URTEIL DES GERICHTSHOFES VOM 13. NOVEMBER 1975 [1]

General Motors Continental NV gegen Kommission der Europäischen Gemeinschaften

Rechtssache 26/75

Leitsätze

Wettbewerb — Beherrschende Stellung — Begriff — Ausnutzung — Mißbrauch (EWG-Vertrag, Artikel 86)

Überträgt ein Mitgliedstaat die öffentlichrechtliche Aufgabe der technischen Übereinstimmungsprüfung der Kraftfahrzeuge im Hinblick auf ihre Zulassung zum Straßenverkehr in Form eines auf Rechtsvorschriften beruhenden Monopols auf den Hersteller oder seinen behördlicherseits bezeichneten Beauftragten, so begründet diese Delegierung in Verbindung mit dem Umstand, daß es dem Hersteller oder Beauftragten überlassen ist, den Preis für seine Leistung frei festzusetzen, eine beherrschende Stellung.

Ein Mißbrauch einer solchen Stellung könnte insbesondere in der Erhebung eines im Vergleich zu dem wirtschaftlichen Wert der erbrachten Leistung übertrieben hohen Preises bestehen, der sich als Behinderung von Parallelimporten auswirkt, weil er das möglicherweise in anderen Verkaufsgebieten der Gemeinschaft bestehende günstigere Preisniveau ausgleicht oder unangemessene Geschäftsbedingungen im Sinne des Artikels 86 Absatz 2 Buchstabe a herbeigeführt.

In der Rechtssache 26/75

GENERAL MOTORS CONTINENTAL NV, Aktiengesellschaft belgischen Rechts mit Sitz in Antwerpen, Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Michel Waelbroeck, zugelassen bei der Cour d'Appel Brüssel, Zustellungsbevollmächtigter: Rechtsanwalt André Elvinger, 80, Grand-rue, Luxemburg,

Klägerin,

gegen

KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN, vertreten durch ihren Rechtsberater Michel van Ackere als Bevollmächtigten, Zustellungsbevollmächtigter: Herr Pierre Lamoureux, Rechtsberater der Kommission, 4, boulevard Royal, Luxemburg,

Beklagte,

1 — Verfahrenssprache: Französisch.

wegen Aufhebung der Entscheidung der Kommission vom 19. Dezember 1974 betreffend ein Verfahren nach Artikel 86 des EWG-Vertrags (IV/28.851 — General Motors Continental)

erläßt

DER GERICHTSHOF

unter Mitwirkung des Präsidenten R. Lecourt, der Richter A. M. Donner, J. Mertens de Wilmars, P. Pescatore, M. Sørensen, A. J. Mackenzie Stuart und A. O'Keeffe,

Generalanwalt: H. Mayras
Kanzler: A. Van Houtte

folgendes

URTEIL

Tatbestand

Der Sachverhalt, der Verfahrensablauf, die Anträge sowie die Angriffs- und Verteidigungsmittel der Parteien lassen sich wie folgt zusammenfassen:

I — Sachverhalt

In Belgien müssen im Inland zugelassene Fahrzeuge den Bestimmungen des Arrêté royal vom 15. März 1968 über die technischen Zulassungsbedingungen für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (Moniteur belge vom 28. März 1968, S. 3266, mehrfach geändert) entsprechen, damit sie zum Verkehr auf öffentlichen Straßen benutzt werden dürfen.

Für jeden Typ eines in Belgien hergestellten oder montierten oder nach dort unter Anmeldung zum freien Verkehr eingeführten Fahrgestells oder selbsttragenden Fahrzeugs muß die Genehmigung des Verkehrsministers oder eines von ihm Beauftragten und eine Allgemeine Betriebserlaubnis (procès-verbal d'agréation) vorliegen (Artikel 3 Absatz 1 und Artikel 10 Absatz 1 des Arrêté royal vom 15. März 1968).

Sobald für einen bestimmten Fahrzeugtyp die Allgemeine Betriebserlaubnis vorliegt, hat der Hersteller oder, falls dieser seinen Sitz im Ausland hat, sein belgischer Alleinbeauftragter für jedes fabrikneu in Betrieb genommene Fahrzeug dieses Typs eine „Übereinstimmungsbescheinigung" (certificat de conformité) auszustellen, mit der bestätigt wird, daß das Fahrzeug mit den in der Betriebserlaubnis enthaltenen Angaben vollkommen übereinstimmt (Artikel 10 Absatz 4 des Arrêté royal).

Danach hat der Hersteller oder sein Alleinbeauftragter an jedem Fahrzeug eine Identitätsplakette („plaque d'indentification") anzubringen (Artikel 16 Absatz 2 des Arrêté royal).

Ab 15. März 1973 haben auf Weisung des belgischen Ministers für Verkehr die staatlichen Kontrollstationen, die bis dahin die Prüfung der gebrauchten Fahrzeuge durchführten, für Fahrzeuge, die im Ausland weniger als sechs Monate zugelassen gewesen waren, nicht mehr selbst die Übereinstimmungsbescheinigung und die Identitätsplakette erteilt; seit diesem Zeitpunkt werden deshalb die Übereinstimmungsprüfungen für diese Fahrzeuge vom belgischen Beauftragten des Herstellers durchgeführt.

Die Aktiengesellschaft belgischen Rechts General Motors Continental NV (im folgenden GMC) mit Sitz in Antwerpen, ist im Sinne des Arrêté royal vom 15. März 1968 Alleinbeauftragte des Personenkraftwagenherstellers Adam Opel AG, Rüsselsheim/Main, sowie anderer zum General-Motors-Konzern gehörender Hersteller.

GMC beschafft die Allgemeine Betriebserlaubnis für alle Fahrzeugtypen der General Motors, die sie in ihr belgisches Verkaufsprogramm aufnimmt. Üblicherweise beantragt sie für die Opel- und Vauxhall-Modelle die Allgemeine Betriebserlaubnis für Großserien; für die amerikanischen General-Motors-Modelle beantragt sie die Allgemeine Betriebserlaubnis für kleine Serien, die die Inbetriebnahme von bis zu 10 Fahrzeugtypen pro Jahr ermöglicht. Danach erteilt GMC für jedes über ihre Vertragshändler verkaufte Fahrzeug die Übereinstimmungsbescheinigung und die Identitätsplakette.

Privatleute und Händler, die General-Motors-Fahrzeuge auf anderen als nach dem GMC-Vertriebssystem vorgesehenen Wegen nach Belgien einführen (Parallelimporte), sind ebenfalls darauf angewiesen, sich wegen der Übereinstimmungsprüfung an GMC zu wenden, wenn es sich um neue, seit dem 15. März 1973 auch, wenn es sich um Fahrzeuge handelt, die weniger als sechs Monate im Ausland zugelassen waren.

