasis, fue fabricado como vehículo con volante a la izquierda, *BL* confirma que un certificado se expide para un vehículo identificado por su número de chasis. La respuesta a la pregunta del Tribunal depende de la interpretación a dar al artículo 47, apartado 5, de la Road Traffic Act de 1972. Un vehículo modificado por alguien que no sea el fabricante, ¿es «un vehículo fabricado por el constructor conforme al modelo» en el sentido de dicha disposición? Aplicando una interpretación liberal, BL expide certificados de conformidad para tales vehículos, incluso en casos de cambio de lado del volante, siempre que el vehículo haya sido fabricado en principio por BL y que, cuando se expida el certificado, dicho vehículo sea conforme al modelo. Los demás fabricantes interpretan la disposición de un modo más restrictivo. Ninguno de ellos expide un certificado de conformidad para un vehículo al que se haya cambiado el volante de lado. Otros consideran que dicho vehículo no es «un vehículo (con volante a la derecha) fabricado por ellos».

Al pedírsele que diera detalles acerca de las modificaciones efectuadas en el modelo «Metro» con volante a la izquierda, que no fueron notificadas desde el 1 de octubre de 1981, *BL* señala que el período durante el

cual se efectuaron las modificaciones duró desde el 1 de octubre de 1981 hasta finales de 1982. Cuando entró en vigor nuevamente la homologación del modelo para el «Metro» con volante a la izquierda, en octubre de 1982, BL notificó 54 modificaciones referentes a diversos puntos técnicos.

BL responde afirmativamente a la pregunta de si las modificaciones coinciden con las notificadas para los modelos «Metro» con volante a la derecha.

2. Al pedirle que informara de las cantidades exigidas por los demás fabricantes británicos por la expedición de un certificado de conformidad, la *Comisión* indicó que los derechos cargados por certificados de conformidad por los fabricantes de automóviles británicos en lo referente a las importaciones paralelas eran de 17,25 UKL (sin incluir el IVA) en el caso de Ford, de 25 UKL en el de Peugeot-Talbot y de 75 UKL en el de General Motors. Estas cantidades eran las percibidas a partir de mayo de 1983, época en que se introdujo en Gran Bretaña un código de prácticas comerciales. General Motors incrementó la cuantía de sus derechos de 50 a 75 UKL en noviembre de 1985. Para los períodos de agosto de 1981 a abril de 1982 y de marzo de 1983 a mayo del mismo año, Ford cargó los mismos derechos que hoy. Talbot no exigió derecho alguno hasta poco antes de introducirse el código de prácticas comerciales, y General Motors cargó el importe de 50 UKL.

3. *BL* señala que únicamente se pueden comparar elementos semejantes. Ella es la única empresa fabricante de motores de serie que expide certificados de conformidad para vehículos fabricados originariamente con el volante a la izquierda. Los demás fabricantes no son titulares de la homologación NTA para ese tipo de vehículos y se niegan a expedir certificados de conformidad para los automóviles convertidos en modelos con volante a la derecha. Los derechos cargados por los demás fabricantes sólo afectan a los vehículos con volante a la derecha fabricados conforme a las especificaciones del Reino Unido, los cuales no necesitan por tanto ninguna modificación, y a los vehículos con volante a la derecha fabricados conforme a especificaciones no británicas, los cuales necesitan modificaciones. Por lo que respecta a la primera categoría, las cuantías exigidas oscilan entre 10 y 100 UKL. Por lo que se refiere a la segunda, la mayoría de los fabricantes exigen una inspección del vehículo o su modificación y/o su inspección por un distribuidor autorizado. En lo referente a los derechos relativos a la inspección, los importes más bajos señalados por BL ascienden a 100 UKL y los más altos a 655,50 UKL.

4. Al ser invitada a presentar estadísticas que indicaran, desde 1980, el número de vehículos con volante a la derecha y con volante a la izquierda reimportados y matriculados en el Reino Unido, desglosando las cifras según las importaciones se hubieran efectuado con carácter personal o con carácter comercial, la *Comisión* ha respondido que no es posible realizar el desglose estadístico detallado que pide el Tribunal. Ha comunicado las cantidades de vehículos importados y matriculados en el Reino Unido que no fueron vendidos por distribuidores autorizados; en 1983: 84 000; en 1984: 83 000; en el primer semestre de 1985: 51 000.

F. Schockweiler
Juez Ponente