SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS MARCO DARMON vom 8. Juli 1986 *

Herr Präsident,
meine Herren Richter!

1. Die British Leyland Public Limited Company (Klägerin) brachte im Oktober 1980 ein neues Modell, den Metro, auf den Markt.

Dieser wurde seit 1981 in den anderen Mitgliedstaaten vertrieben, und zwar zu einem wesentlich niedrigeren Preis als dem für den britischen Markt. Das führte zu Reimporten von Metros mit Linkslenkung, die die Klägerin für den Vertrieb auf dem Kontinent herstellte, insbesondere aus Belgien.

Da die Klägerin Fahrzeuge mit Rechtslenkung nur ausnahmsweise an britische Staatsangehörige, die als Diplomaten oder Militärs in anderen Mitgliedstaaten Dienst taten, lieferte und da sie 1981 ihre Montagefabrik in Belgien geschlossen hatte, stellte der Reimport von seither ausschließlich im Vereinigten Königreich hergestellten und für die Ausfuhr bestimmten Metros mit Linkslenkung ein Mittel dar, den Preisvorteil auszunutzen. Die Vorteilhaftigkeit dieses Vorgehens ergab sich aus dem Unterschied zwischen den britischen und kontinentalen Preisen, der insbesondere mit der höheren Inflation im Vereinigten Königreich und der Notwendigkeit zusammenhing, dem niedrigeren Preisniveau auf dem Kontinent Rechnung zu tragen. Nach Angaben der Klägerin belief sich der Preisunterschied im Januar 1981 für Fahrzeuge aus Belgien auf ungefähr 45 %; damit blieb der Reimport selbst nach einer Umrüstung des Fahrzeuges auf Rechtslenkung, wie sie in Großbritannien nötig, wenn auch nicht vorgeschrieben ist, attraktiv. Der Streithelfer, ein Kraftfahrzeughändler, hat beispielsweise der Kommission mitgeteilt, daß der Preisvorteil beim Metro ungefähr 1 000 UKL betragen habe, wovon 300 UKL für die Umrüstung und 70 UKL für die Einfuhr abzuziehen gewesen seien.

Die Kommission rügt, die Klägerin habe versucht, den durch die von ihr angewandten unterschiedlichen Preise verursachten Paralleleinfuhren zu wehren, indem sie die beherrschende Stellung mißbräuchlich ausgenutzt habe, die sie im Rahmen des Verfahrens zur Erteilung einer technischen Betriebserlaubnis für britische Fahrzeuge innegehabt habe. Deshalb ist das einschlägige nationale Recht darzulegen.

2. Die Richtlinie des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (70/156/EWG; ABl. 1970, L 42, S. 1), mit der die Erteilung einer in der gesamten Gemeinschaft gültigen EWG-Betriebserlaubnis in jedem Mitgliedstaat ermöglicht werden soll, entfaltet noch keine Wirkungen, so daß die Erteilung der Betriebserlaubnis sich nach dem Recht des jeweiligen Mitgliedstaats richtet.

In Großbritannien wird die Betriebserlaubnis für jeden neuen Fahrzeugtyp oder jedes neue Modell unabhängig von seinem Ursprung in einem Verwaltungsverfahren erteilt, das die Übereinstimmung mit Normen für seine Bauart und den Umweltschutz sicherstellen soll (National Type Approval, *NTA*).

* Aus dem Französischen übersetzt.

Die einschlägigen Bestimmungen finden sich im Road Traffic Act 1972 (Straßenverkehrsgesetz) mit Änderungen aus dem Jahr 1974 und in den Motor vehicles (Type Approval) (Great Britain) Regulations [Verordnungen über die Betriebserlaubnis] (Statutory Instrument Nr. 1092 aus 1979, *NTA-Verordnungen*). Bei ihrer Mißachtung darf das Fahrzeug weder vertrieben noch in den Straßenverkehr gebracht werden (Sections 62 und 51 (1) des Road Traffic Act).

Es gibt *zwei Erlaubnisverfahren.* Hier geht es nur um das erste, da das zweite aufgrund der mit ihm verbundenen Kosten nicht erlaubt, aus dem genannten Preisunterschied Vorteil zu ziehen.

a) Der *Hersteller* eines Fahrzeugs beantragt das „British National Type Approval Certificate" (Typenbetriebserlaubnis, *NTA-Bescheinigung*) für jedes *Fahrzeugmodell*, das er in den Verkehr bringen will, sowie für alle *Varianten*, deren Besonderheiten im Anhang zur Bescheinigung aufgeführt sind. Fahrzeuge mit Rechtslenkung und solche mit Linkslenkung gelten als *unterschiedliche* Versionen desselben Modells.

Vor der Erteilung der Betriebserlaubnis untersucht das Verkehrsministerium zum einen das Modell, um festzustellen, ob dieses den Vorschriften der Typenerlaubnis entspricht, und zum anderen die Produktionsstätten, um sich zu vergewissern, ob die herzustellenden Fahrzeuge mit dem erlaubten Modell übereinstimmen (Sections 47 (4) und 48 (1) des Road Traffic Act).

Nach Erteilung der Betriebserlaubnis hat der Hersteller gemäß Section 48 (1 b) des Road Traffic Act, wie sich auch aus Punkt 2 (2) der NTA-Bescheinigung für die Metros ergibt, das Ministerium von Änderungen in der Bauart, der Ausrüstung und der Kennzeichnung zu unterrichten, die er an dem genehmigten Modell vorzunehmen gedenkt, falls sie nach der Erteilung der Erlaubnis ins Auge gefaßt werden. Die Klägerin hat vorgetragen, die mitzuteilenden Änderungen würden jährlich in neuen Beschreibungen der betroffenen Versionen zusammengestellt. Im vorliegenden Fall mußten sie dem Ministerium bis zum 1. Oktober 1981 unterbreitet werden.