In der Zeit vom 15. März bis 31. Juli 1973 wandte GMC für die Erteilung der Übereinstimmungsbescheinigung und der Identitätsplakette in fünf Fällen parallel importierter neuer Opel-Fahrzeuge den gleichen Tarif an, den sie zuvor nur für die Prüfung bestimmter amerikanischer General-Motors-Modelle angewandt hatte (5 000 bfrs zuzüglich 900 bfrs MwSt).

Mit Wirkung vom 1. August 1973 setzte GMC einen neuen Gebührentarif in Kraft, in dem nunmehr zwischen den aus amerikanischer und europäischer Herstellung stammenden General-Motors-Fahrzeugen unterschieden wurde: Für einen in Europa von einem Unternehmen des General-Motors-Konzerns hergestellten Personenkraftwagen, für den in Belgien bereits eine Allgemeine Betriebserlaubnis vorlag, wurden 1 250 bfrs als Kosten in Rechnung gestellt, während sich die Kosten für einen in den USA hergestellten General-Motors-Personenkraftwagen auf 5 300, 7 000 oder 30 000 bfrs beliefen.

Am 3. August 1973 traf GMC Vorkehrungen zur teilweisen Erstattung der in den fünf genannten Fällen erhobenen Beträge; in zwei Fällen wurden 4 900 bfrs, in den drei anderen 4 425 bfrs erstattet.

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften war der Auffassung, daß GMC eine auf einem wesentlichen Teil des Gemeinsamen Marktes erlangte beherrschende Stellung mißbräuchlich ausgenutzt habe, indem sie von den Parallelimporteuren von Opel-Fahrzeugen für die technischen Kontrollen und für den Verwaltungsaufwand im Zusammenhang mit der Erteilung der Übereinstimmungsbescheinigung und der Identitätsplakette einen überhöhten Preis verlangt habe. Am 26. Juli 1974 hat die Kommission deswegen von Amts wegen gegen GMC das Verfahren nach der Verordnung Nr. 17 des Rates vom 6. Februar 1962, der

Ersten Durchführungsverordnung zu den Artikeln 85 und 86 des Vertrages (ABl. S. 204), eingeleitet.

Gemäß Artikel 19 Absatz 1 der Verordnung Nr. 17/62 und Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung Nr. 99/63/EWG der Kommission vom 25. Juli 1963 über die Anhörung nach Artikel 19 Absätze 1 und 2 der Verordnung Nr. 17 des Rats (ABl. S. 2268) hat die Kommission GMC die Beschwerdepunkte, die sie in Betracht ziehen sollte, schriftlich mitgeteilt.

GMC hat der Kommission am 6. September 1974 ihre Auffassung hierzu schriftlich dargelegt.

Am 19. Dezember 1974 hat die Kommission die Entscheidung IV/28.851 — General Motors Continental — betreffend ein Verfahren nach Artikel 86 des EWG-Vertrags erlassen.

In Artikel 1 dieser Entscheidung stellt sie fest, daß

die General Motors Continental NV in der Zeit vom 15. März bis 31. Juli 1973 vorsätzlich gegen Artikel 86 verstoßen hat, indem sie für die Aushändigung der Bescheinigung und Plakette, die sie gemäß belgischem Recht nach Prüfung der Konformität von Opel-Fahrzeugen mit den allgemeinen Typzulassungen und nach Feststellungen der Identität der Fahrzeuge zu erteilen hatte, einen mißbräuchlich überhöhten Preis verlangte.

Gemäß Artikel 2 der Entscheidung wird gegen GMC wegen dieses Verstoßes eine Geldbuße in Höhe von 100 000 Rechnungseinheiten (das sind 5 000 000 bfrs) festgesetzt, wofür die Entscheidung einen nach Artikel 192 des EWG-Vertrags vollstreckbaren Titel darstellt.

Die Entscheidung der Kommission ist der GMC mit Schreiben vom 24. Dezember 1974 am 6. Januar 1975 zugestellt worden; sie ist veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften vom 3. Februar 1975 (Abl. L 29, 1975, S. 14).

II — Schriftliches Verfahren

General Motors Continental NV hat am 7. März 1975 aufgrund der Artikel 172 und 173 EWG-Vertrag Klage gegen die Entscheidung der Kommission erhoben.

Das schriftliche Verfahren ist ordnungsgemäß verlaufen.

Der Gerichtshof hat auf Bericht des Berichterstatters nach Anhörung des Generalanwalts beschlossen, ohne vorherige Beweisaufnahme in das mündliche Verfahren einzutreten.

Die Kommission hat auf eine ihr vom Gerichtshof vorgelegte Frage schriftlich geantwortet.

III — Anträge der Parteien

Die *Klägerin* beantragt,

- die Entscheidung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 19. Dezember 1974 aufzuheben;
- hilfsweise: die Entscheidung insoweit aufzuheben, als sie gegen General Motors Continental eine Geldbuße von 100 000 Rechnungseinheiten festsetzt;
- die Kommission jedenfalls zur Tragung der Kosten zu verurteilen.

Die Kommission beantragt,

- die Klage als unbegründet abzuweisen;
- die Klägerin zur Tragung der Kosten zu verurteilen.

IV — Angriffs- und Verteidigungsmittel der Parteien

Erste Rüge: Verletzung des Artikels 86 EWG-Vertrag

Die *Klägerin* rügt, die angefochtene Entscheidung verletze Artikel 86 EWG-Vertrag insofern, als sie zu Unrecht feststelle, daß GMC auf einem wesentlichen Teil des Gemeinsamen Marktes eine beherr-

schende Stellung einnehme, daß sie diese Stellung mißbräuchlich ausgenutzt habe und daß dieser Mißbrauch zu einer Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten hätte führen können.

A — Zur marktbeherrschenden Stellung

Die *Klägerin* macht geltend, gemäß der angefochtenen Entscheidung habe sie „für die Beantragung von generellen Typzulassungen und die Aushändigung von Konformitätsbescheinigungen und Identitätsplaketten sowohl für neue als auch für nicht länger als 6 Monate im Ausland zugelassene Opel-Fahrzeuge in Belgien, mithin auf einem wesentlichen Teil des Gemeinsamen Marktes, eine beherrschende Stellung erlangt". Der betreffende Markt könne jedoch nicht so eng definiert werden.

a) Die Beschaffung der Allgemeinen Betriebserlaubnis für ein bestimmtes Modell und die Erteilung der Übereinstimmungsbescheinigungen und Identitätsplaketten sei nur eine Nebentätigkeit des Kraftfahrzeugverkaufs, genauso wie etwa die Durchführung von Garantiearbeiten oder der Kundendienst. Für jede dieser Tätigkeiten einen besonderen Markt anzunehmen, sei vollkommen willkürlich. Diese Auffassung führe zu der Annahme, daß es in Belgien für Personenwagen mindestens sechzig verschiedene Märkte für die gedachten Tätigkeiten und sechzig beherrschende Stellungen auf diesen Märkten gebe.

b) Daß der von der Kommission angenommene Markt künstlich konstruiert sei, ergebe sich auch deutlich aus dem Umstand, daß innerhalb des Jahres, das auf den 31. Juli 1973 — an dem der behauptete Verstoß von der Kommission als beendet angesehen wird — folgte, die Gesamtzahl der bei GMC eingegangenen Anträge auf Übereinstimmungsbescheinigungen für Opelfahrzeuge nur 42 betragen habe, während in demselben Zeitraum 368 932 Neufahrzeuge in Belgien zugelassen worden seien.

c) Die Kommission hätte den gesamten belgischen Neufahrzeugmarkt in Betracht ziehen müssen. Sie habe aber nicht einmal den Versuch gemacht nachzuweisen, daß GMC auf diesem Markt eine beherrschende Stellung habe.

d) Zwar sei GMC allein berechtigt, Anträge auf eine Allgemeine Betriebserlaubnis zu stellen und für neue und für weniger als sechs Monate im Ausland zugelassen gewesene Opelfahrzeuge Übereinstimmungsbescheinigungen und Identitätsplaketten zu erteilen. Dies bedeute jedoch nicht, daß GMC nicht dem Wettbewerb ausgesetzt sei. Wegen des starken Wettbewerbs zwischen den Herstellern habe sie es sich nicht leisten können, sich die Eigentümer von General-Motors-Fahrzeugen zu entfremden. Dies beweise die Schnelligkeit, mit der GMC ihren Tarif für die Inspektionskosten gesenkt habe, als sie Ende Mai 1973 auf Klagen privater Importeure europäischer Fahrzeuge aufmerksam gemacht worden sei. GMC sei nicht in der Lage gewesen, sich am Markt ohne Rücksicht auf die Wettbewerber, Käufer oder Lieferanten zu bewegen; der Markt für die Formalitäten der Übereinstimmungsprüfung und -bescheinigung könne nicht von dem allgemeinen Neufahrzeugmarkt isoliert werden.

e) Die marktbeherrschende Stellung müsse sich, um unter Artikel 86 zu fallen, auf „einen wesentlichen Teil des Gemeinsamen Marktes" erstrecken. Das GMC vorgeworfene Verhalten könne aber sicher nicht als wesentlich wettbewerbsbeschränkend angesehen werden.

f) GMC besitze das ausschließliche Recht zur Beantragung der Allgemeinen Betriebserlaubnis sowie zur Erteilung der Übereinstimmungsbescheinigungen und Identitätsplaketten nicht nur für parallel importierte Fahrzeuge, sondern für alle General-Motors-Fahrzeuge; die betreffenden Tätigkeiten unterschieden sich hinsichtlich der Definition des zu berücksichtigenden Marktes in den beiden Fällen nicht.

g) Der Umstand, daß die betreffende Tätigkeit einen etwas besonderen Charakter habe, erlaube es noch nicht, einen besonderen Markt für sie anzunehmen.

h) Aus der Rechtsprechung des Gerichtshofes ergebe sich, daß ein auf staatlichem Recht beruhendes ausschließliches Recht für sich allein noch keine marktbeherrschende Stellung im Sinne des Artikels 86 schaffe und daß die schlichte Möglichkeit, Parallelimporte eines bestimmten Erzeugnisses zu verhindern, noch keine beherrschende Stellung auf einem wesentlichen Teil des Gemeinsamen Marktes herbeiführe, wenn dieses Erzeugnis mit anderen Erzeugnissen in Wettbewerb stehe.

Die *Kommission* stimmt diesen Überlegungen nicht zu.

a) Der für die Kontrolle über die Einhaltung der nationalen Sicherheitsnormen durch importierte Fahrzeuge berechnete Preis bilde keinen Parameter für den Wettbewerb unter den verschiedenen Kraftfahrzeugmarken („inter-brand"-Wettbewerb); er beeinflusse lediglich den „intra-brand"-Wettbewerb und ermögliche es, im Rahmen dieses Wettbewerbs GMC und deren offizielles Vertriebsnetz zu begünstigen. Wenn ein Hersteller oder Händler auf die Senkung des Verkaufspreises eines konkurrierenden Modells einer anderen Marke mit der Herabsetzung des Preises für die Übereinstimmungsprüfung antworten wollte, so würde er damit nur die Marktposition der parallel importierten Fahrzeuge seiner Marke im Verhältnis zu seinen eigenen Fahrzeugen stärken, nicht jedoch die Marktstellung seiner Fahrzeuge im Verhältnis zu derjenigen der anderen Marke. Das gelte auch im umgekehrten Fall.

Der Preis für die Formalitäten der Allgemeinen Betriebserlaubnis und der Übereinstimmungsprüfung sei bei den nicht parallel importierten General-Motors-Fahrzeugen unerheblich und werde nicht extra berechnet; er spiele im Wettbewerb der Marken auf dem belgischen Automobilmarkt keine Rolle.

b) Die betreffende Tätigkeit habe einen besonderen Charakter, der es verbiete, sie als integrierenden Bestandteil des gesamten belgischen Neufahrzeugmarktes anzusehen. Sie beruhe auf einer gesetzlichen Verpflichtung, mit der ein Allgemeininteresse verfolgt werde; aus ihr lasse sich kein Verkaufs- oder Werbeargument ziehen. Sie hebe sich also deutlich vom Verkauf von Kraftfahrzeugen und Nebentätigkeiten, wie der Ausführung von Garantiearbeiten und dem Kundendienst, ab; diese gehörten ihrem Wesen nach zur Tätigkeit eines Kraftfahrzeugverkäufers und stellten echte Parameter des Wettbewerbs unter den verschiedenen Automobilmarken dar.