Auf der Grundlage der NTA-Bescheinigung für Typen *kann* der Hersteller für *jedes* von ihm verkaufte Fahrzeug ein „Certificate of conformity" *(Übereinstimmungsbescheinigung) ausstellen*, wonach dieses dem genehmigten Typ entspricht (Section 47 (5) des Road Traffic Act).

b) Das andere mögliche Erlaubnisverfahren besteht darin, daß jedermann ein Primary Minister's Approval Certificate (ministerielle Grunderlaubnis, *PMAC*) beantragen kann. Weitere ministerielle Erlaubnisse (Subsequent Minister's Approval Certificates, *SMAC*) werden dem Inhaber des PMAC für jedes weitere Fahrzeug erteilt, das mit der genehmigten Version *übereinstimmt* [Section 47 (8) und (11)].

Eine PMAC ist teuer. Ihre Kosten betragen aufgrund der durchzuführenden Untersuchungen ungefähr 20 000 UKL, soweit nicht der Hersteller für alle Einzelteile des zu genehmigenden Fahrzeugs die erforderlichen Informationen beibringt und damit dem Verkehrsministerium die systematische technische Überprüfung der Übereinstimmung mit den britischen Normen erspart. Die Mitwirkung des Herstellers erlaubt es, die Kosten eines PMAC auf 800 UKL zu senken.

Der Vollständigkeit halber ist anzumerken, daß Personen, die Fahrzeuge nach Großbritannien ausschließlich zu ihrem persönlichen Gebrauch einführen, unter bestimmten Umständen von den eben beschriebenen Formalitäten befreit sind (NTA-Verordnung, Nr. 3 (2 e].

3. Bei dieser Rechtslage hat der Verbraucher oder Händler, der das Preisgefälle durch die Einfuhr eines Metro mit Linkslenkung vom Kontinent ausnutzen will, im Grundsatz die Wahl zwischen vier unterschiedlich interessanten Einfuhrmöglichkeiten.

Er kann das Fahrzeug *ausschließlich zu seinem persönlichen Gebrauch* einführen. Damit fällt er zwar nicht unter die Bestimmungen über die Betriebserlaubnis für eingeführte Fahrzeuge, muß aber andere Voraussetzungen erfüllen, die die mögliche Anwendung dieser Ausnahme auf einen bestimmten Personenkreis beschränken. Die Einfuhr muß nicht nur ausschließlich zum persönlichen Gebrauch erfolgen, das Fahrzeug muß vielmehr im Ausland bereits erworben und von seinem Benutzer persönlich verwendet worden sein; dieser muß sich mindestens zwölf Monate in Großbritannien aufhalten.

Die Erlangung eines *PMAC* ist selbst bei Mitwirkung des Herstellers für den Verbraucher kostspielig und gleicht den erstrebten Preisvorteil aus. Für einen Händler könnte dieses Verfahren rentabel sein, wenn es sich auf eine hinreichende Anzahl von Fahrzeugen bezieht und der Hersteller ihm alle erforderlichen Informationen zur Verfügung stellt. Die Klägerin hat in der Sitzung eingeräumt, daß sie solche Informationen nicht zur Verfügung stelle.

Angesichts des Fehlens einer NTA-Bescheinigung für die Linkslenkungsversion könnte der Importeur auch die Erteilung einer Übereinstimmungsbescheinigung für das reimportierte Fahrzeug *nach dessen Umrüstung auf Rechtslenkung* beantragen und sich damit die Betriebserlaubnis für diese Version zunutze machen. Solchen Anträgen kommt die Klägerin nach ihrem Vorbringen im Gegensatz zu anderen Herstellern nach einer vollständigen Untersuchung des Fahrzeugs nach. In der Sitzung hat sich freilich ergeben, daß dieses Verfahren, dessen Gesetzmäßigkeit ungewiß ist — es ist fraglich, ob ein solches Fahrzeug in jeder Hinsicht oder mit den zugelassenen Änderungen mit dem genehmigten Typ übereinstimmt, wie es Section 47 (4) des Road Traffic Act von 1972 verlangt —, uninteressant ist, da die Zusatzkosten für die Untersuchung den niedrigeren kontinentalen Preis im wesentlichen ausgleichen.

Es gibt freilich noch einen attraktiveren Weg, der jedem Importeur, ob Verbraucher oder Händler, offensteht: Er kann die Erteilung einer *Übereinstimmungsbescheinigung* verlangen, um die Zulassung des *reimportierten Linkslenkungsfahrzeugs* zu erreichen.

Die Klägerin hatte nämlich im Hinblick auf die Auslieferung des Metro am 17. Juli 1980 beim Verkehrsministerium eine *einheitliche* NTA-Bescheinigung für die Versionen mit Rechtslenkung und mit *Linkslenkung* beantragt. Nach dem Vorbringen der Klägerin wurde die Erlaubnis für die Linkslenkungsversionen in dem Bestreben beantragt, „Negativlager" auf dem britischen Markt abzusetzen, also für die Ausfuhr bestimmte, aber nicht verkaufte oder beschädigte Metros. Somit konnten Metros mit Linkslenkung seit ihrer Einführung in den anderen Mitgliedstaaten Anfang 1981 nach Großbritannien reimportiert werden. Ihre Zulassung zum Straßenverkehr setzte nur die Erfüllung der folgenden beiden Voraussetzungen voraus:

Insbesondere aufgrund des Linksverkehrs mußten an diesen Fahrzeugen vier kleinere Änderungen vorgenommen werden, und zwar an der Ausrichtung der Scheinwerfer, der Anbringung des Rückspiegels und der Nebelschlußleuchte sowie der Angabe der Geschwindigkeit in Meilen.