Dennoch werde die Tätigkeit der Übereinstimmungsprüfung nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten ausgeübt und unterliege deshalb den Wettbewerbsregeln des Vertrages.

c) Die Klägerin behaupte deshalb zu Unrecht, daß der gesamte belgische Absatzmarkt für Neufahrzeuge, auf dem sie natürlich keine beherrschende Stellung einnehme, zu berücksichtigen sei. Hingegen sei sie aufgrund der belgischen Gesetze allein berechtigt, für neue oder im Ausland weniger als 6 Monate zugelassen gewesene Importfahrzeuge des General-Motors-Konzerns die Übereinstimmungsformalitäten abzuwickeln: Jeder Käufer eines solchen Fahrzeugs hänge vollkommen von ihr ab, um die unbedingt notwendige Übereinstimmungsbescheinigung zu erhalten, und es gebe keinen anderen Ausweg. Dieses vollkommene Monopol ermögliche es der Klägerin mithin, die Parallelimporte von General-Motors-Fahrzeugen unter Kontrolle zu halten; sie besitze den Schlüssel für den belgischen Absatzmarkt für General-Motors-Fahrzeuge.

Der Umstand, daß eine große Zahl von Herstellern oder Beauftragten in Belgien ein derartiges Monopol besitze, stelle sicherlich einen Sonderfall im Vergleich zu den üblichen Anwendungsfällen des Artikels 86 EWG-Vertrag dar; dieser

Umstand sei aber nur die Folge aus der diesbezüglichen belgischen Regelung und verbiete keineswegs die Anwendung des Artikels 86.

d) Natürlich bestehe die Möglichkeit markeninternen Wettbewerbs durch tatsächliche oder mögliche Paralleleinfuhren. GMC sei aber gerade in der Lage, durch Festsetzung eines sehr hohen Preises für die Übereinstimmungsformalitäten diesen Wettbewerb zu beschränken oder ihn gar durch Festsetzung eines Sperrpreises auszuschalten. GMC habe nicht nur eine marktbeherrschende Stellung wegen ihres ausschließlichen Rechts zur Vornahme der Übereinstimmungsformalitäten unter willkürlicher Festsetzung des hierfür zu entrichtenden Preises, sie könne diese Stellung auch insofern mißbrauchen, als sie ein Hindernis für Parallelimporte aufrichten könne.

e) Das Argument der Klägerin, sie habe im Vergleich zur Zahl der belgischen Neuzulassungen nur eine recht beschränkte Anzahl Anträge auf Übereinstimmungsbescheinigungen für Opel-Fahrzeuge erhalten, könne nicht überzeugen. Die marktbeherrschende Stellung der GMC erstrecke sich auf die Erteilung der Übereinstimmungsbescheinigungen für alle von General Motors gebauten Fahrzeuge oder für diejenigen, für die GMC die belgische Beauftragte sei, mithin nicht nur für Fahrzeuge der Marke Opel. Außerdem könne der Begriff „beherrschende Stellung auf dem Gemeinsamen Markt oder einem wesentlichen Teil desselben" nach der Rechtsprechung des Gerichtshofes nicht abstrakt quantitativ definiert werden. Es müßten insbesondere die Auswirkungen der marktbeherrschenden Stellung auf das Funktionieren des Wettbewerbs über die Grenzen der Mitgliedstaaten hinweg und auf den freien Marktzugang berücksichtigt werden; die beherrschende Stellung der GMC beeinflusse aber die Freiheit und Leichtigkeit der Paralleleinfuhren. Aus der totalen Abhängigkeit von GMC hinsichtlich der Erteilung der Übereinstimmungsbescheinigung, in der sich jeder befinde, der ein General-Motors-Fahrzeug nach Belgien parallel importiere, ergebe sich das Bestehen einer möglicherweise unter Artikel 86 fallenden marktbeherrschenden Stellung, selbst wenn die Zahl der Parallelimporte aus anderen Mitgliedstaaten gering gewesen sei. Die recht niedrige Zahl der Paralleleinfuhren sei unerheblich: Die während des in der angefochtenen Entscheidung berücksichtigten Zeitraums sehr hohen Kosten für die Übereinstimmungsformalitäten seien geeignet gewesen, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen.

f) Die Herabsetzung der Prüfungsgebührentarife von 5 900 bfrs auf 1 000 bfrs nach einigen Monaten beweise keineswegs, daß GMC keine marktbeherrschende Stellung gehabt habe. GMC sei während dieses Zeitraums in der Lage gewesen, durchweg den überhöhten Preis von 5 900 bfrs für die Übereinstimmungsbescheinigung zu verlangen und in fünf Fällen auch tatsächlich zu vereinnahmen. Damit sei hinreichend bewiesen, daß sie in ihrem Verhalten nicht wesentlich von den Kunden abhing.

B — Zum Mißbrauch

Nach Auffassung der *Klägerin* kann im vorliegenden Fall von einem Mißbrauch einer marktbeherrschenden Stellung keine Rede sein: Das ihr vorgeworfene Verhalten habe eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs weder bezweckt noch bewirkt.

a) Entgegen der Behauptung der Kommission ergebe sich insbesondere aus der Rechtsprechung des Gerichtshofes, daß die Artikel 85 und 86 denselben Zweck verfolgten, nämlich die Aufrechterhaltung eines wirksamen Wettbewerbs im Gemeinsamen Markt. Wenn ein bestimmtes Verhalten den Wettbewerb nicht beeinträchtige, stelle es keinen Mißbrauch im Sinne des Artikels 86 EWG-Vertrag dar; wenn es einen der in Absatz 2 dieser Bestimmung beispielhaft aufgeführten Tatbestände erfülle, so bedeute das allenfalls die — widerlegbare — Vermutung

eines Mißbrauchs. Jede schematische Anwendung des Artikels 86 auf Verhaltensweisen aufgrund von deren Rechtsnatur sei unzulässig.

b) GMC habe keineswegs das Ziel verfolgt, mit der Festsetzung eines überhöhten Tarifs für die Übereinstimmungsformalitäten für Opel-Fahrzeuge von Parallelimporten dieser Fahrzeuge abzuschrekken. GMC habe vielmehr nur einen im Hinblick auf amerikanische Fahrzeuge aufgestellten Tarif über den 15. März 1973 hinaus beibehalten und ihn während eines ganz kurzen Zeitraums auf eine ganz kleine Zahl europäischer Fahrzeuge angewendet. Als sie über eine Beschwerde unterrichtet worden sei, habe sie ihren Tarif sofort auf einen Bruchteil des ursprünglichen Betrages herabgesetzt und den Mehrbetrag erstattet.

c) Das GMC vorgeworfene Verhalten habe den Wettbewerb innerhalb des Gemeinsamen Marktes nicht beeinträchtigt.

In jedem der fünf Fälle, in denen der höchste Tarif angewendet worden sei, habe GMC den Mehrbetrag umgehend erstattet.

d) Außerdem stelle die angefochtene Entscheidung zu Unrecht fest, daß der überhöhte Preis für die Übereinstimmungsprüfungen „zu einer Benachteiligung und mißbräuchlichen Diskriminierung von Händlern [führte], die neue Opel-Fahrzeuge nach Belgien parallel einführten oder in der Lage waren, parallel einzuführen, und die mit den von GMC autorisierten Opel-Vertragshändlern in Belgien in Wettbewerb um Käufer treten konnten". Der General-Motors-Kaufvertrag verhindere die Einfuhr neuer Opel-Fahrzeuge nach Belgien durch von GMC nicht autorisierte Händler; diese seien deshalb nicht in der Lage, mit den von GMC autorisierten Opel-Vertragshändlern in Wettbewerb zu treten. Den nicht autorisierten Händlern sei es auch nicht möglich gewesen, neue, bei von General Motors autorisierten Vertragshändlern gekaufte Opel-Fahrzeuge zum Zwecke des Wiederverkaufs einzuführen; das niedrige belgische Preisniveau habe normalerweise die Einfuhr von neuen Fahrzeugen zum eigenen Gebrauch für natürliche oder juristische Personen wenig interessant gemacht; für den Personenkreis, der in Deutschland in den Genuß eines Sonderrabatts kam, habe die Erhebung eines Betrags von 5 000 bfrs kein unangemessenes Hindernis im innergemeinschaftlichen Handel dargestellt, sondern nur den Vorteil aus dem gewährten Sonderrabatt etwas vermindert; was schließlich die natürlichen und juristischen Personen angehe, die Gebrauchtfahrzeuge zum eigenen Gebrauch oder zum Wiederverkauf einführen, so stünden sie weder mit GMC noch mit deren autorisierten Vertragshändlern im Wettbewerb. Unter diesen Umständen habe, selbst wenn man von der erfolgten Erstattung absehe, der behauptete Mißbrauch keine Behinderung des Handels innerhalb der Gemeinschaft und auch keinen Schutz der GMC und ihrer autorisierten Vertragshändler vor Wettbewerb durch Dritte bewirken können.

Die *Kommission* ist demgegenüber der Auffassung, daß die Klägerin sehr wohl ihre marktbeherrschende Stellung mißbraucht habe.

a) Die Klägerin lege Artikel 86 unzutreffend aus.

Im Gegensatz zu Artikel 85 sehe Artikel 86 nicht vor, daß das Verhalten eines marktbeherrschenden Unternehmens eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs innerhalb des Gemeinsamen Marktes „bezwecken oder bewirken" müsse. Die Beeinträchtigung des Wettbewerbs liege bereits in der mißbräuchlichen Ausnutzung einer beherrschenden Stellung; sie stelle keine weitere selbständige Voraussetzung für die Anwendbarkeit des Artikels 86 dar. Dies ergebe sich aus der Fassung des Artikels 86 ebenso wie aus dessen Aufbau und Zweck.

Im vorliegenden Fall genüge es festzustellen, daß die Erhebung eines unbestreit-

bar überhöhten und somit „unangemessenen" Preises für die Erteilung der Übereinstimmungsbescheinigung und der Identitätsplakette für parallel importierte Opel-Fahrzeuge einen Mißbrauch im Sinne des Artikels 86 Absatz 2 Buchstabe a darstelle.

b) Hilfsweise müsse festgestellt werden, daß Parallelimporte neuer oder gebrauchter Opelfahrzeuge hätten erfolgen können und tatsächlich stattgefunden hätten: Die Selektivklausel des General-Motors-Kaufvertrags sei, solange keine Freistellung gemäß Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages vorlag, für keinen General-Motors-Vertragshändler verbindlich gewesen; die Preissituation unterliege Schwankungen; die bestimmten Gruppen von Privatpersonen beim Kauf eines Fahrzeugs üblicherweise gewährten Rabatte hätten diese zu Parallelimporten veranlassen können; zwischen den Gebrauchtwagenhändlern und den von GMC autorisierten Vertragshändlern bestehe insofern tatsächlich ein Wettbewerb, als letztere auch Gebrauchtwagen verkauften; dies gelte sogar bei Neufahrzeugen, da die Märkte für Neufahrzeuge und Gebrauchtfahrzeuge nicht vollkommen voneinander zu trennen seien.

c) Während des der Erstattung vorausgegangenen Zeitraums und in den fünf festgestellten Fällen habe der von GMC verlangte überhöhte Preis tatsächlich die Paralleleinfuhren mit einer „unangemessenen" Last belegt und folglich den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigt. Die spätere Erstattung könne den begangenen Verstoß nicht rückwirkend beseitigen, sondern sich nur auf die Beurteilung seiner Schwere auswirken.

d) Die Anwendung des überhöhten Tarifs auf aus anderen Mitgliedstaaten parallel importierte Fahrzeuge sei zeitlich nicht beschränkt gewesen; sie habe seinerzeit allgemeinen und endgültigen Charakter gehabt. Es habe deshalb die Möglichkeit bestanden, daß sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigte.

C — Zur Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten

Nach Auffassung der *Klägerin* läßt die Feststellung der angefochtenen Entscheidung, daß „die mißbräuchliche Kontrollpreisgestaltung durch GMC in den fünf erwähnten Fällen den Handel zwischen Mitgliedstaaten tatsächlich beeinträchtigt hat", außer acht, daß die Antragsteller in jedem dieser Fälle innerhalb kurzer Zeit eine Erstattung erhielten, so daß der Handel zwischen Mitgliedstaaten letztlich keinerlei Beeinträchtigung erfahren habe.

Die Feststellung, daß „die mißbräuchlich überhöhten Preisforderungen ... geeignet waren, weitere Verbraucher und freie Händler vom Kauf von Opel-Fahrzeugen in anderen Ländern des Gemeinsamen Marktes abzuhalten oder solche Käufe spürbar zu erschweren", übersehe, daß der Wettbewerb tatsächlich in keiner Weise beeinträchtigt worden sei.

Die *Kommission* ist der Auffassung, die spätere Erstattung des Unterschieds zwischen dem überhöhten und dem normalen Preis für die Übereinstimmungsbescheinigungen ändere nichts an der Tatsache, daß der Verstoß tatsächlich begangen worden sei; sie beeinflusse nur den Grad der Schwere des Verstoßes und damit die Höhe der Buße.