Danach war gegen Zahlung einer Gebühr eine Übereinstimmungsbescheinigung zu erteilen. Die anschließende Umrüstung auf Rechtslenkung in praktisch allen Fällen be-

rührte die Gültigkeit der Bescheinigung der Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ unbestrittenermaßen in keiner Weise.

4. Demgemäß entwickelte sich seit *März 1981* ein Strom von Paralleleinfuhren teils durch Verbraucher, teils durch Nichtvertragshändler.

Die Kommission stellt in der angefochtenen Entscheidung vom 2. Juli 1984 (84/379/EWG; ABl. L 207 vom 2. 8. 1984, S. 11) fest, daß Verbraucher und Händler, die von der Preisdifferenz zwischen Metros mit Rechtslenkung im Vereinigten Königreich und vom Kontinent eingeführten Metros mit Linkslenkung profitieren wollten, von der Klägerin daran gehindert oder davon abgehalten worden seien; dabei habe die Klägerin dreierlei Mittel angewandt.

In der Zeit *von Juni 1981 bis April 1982* habe sie trotz der damaligen Gültigkeit der NTA-Bescheinigung die Erteilung von Übereinstimmungsbescheinigungen in sechs von der Kommission aufgeführten Einzelfällen abgelehnt; zu diesen sechs Fällen gehört der des Streithelfers, dessen Beschwerde dem Verfahren zugrunde liegt.

Sie habe im *Oktober 1981* die NTA-Bescheinigung für Metros mit Linkslenkung nicht verlängert.

Sie habe als Gegenleistung für die Erteilung von Übereinstimmungsbescheinigungen *von August bis April 1982* von Händlern eine Gebühr von 150 UKL und *seit 16. März 1983* von jedem Antragsteller eine Gebühr von 100 UKL verlangt; zu letzterem Datum wurde die NTA-Bescheinigung der Linkslenkungsversion erneuert.

Nach Ansicht der Kommission hat die Klägerin, die in Großbritannien, einem „wesentlichen Teil" des Gemeinsamen Marktes im Sinne des Artikels 86 EWG-Vertrag, eine beherrschende Stellung auf dem „Markt für die Lieferung von Informationen bezüglich der NTA-Bescheinigung" einnehme, damit ihr gesetzliches Monopol dreifach mißbraucht.

Damit habe sie den britischen Markt von Metros mit Rechtslenkung gegenüber dem Wettbewerb mit wesentlich billigeren, reimportierten kontinentalen Metros abschotten wollen.

Die Kommission stellte eine Verletzung des Artikels 86 EWG-Vertrag fest und legte der Klägerin angesichts der Schwere dieser vorsätzlichen Verstöße und ihrer Dauer eine Geldbuße in Höhe von 350 000 ECU auf, die die „kooperative Haltung" der Klägerin im Verlaufe des Verfahrens berücksichtigte.

Die Klägerin stützt ihre Klage auf Aufhebung, hilfsweise auf Herabsetzung der Geldbuße im wesentlichen darauf,

— daß sie auf dem fraglichen Markt keine beherrschende Stellung einnehme (I — Beherrschende Stellung und relevanter Markt),

— daß keiner der drei für den Beleg eines Mißbrauchs herangezogenen Gründe ihr vorgeworfen werden könne (II — Mißbräuchliche Ausnutzung),

— daß die Kommission im Laufe des Verwaltungsverfahrens den Anspruch der Klägerin auf rechtliches Gehör und den Grundsatz der ordnungsgemäßen Verwaltung verletzt und ihr Ermessen mißbraucht habe (III — Ordnungsgemäßheit des Verfahrens).

I — Beherrschende Stellung und relevanter Markt

5. Die Kommission führt in ihrer Entscheidung aus, nur die Klägerin sei staatlich ermächtigt, die Erlaubnis für die von ihr hergestellten Fahrzeuge zu beantragen und entsprechende Übereinstimmungsbescheinigun-

gen auszustellen; sie müsse deshalb als Inhaberin einer beherrschenden Stellung auf dem „Markt für die Lieferung von Informationen bezüglich der [von einem Importeur benötigten] Betriebserlaubnis (NTA)" in Großbritannien betrachtet werden.

Die Klägerin bestreitet diese Auffassung der Kommission und die Übertragung der Grundsätze aus Ihrem Urteil General Motors auf den vorliegenden Fall mit mehreren Argumenten.

Zum ersten liege hier eine Besonderheit darin, daß Fahrzeuge zum persönlichen Gebrauch ungeachtet der Bestimmungen über die Betriebserlaubnis hätten eingeführt werden können. Vergleichende Statistiken über die Einfuhr von Metros nach Großbritannien in den Jahren 1982/83 und 1983/84 belegten, daß diese Version in größerer Zahl während der Zeit zugelassen worden sei, als es an einer NTA-Bescheinigung für Metros mit Linkslenkung gefehlt habe, als nach deren Erneuerung im März 1983.