Zweite Rüge: Verletzung wesentlicher Formvorschriften

Die *Klägerin* vertritt die Auffassung, die angefochtene Entscheidung sei widersprüchlich und unzureichend begründet.

a) Artikel 1 der Entscheidungsformel stelle fest, daß GMC vorsätzlich gegen Artikel 86 verstoßen habe, indem sie für die Übereinstimmungsformalitäten „einen mißbräuchlich überhöhten Preis verlangte". Die Kommission weigere sich, den Umstand zu berücksichtigen, daß GMC in den fünf festgestellten Fällen vor dem ersten Eingreifen der Kommission die Rückzahlung der zuviel erhobenen Beträge beschlossen habe; nach

Auffassung der Kommission sei der Tatbestand der Zuwiderhandlung vollendet gewesen, als der überhöhte Betrag in Rechnung gestellt und eingezogen war, woran die Tatsache der nachträglichen teilweisen Erstattung nichts mehr habe ändern können. In derselben Entscheidung erkläre die Kommission aber ausdrücklich, daß keine Zuwiderhandlung hätte festgestellt werden können, wenn GMC zu dem Zeitpunkt, als sie in den betreffenden fünf Fällen die Zahlung für die Kontrollen verlangte, die Möglichkeit späterer Berichtigung vorbehalten hätte. Es sei widersprüchlich, einerseits zu behaupten, daß die Berechnung und Vereinnahmung eines mißbräuchlich überhöhten Betrages bereits für sich allein eine Verletzung des Artikels 86 darstelle, selbst wenn der Mehrbetrag später zurückgezahlt werde, und andererseits, daß die Berechnung und Vereinnahmung eines überhöhten Betrages nicht mißbräuchlich sei, wenn der Preis nur „unter Vorbehalt teilweiser Rückzahlung" oder „unter Vorbehalt unternehmensinterner Kostenprüfung" veranlagt werde. Die Überlegung, mit der die Kommission die unterschiedliche Behandlung dieser beiden Fälle zu rechtfertigen suche, sei nicht stichhaltig; ihre Gedankenführung sei widersprüchlich.

b) Ein Widerspruch in einem wesentlichen Teil der Begründung einer Entscheidung komme einer unzureichenden Begründung gleich.

Die *Kommission* ist der Auffassung, die Klägerin versuche, einen künstlichen Widerspruch in die angefochtene Entscheidung hineinzulesen.

a) Es liege kein Widerspruch darin, einerseits festzustellen, daß bis zum Augenblick der Rückzahlung oder des Entschlusses seitens der GMC, eine unternehmensinterne Kostenprüfung vorzunehmen, die Zahlung des überhöhten Betrages endgültig gewesen und von den Parallelimporteuren wie von GMC als endgültig angesehen worden sei und daß die spätere Erstattung die Vollendung des Tatbestands der Zuwiderhandlung nicht rückwirkend habe beseitigen können, und andererseits zu sagen, daß eine Berechnung und Vereinnahmung unter einem ausdrücklichen Vorbehalt nicht zwangsläufig zu derselben Feststellung geführt hätte. Die unterschiedliche Beurteilung der beiden Fälle beruhe keineswegs auf unsachlichen Erwägungen.

b) Im übrigen lasse die Argumentation der Klägerin in keiner Weise erkennen, inwiefern die Begründung der angefochtenen Entscheidung unzureichend sei.

Dritte Rüge: Verletzung des Artikels 15 Absätze 2 und 5 der Verordnung Nr. 17

Die *Klägerin* ist der Auffassung, es hätte keine Buße gegen sie festgesetzt werden dürfen, weil sie die Zuwiderhandlung aus freien Stücken beendet und Maßnahmen zur Erstattung an alle Antragsteller eingeleitet habe, von denen ein überhöhter Betrag verlangt worden sei. GMC habe Artikel 86 weder vorsätzlich noch fahrlässig verletzt; außerdem werde die Festsetzung der Buße weder durch die Schwere des behaupteten Verstoßes noch durch dessen Dauer gerechtfertigt.

a) Der streitige Tarif sei nicht zur Anwendung auf europäische Fahrzeuge aufgestellt worden: Darauf aufmerksam gemacht, daß sie zu Unrecht einen für amerikanische Fahrzeuge vorgesehenen Tarif anwende, habe GMC diese Anwendung sofort eingestellt und einen von der Kommission selbst als angemessen angesehenen Tarif aufgestellt. Das Verhalten der GMC zeige deutlich, daß ihr jede Absicht zum Mißbrauch ihrer Stellung gefehlt habe; die Tatsache, daß der behauptete Verstoß nicht vorsätzlich begangen worden sei, ergebe sich auch daraus, daß der verlangte Betrag zunächst stärker herabgesetzt worden sei, als sich später als gerechtfertigt herausgestellt habe.

b) Die angefochtene Entscheidung sei allein auf die Erwägung gegründet, daß GMC vorsätzlich gehandelt habe; sie könne nicht nachträglich anders begrün-

det werden. Für alle Fälle sei jedoch darauf hinzuweisen, daß GMC auch nicht fahrlässig gehandelt habe, wie durch den kurzen Zeitraum, der zwischen den Beanstandungen und der Reaktion durch GMC lag, und durch den Umstand bewiesen werde, daß GMC vor dem ersten Einschreiten der Kommission entschieden habe, allen Antragstellern in gleichgelagerten Fällen ohne Rücksicht darauf, ob eine Beschwerde vorlag, die zuviel gezahlten Beträge zu erstatten.

c) Nach Artikel 15 Absatz 2 der Verordnung Nr. 17 habe die Kommission bei der Festsetzung der Höhe der Geldbuße die Schwere des Verstoßes und die Dauer der Zuwiderhandlung zu berücksichtigen. Selbst wenn man unterstelle, daß die Klägerin den Tatbestand des Artikels 86 verletzt habe, müsse die Entscheidung doch hinsichtlich der Festsetzung einer Geldbuße aufgehoben werden.

Der etwa entstandene Schaden sei nämlich vollkommen behoben worden, und der verlangte Preis habe weder bezweckt, andere Personen oder Unternehmen von Parallelimporten von Opel-Fahrzeugen nach Belgien abzuschrecken, noch habe er dies bewirkt; die behauptete Zuwiderhandlung habe nur zweieinhalb Monate gedauert und sei vor dem ersten Einschreiten der Kommission abgestellt worden.

d) Gemäß Artikel 15 Absatz 5 der Verordnung Nr. 17 dürften für Handlungen, die nach der bei der Kommission vorgenommenen Anmeldung und vor der Entscheidung der Kommission über die Anwendung von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages begangen werden, soweit sie in den Grenzen der in der Anmeldung bezeichneten Tätigkeit liegen, keine Geldbuße festgesetzt werden. Die angegriffene Entscheidung werde im wesentlichen mit der Erwägung begründet, daß die behauptete Zuwiderhandlung bezweckt oder zumindest bewirkt habe, nichtautorisierte Vertragshändler von Paralleleinfuhren abzuhalten; solche Einfuhren seien aber durch den bei der Kommission angemeldeten General-Motors-Kaufvertrag unmöglich gemacht worden.