Zum zweiten stelle die Erteilung von Übereinstimmungsbescheinigungen keinen „Markt" dar. Vielmehr handele es sich um eine vom Gesetzgeber auferlegte öffentlichrechtliche Funktion; deren Vereinbarkeit mit dem Gemeinschaftsrecht müsse anhand des Artikels 30 EWG-Vertrag geprüft werden, so daß ein Verfahren gegen das Vereinigte Königreich angezeigt gewesen wäre. Gekünstelt sei es jedenfalls, wenn die Kommission die Entscheidung über die Erteilung der Übereinstimmungsbescheinigungen von der Politik trennen wolle, die die Klägerin auf dem Gebiet des Angebots von Fahrzeugen verfolge. Da die Klägerin auf dem Kraftfahrzeugmarkt keine beherrschende Stellung innehabe, könne sie ohne Verstoß gegen Artikel 86 EWG-Vertrag die Ausfuhr eines Typs oder seine Betriebserlaubnis für Großbritannien verweigern. Auf dem Weg über eine der Klägerin auferlegte hoheitliche Funktion wolle die Kommission in Wirklichkeit deren Politik auf dem Kraftfahrzeugmarkt ändern und sie verpflichten, ihrem Geschäftsinteresse zuwiderzuhandeln.

Schließlich habe die Klägerin keine beherrschende Stellung gegenüber importierenden Händlern inne, wenn diese Einfuhren nur beabsichtigten. Sie könnten nicht allein deshalb als wirtschaftlich von der Klägerin abhängig angesehen werden, weil sie nach durchgeführter Einfuhr für das Inverkehrbringen der Fahrzeuge unbedingt bestimmte Informationen benötigten.

6. All dem ist nicht zu folgen; die beherrschende Stellung der Klägerin steht außer Zweifel.

In Ihrem Urteil vom 3. Oktober 1985 in der Rechtssache 311/84 *(CBEM)* haben Sie dazu unter Randnummer 16 der Entscheidungsgründe folgendes ausgeführt:

„Die beherrschende Stellung im Sinne von Artikel 86 wird durch die wirtschaftliche Machtstellung eines Unternehmens gekennzeichnet ..., die dieses in die Lage versetzt, die Aufrechterhaltung eines wirksamen Wettbewerbs auf dem relevanten Markt zu verhindern, indem sie ihm die Möglichkeit verschafft, sich seinen Wettbewerbern, seinen Abnehmern und letztlich den Verbrauchern gegenüber in einem nennenswertem Umfang unabhängig zu verhalten."

Wie der Gerichtshof unter anderem in seinem Urteil vom 13. November 1975 in der Rechtssache 26/75 (General Motors, Slg. 1975, 1367)

„... festgestellt hat, schließt der Umstand, daß das Fehlen eines Wettbewerbs oder seine Beschränkung auf dem fraglichen Markt durch Rechtsvorschriften hervorgerufen oder begünstigt wird, die Anwendung von Artikel 86 nicht aus."

Ihre Erwägungen im Urteil *General Motors* zu der Stellung, die einem Unternehmen durch Rechtsvorschriften eingeräumt wird, die denen im vorliegenden Fall sehr ähnlich

sind, können auf letzteren übertragen werden.

Dort prüften Sie den Fall von General Motors, in Belgien dem Alleinbeauftragten des Herstellers, dem der Belgische Staat auferlegt hatte, gegen eine frei festzusetzende Gebühr die Übereinstimmung von Neufahrzeugen mit dem von der belgischen Verwaltung genehmigten Typ sicherzustellen.

Sie haben diese Prüfung als „ihrer Natur nach öffentlich-rechtliche Aufgabe betrachtet, die vom Belgischen Staat ausschließlich an den Hersteller oder dessen Alleinbeauftragten delegiert" worden sei. Daraus haben Sie folgenden Schluß gezogen:

„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" (Rechtssache 26/75, Randnrn. 7 und 9 der Entscheidungsgründe).

Im vorliegenden Fall ist unbestritten, daß die Gebühren von den Herstellern frei festgesetzt werden können. Die von der Klägerin, der Kommission und dem Streithelfer vorgelegten Zahlen sind hierbei von Bedeutung, da sie von einem Hersteller zum anderen erheblich schwanken. Diese Freiheit wird auch nicht durch den Verhaltenskodex („Code of Practice") eingeschränkt, der 1983 vom Verband der Kraftfahrzeughersteller und -händler und dem britischen Verkehrsministerium erstellt wurde, um das Erteilungsverfahren für Übereinstimmungsbescheinigungen zu regeln.

Unbestreitbar ermächtigt Section 47 (5) des Road Traffic Act britische Hersteller, die Übereinstimmung eines jeden Fahrzeugs aus ihrer Herstellung mit dem Typ zu bescheinigen, für den sie zuvor eine NTA-Bescheinigung beantragt und erhalten haben. Angesichts des theoretischen Charakters des PMAC-Verfahrens und der geringen Bedeutung der Einfuhren zum persönlichen Gebrauch beherrschte die Klägerin somit sowohl die Antragstellung für die Erlaubnis neuer von ihr hergestellter Typen als auch die Erteilung der Bescheinigung für die von ihr verkauften Fahrzeuge. Sicherlich ginge kein Hersteller das wirtschaftliche Risiko ein, keine Erlaubnis für eine Rechtslenkungsversion für das Vereinigte Königreich und eine Linkslenkungsversion für den Kontinent zu beantragen. Gleichwohl belegt der vorliegende Fall, daß die Freiheit, eine solche Erlaubnis für diese oder jene Version zu beantragen, die privilegierte Stellung des Herstellers im Verfahren der Erteilung von Übereinstimmungsbescheinigungen für Fahrzeuge mit Linkslenkung verstärken kann.

Mit der der Klägerin übertragenen hoheitlichen Befugnis kommt dieser somit gegenüber jedem Importeur und insbesondere den Händlern, die nicht ihrem Vertriebsnetz angehören, eine Schlüsselstellung zu, da allein sie faktisch — wenn nicht rechtlich — in der Lage ist, die Voraussetzungen für den Verkauf des Fahrzeugs zu schaffen. Um die Einholung einer Übereinstimmungsbescheinigung von der Klägerin und die Zahlung der entsprechenden Gebühr kam kein Importeur herum. Damit hatte diese gegenüber jedem Importeur die „strategische Autonomie" inne, die die beherrschende Stellung kennzeichnet.

Die Vorbringen zur Aufrechterhaltung der Paralleleinfuhren und zur fehlenden Abhängigkeit möglicher Importeure gehören zur Würdigung des vorgeworfenen wettbewerbswidrigen Verhaltens. Damit sind sie beim Mißbrauch zu prüfen, da sich die beherrschende Stellung der Klägerin aus-

schließlich aus den britischen Rechtsvorschriften ergibt.

Den relevanten Markt bilden die Dienstleistungen, die für die Zulassung der Fahrzeuge erforderlich sind und von den Händlern und Verbrauchern verlangt werden, und nicht der Kraftfahrzeugmarkt, wie die Klägerin anscheinend vortragen will. Es versteht sich von selbst, daß das „hoheitliche" Verhalten der Klägerin, wie es die Kommission in ihrer Entscheidung beschreibt, mit deren Geschäftspolitik in Zusammenhang steht. Dazu hat Generalanwalt Mayras in seinen Schlußanträgen in der Rechtssache *General Motors* folgendes ausgeführt:

„Die Tarifpolitik der Unternehmen kann ... auf diesem Dienstleistungsmarkt sehr wohl eine Auswirkung auf den Wettbewerb haben, zwar nicht auf den Wettbewerb ‚interbrand', unter verschiedenen Kraftfahrzeugmarken, wohl aber auf den Wettbewerb ‚intra-brand', das heißt auf dem Absatzmarkt für Fahrzeuge des Herstellers ..." (Rechtssache 26/75, S. 1385).

Das gilt natürlich erst recht, wenn ein Unternehmen die NTA-Bescheinigung für die zunächst genehmigte Version mit Linkslenkung nicht verlängert oder sich weigert, für diese Übereinstimmungsbescheinigungen auszustellen.

Es geht somit nicht darum, die Geschäftspolitik der Klägerin beim Verkauf oder der Preisfestsetzung für ihre Fahrzeuge zu beurteilen, sondern ausschließlich darum, ob diese durch ihr Verhalten auf dem Markt der Erteilung von Übereinstimmungsbescheinigungen ihre ihr vom britischen Staat gesetzlich eingeräumte beherrschende Stellung mißbräuchlich ausgenützt hat, um sich vor einem Wettbewerb innerhalb der Marke mit reimportierten Metros zu schützen. Die Stellung der Klägerin auf dem Kraftfahrzeugmarkt ist somit streng von der zu trennen, die ihr gesetzlich im Rahmen des Erlaubnis- und Zulassungsverfahrens eingeräumt wurde. Mit der Kommission ist schließlich darauf hinzuweisen, daß Verbraucher und importierende Händler mit der Klägerin nur wegen deren gesetzlichem Monopol in Berührung kommen: Dabei geht es nicht um den Kauf eines Fahrzeugs von der Klägerin, sondern darum, daß diese eine spezifische Dienstleistung erbringt, die nur sie erbringen kann und die generell von jedem Importeur in Anspruch genommen werden muß, da er sonst sein Fahrzeug nicht zum Straßenverkehr zulassen kann.

Demgemäß hat die Klägerin eine beherrschende Stellung auf dem Markt der Erteilung der fraglichen Übereinstimmungsbescheinigungen inne.

Als einziger Hersteller, der die britische Betriebserlaubnis für seine Modelle mit Linkslenkung beantragt hatte, hatte sie somit drei Möglichkeiten, gegen den Wettbewerb durch Paralleleinfuhren von Kontinentalmetros vorzugehen: Sie konnte den Preis der geleisteten Dienstleistung spielen lassen, sie konnte diese Dienstleistung verweigern, oder sie konnte sich der ihr überlassenen hoheitlichen Zuständigkeit dadurch entledigen, daß sie die Betriebserlaubnis auslaufen ließ. Daß sie von diesen drei Möglichkeiten Gebrauch machte, stellt nach Auffassung der Kommission eine mißbräuchliche Ausnutzung der beherrschenden Stellung dar.

II — Mißbräuchliche Ausnutzung

7. Ich werde der Reihe nach auf die Rügen eingehen, mit denen die Klägerin die drei Beschwerdepunkte entkräften will, die nach Ansicht der Kommission je eine mißbräuchliche Ausnutzung einer beherrschenden Stellung darstellen.

Erster Beschwerdepunkt: Aussetzung der Betriebserlaubnis für Metros mit Linkslenkung

8. Am *1. Oktober 1981*, ein Jahr nach der offiziellen Einführung des Metro, hätte die Klägerin sämtliche Änderungen der ur-

sprünglich genehmigten Versionen mitteilen müssen. Die mitgeteilten neuen Beschreibungen bezogen sich nur auf die Versionen mit Rechtslenkung. Wie die ständige Vertretung des Vereinigten Königreichs bei den Europäischen Gemeinschaften mit Schreiben vom 19. Juli 1985 ausführte, hatte dies zwar nicht zur Folge, daß die Erlaubnis für Linkslenkungsversionen erlosch, jedoch konnte der Hersteller keine Übereinstimmungsbescheinigungen für reimportierte Linkslenkungsmetros mit nichtmitgeteilten Änderungen erteilen.

In der angefochtenen Entscheidung führt die Kommission aus, auf diese Weise habe die Klägerin versucht, günstige Reimporte von Fahrzeugen der eigenen Marke unter mißbräuchlicher Ausnutzung des ihr gesetzlich verliehenen Monopols zu verhindern. Gegen diese Würdigung führt die Klägerin dreierlei ins Feld.