Die *Kommission* wendet sich gegen diese Argumentation der Klägerin.

a) Der Behauptung, der für die Prüfung amerikanischer Wagen vorgesehene sehr viel höhere Tarif sei infolge eines von GMC nicht bemerkten Irrtums auf europäische Wagen angewendet worden, könne nicht gefolgt werden; GMC habe diesen Tarif wohl wissend, daß er überhöht gewesen sei, angewendet und ihre marktbeherrschende Stellung bewußt ausgenutzt, indem sie unangemessene und diskriminierende Preise gefordert habe. Ebensowenig sei erwiesen, daß GMC tatsächlich die Zuwiderhandlungen abgestellt habe, sobald sie von Beschwerden hörte.

b) Auf jeden Fall liege in der Anwendung eines überhöhten Tarifs zumindest eine Fahrlässigkeit der GMC, und Artikel 15 Absatz 2 der Verordnung Nr. 17 unterscheide hinsichtlich der Gründe, die die Möglichkeit der Festsetzung einer Geldbuße eröffnen, nicht zwischen Vorsatz und Fahrlässigkeit. Die fahrlässige Begehung reiche bereits aus, um die Verhängung einer Sanktion zu rechtfertigen; Fahrlässigkeit könne allenfalls zu einer anderen Beurteilung der Schwere des Verstoßes und folglich der zu verhängenden Sanktion führen.

c) In der angefochtenen Entscheidung sei zugunsten der Klägerin ausdrücklich berücksichtigt worden, daß diese die Zuwiderhandlung nach kurzer Zeit abgestellt und den Differenzbetrag den fünf betroffenen Käufern erstattet habe. Andererseits sei aber auch zu berücksichtigen gewesen, daß die Freiheit und Leichtigkeit von Parallelimporten innerhalb des Gemeinsamen Marktes geschützt werden müsse.

d) Die Geldbuße sei wegen der Ausnutzung einer marktbeherrschenden Stel-

lung durch Fordern unangemessener Preise festgesetzt worden; dies sei in den bei der Kommission angemeldeten Verträgen selbstverständlich nicht angegeben worden, und es sei in jedem Falle absurd zu behaupten, der Mißbrauch einer marktbeherrschenden Stellung könne Gegenstand einer Anmeldung sein und unter Artikel 15 Absatz 5 der Verordnung Nr. 17 fallen.

V — Mündliches Verfahren

In der Sitzung vom 7. Oktober 1975 haben die Parteien mündlich verhandelt und Fragen des Gerichtshofes beantwortet.

Der Generalanwalt hat seine Schlußanträge in der Sitzung vom 29. Oktober 1975 vorgetragen.

Entscheidungsgründe

1 Die Firma General Motors Continental NV hat mit ihrer am 7. März 1975 in das Register der Kanzlei des Gerichtshofes eingetragenen Klage die Aufhebung der Entscheidung vom 19. Dezember 1974 (ABl. 1975 L 29, S. 14) beantragt, mit der die Kommission einen Verstoß der Klägerin gegen Artikel 86 EWG-Vertrag festgestellt und gegen sie eine Geldbuße von 100 000 Rechnungseinheiten, das sind 5 000 000 belgische Franken, festgesetzt hat, weil sie in der Zeit vom 15. März bis 31. Juli 1973 anläßlich der Einfuhr von fünf in einem anderen Mitgliedstaat hergestellten Kraftfahrzeugen für die von ihr als belgische Alleinbeauftragte des Herstellers vorzunehmende Prüfung der Übereinstimmung mit den Angaben in der durch die belgischen Behörden erteilten Allgemeinen Betriebserlaubnis (im folgenden: „Übereinstimmungsprüfung") einen mißbräuchlich überhöhten Preis verlangt habe.

2 Die Klägerin hat gegen diese Entscheidung die Verletzung des Artikels 86, wesentlicher Formvorschriften sowie des Artikels 15 Absätze 2 und 5 der Verordnung Nr. 17 des Rates vom 6. Februar 1962 (ABl. 1962, S. 204) geltend gemacht.

3 Zunächst sind die materiell-rechtlichen Rügen der Verletzung des Artikels 86 zu prüfen, wobei es um die Frage geht, ob die Klägerin hinsichtlich der Übereinstimmungsprüfung eine beherrschende Stellung im Sinne des Artikels 86 einnimmt und, falls dies bejaht wird, ob im Verhalten der Klägerin eine mißbräuchliche Ausnutzung dieser Stellung zu sehen war.

Zur marktbeherrschenden Stellung

4/6 Die Klägerin macht in erster Linie geltend, im Gegensatz zu den Ausführungen in der angegriffenen Entscheidung könne es für die Tätigkeit im Zusammenhang mit der Beantragung der Allgemeinen Betriebserlaubnis für Kraft-

fahrzeugtypen sowie mit der Erteilung von Übereinstimmungsbescheinigungen keine marktbeherrschende Stellung im Sinne des Artikels 86 geben. Diese Tätigkeit habe keineswegs einen eigenen Markt, sondern sei nur ein Nebenbereich des Marktes für Kraftfahrzeuge, dessen Offenheit und hohen Wettbewerbsgrad man nicht bestreiten könne. Infolgedessen sei Artikel 86 auf die Gebühren, deren Erhebung die Kommission mit der Entscheidung geahndet habe, nicht anwendbar, weil die Auswirkung dieser Gebühren nur im Hinblick auf den Kraftfahrzeugmarkt insgesamt beurteilt werden könne, auf welchem die Klägerin keine beherrschende Stellung einnehme.

7/9 Die Übereinstimmungsprüfung, die der Grund für die streitigen Gebührenerhebungen war, ist ihrer Natur nach eine öffentlich-rechtliche Aufgabe, die vom belgischen Staat in der Weise delegiert worden ist, daß ihre Wahrnehmung für jede Kraftfahrzeugmarke ausschließlich dem Hersteller oder dessen von den Behörden bezeichneten Alleinbeauftragten vorbehalten ist. Bei der Übertragung dieser Prüfungstätigkeit auf Privatunternehmen hat der belgische Staat allerdings keine Bestimmungen getroffen, um die als Vergütung für die bewirkte Leistung erhobene Gebühr festzusetzen oder zu begrenzen. Dieses auf Rechtsvorschriften beruhende Monopol und der Umstand, daß es dem Hersteller oder Alleinbeauftragten überlassen ist, den Preis seiner Leistung festzusetzen, begründen eine marktbeherrschende Stellung im Sinne des Artikels 86, da die Übereinstimmungsprüfung innerhalb Belgiens für jede Marke nur noch durch den Hersteller oder dessen behördlich bezeichneten Beauftragten zu den von diesen einseitig festgelegten Bedingungen vorgenommen werden kann.