1) Die Klägerin habe über die Verlängerung der Betriebserlaubnis für Metros mit Linkslenkung frei entscheiden können.

9. Es sei jedes Herstellers freie Entscheidung, im Vereinigten Königreich angesichts der Eigenart der dortigen Verkehrsbestimmungen kein Modell mit Linkslenkung zu vertreiben, das normalerweise für die Ausfuhr bestimmt sei. Wenn der Mißbrauch einer beherrschenden Stellung darin bestehe, daß ein Unternehmen die normalen Wettbewerbsregeln mißachte, so verlangten diese gerade, eine Betriebserlaubnis für Fahrzeuge mit Linkslenkung nicht in einem Mitgliedstaat aufrechtzuerhalten, wo links gefahren werde.

Da die Klägerin keine Betriebserlaubnis habe beantragen müssen, habe sie sie auch nicht verlängern müssen. Der Gleichlauf von Freiheit beim Vertrieb und bei der Betriebserlaubnis verbiete es, die Klägerin unbeschränkt dazu zu verpflichten, die Betriebserlaubnis für Metro-Versionen mit Linkslenkung und damit die wirtschaftliche Verpflichtung aufrechtzuerhalten, sie auf einem Kraftfahrzeugmarkt zu verkaufen, wo sie unbestritten keine beherrschende Stellung innehabe.

Ganz allgemein wäre eine solche Lösung diskriminierend. Die Klägerin wäre der einzige britische Hersteller, der weiterhin Übereinstimmungsbescheinigungen für Linkslenkungsversionen erteilen müßte. Nur gegen sie wären auch Verfolgungsmaßnahmen eingeleitet worden, obwohl ihr Verhalten nicht schwerer wiege als das der anderen Hersteller, die keine Betriebserlaubnis beantragt hätten.

2) Die Nichtverlängerung habe sich kaum auf die Parallelimporte ausgewirkt.

10. Die bereits angeführten Statistiken belegten für die Zeit des Fehlens einer Betriebserlaubnis einen stärkeren Handelsaustausch als für die Zeit nach ihrer Erneuerung. Die Möglichkeit von persönlichen Einfuhren habe das Fehlen der Betriebserlaubnis ausgeglichen.

Im übrigen seien nur *potentielle* importierende Händler von dieser Maßnahme betroffen gewesen, nicht aber alte Kunden. Im übrigen habe die Klägerin, wie sie in der Sitzung ausgeführt hat, angesichts des sehr kurzen Zeitraums zwischen der Einführung des Metro im Vereinigten Königreich und derjenigen auf dem Kontinent das Vertrauen ihrer Kunden nicht täuschen können. Insoweit dürfe also angesichts der gleichen Wirkung nicht zwischen dem unterbliebenen Erwirken einer Betriebserlaubnis und deren unterbliebener Verlängerung unterschieden werden.

3) Schließlich sei sie objektiv gerechtfertigt.

11. Die Aufrechterhaltung einer NTA-Bescheinigung sei aus wirtschaftlichen Gründen nicht mehr erforderlich gewesen. Die Lager von unverkauften oder beschädigten Metros mit Linkslenkung hätten nunmehr

außer acht bleiben können. Im übrigen sei die Entscheidung der Klägerin Teil ihrer Kostensenkungspolitik gewesen, mit der sie ihre Lage habe verbessern wollen.

Die unterbliebene Erneuerung der Betriebserlaubnis habe das selektive Vertriebssystem der Klägerin schützen sollen. In diesem Sinne sei die Klägerin berechtigt gewesen, hätte sie nicht ihr System in Gefahr bringen wollen, britischen Nichtvertragshändlern, die also außerhalb ihres Netzes gestanden hätten, keine Hilfestellung zu gewähren.

Zahlreiche Beispiele belegten, daß diese letzteren mangels der erforderlichen Einrichtungen oder Fähigkeiten keine Qualitätsarbeiten erbringen könnten, wie sie für Umrüstungsarbeiten unerläßlich seien, die kritische Teile wie die Lenkung und die Bremsen berührten. Da die Umrüstungsarbeiten *nach* der Erteilung der Übereinstimmungsbescheinigung ausgeführt werden könnten, ohne deren Gültigkeit zu beeinträchtigen, habe sich die Klägerin aus Gründen der Sicherheit der Verbraucher und ihres guten Namens gezwungen gesehen, die beanstandete Entscheidung zu treffen.

Ganz allgemein habe die Kommission angesichts des Erfordernisses, das selektive Vertriebssystem aufrechtzuerhalten, und der erheblichen Einfuhrmöglichkeiten aus persönlichen Gründen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit verletzt, indem sie der Klägerin in ihrer Entscheidung die Aufrechterhaltung der NTA-Bescheinigung für Fahrzeuge mit Linkslenkung aufgegeben habe.

12. Zunächst ist eine Unklarheit hinsichtlich der Abgrenzung des von der Kommission gerügten Verhaltens zu beheben.

Im Gegensatz zu dem, was die Klägerin zu verstehen gibt, kann die Auffassung der Kommission als solche nicht als Beeinträchtigung der kaufmännischen Freiheit der Klägerin auf dem Kraftfahrzeugmarkt betrachtet werden. Insbesondere wird die Klägerin nicht gezwungen, im Vereinigten Königreich selbst Fahrzeuge mit Linkslenkung zu verkaufen. Im übrigen ist im vorliegenden Fall weder darüber zu erkennen, wie eine Entscheidung, keine Betriebserlaubnis zu beantragen, zu beurteilen wäre, die auf dem Wunsch beruhen könnte, sich vor Parallelimporten zu schützen, die beispielsweise unter dem Deckmantel des persönlichen Gebrauchs erfolgen könnten, noch über die Entscheidung eines Herstellers, aus eben solchen Gründen keine Informationen zu erteilen, die eine wesentliche Senkung der Kosten für die Erlangung eines PMAC bewirken würden. Um solche Verhaltensweisen geht es in der angefochtenen Entscheidung nicht.

Hier geht es vielmehr darum, daß die Klägerin im Oktober 1981 die nationale Betriebserlaubnis der Metro-Version mit Linkslenkung, die sie zuvor beantragt und erhalten hatte, nicht aufrechterhielt. Zu prüfen ist somit, ob die Klägerin ihr gesetzliches Monopol ausgenützt hat, um sich vor Paralleleinfuhren von Metros mit Linkslenkung und Preisen unter denen der britischen Metros dadurch zu schützen, daß sie deren Zulassung im Vereinigten Königreich verhinderte.

Das ist zu bejahen. Wie die Kommission darlegt, ist die zeitliche Reihenfolge bestimmter Umstände in diesem Zusammenhang erhellend. Nach den Protokollen des Verbandes der Vertriebshändler der Klägerin fiel die Entscheidung über die Nichtverlängerung zwischen zwei Sitzungen dieses Verbandes. Auf der ersten vom 16. Juli 1981 ging es unter anderem um Fahrzeuge, die zu kontinentaleuropäischen Preisen mit dem eingestandenen Ziel der Wiedereinfuhr gekauft worden seien. Beim zweiten Treffen vom 4. November 1981 wird diese Entscheidung als ein Mittel genannt, das „Schlupfloch der Einfuhr aus persönlichen Gründen" zu verstopfen, da die Fahrzeuge mit Linkslenkung, die nicht unter die Aus-

nahmen für persönliche Einfuhren fielen, nicht mehr rechtmäßig zugelassen werden könnten.

Nebenbei bemerkt konnte eine solche Maßnahme auch den gegenteiligen Effekt haben, indem sie, wie es möglicherweise die von der Klägerin angezogenen Statistiken belegen, zu vorgetäuschten persönlichen Einfuhren Anlaß gab. Dagegen hätte sich die Klägerin, was sie im übrigen erwog, nur an die britischen Behörden zu wenden brauchen.

In ihrem tatsächlichen Zusammenhang erscheint die Nichtverlängerung der NTA-Bescheinigung somit sehr wohl als eine Antwort auf von den Vertriebshändlern der Klägerin geäußerte Bedenken. Letztere hat im übrigen zugestanden, daß der Druck der Mitglieder ihres Netzes sie dazu gebracht habe, die wirtschaftliche Berechtigung der Betriebserlaubnis nochmals zu prüfen.

Somit zielte die Nichtverlängerung sehr wohl auf die gewerblichen Paralleleinfuhren.

13. Aus der zeitlichen Abfolge der Ereignisse ergibt sich somit deutlich der wettbewerbsbeschränkende Charakter der ergriffenen Maßnahme. An dieser Beurteilung ändern die Rechtfertigungsversuche der Klägerin, die auch ihre Wirkung auf die Reimporte als gering erscheinen lassen sollen, nichts.

— Die Behauptung, der Aufrechterhaltung der Betriebserlaubnis stehe kein wirtschaftlicher Nutzen gegenüber, stützt sich nicht auf konkrete Beweismittel wie die Statistiken über die Entwicklung der Negativlager oder die Kostensenkung. Insbesondere erklärt die Klägerin weder, wie sie die Negativlager in der Zeit zwischen der Einführung des Metro mit Linkslenkung und Oktober 1981 abbauen konnte, noch, inwiefern die Aufhebung der Betriebserlaubnis zu einer Kostensenkung führte, da die mitzuteilenden Änderungen unabhängig von der Links- oder Rechtslenkungsversion im wesentlichen identisch waren, wie die Klägerin selbst in Beantwortung einer Ihrer Fragen zur Erneuerung der Betriebserlaubnis im März 1983 vorgetragen hat.

— Zu dem Vorbringen der Klägerin, sie habe ihr selektives Vertriebssystem und mittelbar die Sicherheit der Verbraucher sowie ihren guten Namen schützen müssen, ist folgendes zu sagen:

Der Schutz eines Vertriebssystems rechtfertigt keine auf eine Manipulierung eines gesetzlich eingeräumten Monopols gegründete Maßnahme, die den britischen Markt vom Kontinent abschottet und damit die Kaufmöglichkeiten der britischen Verbraucher dadurch verringert, daß sie die Möglichkeiten der Einfuhren durch Nicht-Vertragshändler beschränkt, die die Klägerin selbst durch die ursprünglich beantragte Betriebserlaubnis geschaffen hatte. Die Kommission hat in ihrer „Bekanntmachung" zu ihrer Verordnung (EWG) Nr. 123/85 vom 12. Dezember 1984 über die Gruppenfreistellung von Vertriebsvereinbarungen über Kraftfahrzeuge (ABl. L 15 vom 18. 1. 1985, S. 16) als „mißbräuchliche Behinderungen" einseitige Maßnahmen der Hersteller angesehen, die

„die Einkaufsmöglichkeiten des europäischen Endverbrauchers einengen",

zum Beispiel:

„Hersteller oder ihre Importeure verweigern ihre Mitwirkung bei der Zulassung von Fahrzeugen, die von europäischen Endverbrauchern aus anderen Mitgliedstaaten eingeführt werden" (Bekanntmachung der Kommission zu ihrer Verordnung (EWG) Nr. 123/85, ABl. C 17 vom 18. 1. 1985, S. 4, I, Ziff. 2).