10 Sonach ist die Rüge der Klägerin, sie nehme keine marktbeherrschende Stellung ein, unbegründet.

Zur mißbräuchlichen Ausnutzung der beherrschenden Stellung

11/12 Es ist nicht auszuschließen, daß der Inhaber der vorstehend beschriebenen Monopolstellung die Marktsituation mißbräuchlich ausnutzen kann, indem er — für eine Leistung, die allein er zu erbringen vermag — den Preis zum Nachteil der Käufer von Fahrzeugen festsetzt, die aus einem anderen Mitgliedstaat importiert worden sind und den Vorschriften über die Übereinstimmungsprüfung unterliegen. Ein solcher Mißbrauch könnte insbesondere in der Erhebung eines im Vergleich zu dem wirtschaftlichen Wert der erbrachten Leistung übertrieben hohen Preises bestehen, der sich als Behinderung von Parallelimporten auswirkt, weil er das möglicherweise in anderen Verkaufsgebieten der Gemeinschaft bestehende günstigere Preisniveau ausgleicht oder unangemessene Geschäftsbedingungen im Sinne des Artikels 86 Absatz 2 Buchstabe a herbeiführt.

13/14 Die Klägerin macht hierzu allerdings geltend, das ihr vorgeworfene Verhalten sei keine „mißbräuchliche Ausnutzung" im Sinne des Artikels 86 gewesen. Hierzu bringt sie eine Reihe von Argumenten vor, die sie den konkreten Umständen entnimmt, unter denen die streitige Gebühr erhoben und in den fünf von der Kommission angeführten Fällen später zum größten Teil erstattet worden ist.

15/16 Die Frage, ob die von der Klägerin eingenommene marktbeherrschende Stellung mißbräuchlich ausgenutzt wurde, ist unter Berücksichtigung sämtlicher konkreter Tatsachen zu beurteilen, die zu der Entscheidung der Kommission geführt haben. Unstreitig hat die Klägerin in den fünf von der Kommission angeführten Fällen, die sich in der Zeit vom 15. März bis 31. Juli 1973 ereigneten, eine Gebühr erhoben, die im Vergleich zu dem wirtschaftlichen Wert der erbrachten Leistung, nämlich der Übereinstimmungsprüfung, stark überhöht war.

17/19 Die Klägerin macht hierzu allerdings geltend, die Prüfungen, die sie während dieses Zeitraums vorgenommen habe, seien eine für sie ungewöhnliche Tätigkeit gewesen, da sie diese Aufgabe erst vom 15. März 1973 an habe wahrnehmen müssen, als die Durchführung dieser Prüfungen den staatlichen Kontrollstationen entzogen worden sei. Diese Prüfungen seien für sie nur eine gelegentliche Tätigkeit und, verglichen mit den Prüfungen, die sie ständig an von ihr selbst abgesetzten, also entsprechend den belgischen Vorschriften hergestellten Fahrzeugen vornehme, von ganz geringer Bedeutung gewesen; ihre zuständigen Abteilungen hätten deshalb die Gebühr angewendet, die bis dahin für die von ihr eingeführten Fahrzeuge üblich gewesen sei. Die Klägerin weist weiter darauf hin, daß sie auf Beanstandungen der Betroffenen die für die Prüfung importierter Fahrzeuge aus europäischer Herstellung geforderte Gebühr sehr schnell auf eine den wirklichen Kosten des Prüfungsvorgangs besser entsprechende Höhe herabgesetzt und den Betroffenen den Mehrbetrag erstattet habe, und zwar noch bevor die Kommission ermittelt habe.

20/23 In diesem von der Kommission in tatsächlicher Hinsicht nicht bestrittenen Verhalten der Klägerin kann keine „mißbräuchliche Ausnutzung" im Sinne des Artikels 86 erblickt werden. Die Klägerin hat hinreichend erklärt, unter welchen Umständen sie sich — um einer neuen Aufgabe gerecht zu werden, die den staatlichen Kontrollstationen genommen und den belgischen Herstellern oder Beauftragten der verschiedenen Kraftfahrzeugmarken übertragen worden war — veranlaßt sah, während einer Anfangszeit auf europäische Fahrzeuge einen Tarif anzuwenden, der für die Einfuhr von Fahrzeugen aus amerikanischer Herstellung üblich war. Daß es an einer mißbräuchlichen Ausnutzung fehlt, wird auch dadurch bewiesen, daß die Klägerin in der Folgezeit ihre Tarife den tatsächlichen Kosten sehr rasch angenähert und daraus auch

die Folgerungen gezogen hat, indem sie denjenigen, die bei ihr Beanstandungen erhoben hatten, noch vor dem ersten Eingreifen der Kommission eine Erstattung gewährte. Zwar mag die streitige Entscheidung ihre Erklärung in dem Bestreben der Kommission finden, energisch gegen jeden Ansatz zu einer mißbräuchlichen Ausnutzung einer klar nachgewiesenen marktbeherrschenden Stellung einzuschreiten, ihr Eingreifen war aber unter den konkreten zeitlichen und tatsächlichen Umständen des Falles nicht gerechtfertigt.

24 Die streitige Entscheidung ist deshalb aufzuheben, jedoch ist hinsichtlich der Kosten zu entscheiden, daß jede Partei ihre eigenen Kosten trägt.

Kosten

25 Nach Artikel 69 § 3 der Verfahrensordnung kann der Gerichtshof die Kosten ganz oder teilweise gegeneinander aufheben, wenn ein außergewöhnlicher Grund gegeben ist.

Aus diesen Gründen

hat

DER GERICHTSHOF

für Recht erkannt und entschieden:

1. **Die Entscheidung der Kommission vom 19. Dezember 1974 betreffend ein Verfahren nach Artikel 86 des EWG-Vertrags (IV/28.851-General Motors Continental) wird aufgehoben.**

2. **Jede Partei trägt ihre eigenen Kosten.**

Lecourt Donner Mertens de Wilmars

Pescatore Sørensen Mackenzie Stuart O'Keeffe

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 13. November 1975.

Der Kanzler

A. Van Houtte

Der Präsident

R. Lecourt