Dementsprechend haben Sie in Ihrem Urteil *Ford* vom 17. September 1985 Klagen gegen die Entscheidung zurückgewiesen, mit der

die Kommission als Artikel 85 EWG-Vertrag widersprechend die einseitige Maßnahme angesehen hatte, mit der die Gesellschaft, die in Deutschland diese Firma vertrat, Lieferungen von Fahrzeugen mit Rechtslenkung an ihre eigenen Vertriebshändler einstellte,

„um die Stellung von Ford Britain und ihrer britischen Händler im Rahmen der Ford-Gruppe zu schützen",

soweit, wie die Kommission klarstellte,

„Vertriebssysteme innerhalb der Gemeinschaften ... nicht dazu führen dürfen, einen erheblichen Teil der Gemeinschaft bewußt von der übrigen Gemeinschaft zu isolieren" (verbundene Rechtssachen 25 und 26/84, Randnr. 41 der Entscheidungsgründe).

Die Probleme im Zusammenhang mit der Sicherheit der Verbraucher und damit dem guten Namen der Marke sind nur einer gesetzgeberischen Lösung zugänglich. Falls im britischen System der Betriebserlaubnis eine Lücke besteht — anscheinend haben weder der Hersteller noch irgendeine zu diesem Zweck bestimmte Stelle das Recht, die ordnungsgemäße Ausführung einer Umrüstung nach der Erteilung der Übereinstimmungsbescheinigung zu überprüfen —, so muß die Abhilfe im Erlaß entsprechender Rechtsvorschriften gesehen werden, nicht aber in einer Maßnahme, die den normalen Preiswettbewerb mit eingeführten Fahrzeugen, der seinerseits durch die ursprüngliche Entscheidung der Klägerin angeregt wurde, verfälscht und die Händler und damit die Verbraucher einer günstigeren Einkaufsmöglichkeit beraubt. Im übrigen können die Fälle von mangelhaften Arbeiten, die die Klägerin nennt und die während der Zeit nach der Erneuerung der Betriebserlaubnis festgestellt wurden, offensichtlich die Entscheidung vom Oktober 1981 nicht rechtfertigen.

— Die Klägerin wollte weiter zeigen, daß die Nichtverlängerung der Betriebserlaubnis ohne merkliche Auswirkungen blieb. Jedoch sind die zu diesem Zweck vorgelegten Statistiken nicht beweiskräftig. Sie erlauben nicht, den Umfang der Einfuhren abzuschätzen, der ohne die fragliche Entscheidung erreicht worden wäre. Wertvoller wäre es insoweit gewesen, die Reimportzahlen für die Zeit *vor* der Nichtverlängerung der Betriebserlaubnis vorzulegen, da das gestattet hätte, das Tempo der Steigerung zu beurteilen. Insbesondere hat die Kommission zu Recht darauf hingewiesen, daß der dadurch ermöglichte Vergleich nicht beweiskräftig sei, solange nicht zwischen privaten und gewerblichen Einfuhren unterschieden werde, da eine solche Unterscheidung zu der Feststellung geführt hätte, daß nach Ablauf der Betriebserlaubnis die ersten von den zweiten abgelöst wurden. Sollte dies der Fall gewesen sein, so hätte eine solche Entwicklung ihren Ursprung in einer Verletzung der einschlägigen britischen Bestimmungen insofern haben können, als importierende Händler wie der Streithelfer gezwungen gewesen wären, ihre Einfuhren als persönliche Einfuhren auszugeben.

— Die Unterscheidung zwischen ständigen und möglichen Kunden berührt die Beurteilung des Verhaltens der Klägerin nicht.

Beide sind auf die Klägerin für das Inverkehrbringen ihrer Fahrzeuge angewiesen; beide sehen sich einer effektiven Wettbewerbsmöglichkeit über den Preis beraubt. Wie die Kommission zu Recht ausführt, hat die Klägerin von ihr selbst geschaffenes Vertrauen enttäuscht, indem sie zunächst eine Rechtslage, nämlich die Betriebserlaubnis für Fahrzeuge mit Linkslenkung, geschaffen habe, die zu einer Sachlage, den Reimporten, geführt habe

Die Entscheidung, keine Betriebserlaubnis zu beantragen, und diejenige, die bereits erlangte Betriebserlaubnis nicht zu verlängern, können somit nicht gleich geachtet werden.

Das zweite Verfahren und die damit verbundene Einstellung der Erteilung von Übereinstimmungsbescheinigungen stellt alle Importeure, und zwar sowohl diejenigen, die, wie der Streithelfer, ein bereits eingeführtes Fahrzeug zuzulassen beabsichtigten, als auch diejenigen, die eine solche Einfuhr erst vornehmen wollten, vor vollendete Tatsachen, die ihr Vorhaben unmöglich machen. Sicherlich war die Betriebserlaubnis nur kurze Zeit gültig, nicht aber so kurze Zeit, daß sie das Auftreten und auch die Entwicklung von Parallelimporten verhindert hätte, wie nicht nur die sechs von der Kommission belegten Fälle bezeugen, auf die ich noch zurückkommen werde, sondern auch der Druck, den ihre Vertragshändler auf die Klägerin ausübten.

— Die Klägerin wurde nicht diskriminiert, da ihre Lage mit der der anderen Hersteller nicht vergleichbar ist. Gegen sie wird derzeit als einzigen britischen Hersteller vorgegangen. Sie hat als einzige eine Betriebserlaubnis für die Linkslenkungsversion beantragt. Sie muß also für die Zukunft die Folgen der von ihr geschaffenen Lage tragen.

— Zum Vorwurf der Verletzung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes ist zu sagen, daß die Ausnahme der persönlichen Einfuhren das Fehlen der Betriebserlaubnis nicht hinreichend ersetzt. Die Kommission verweist zu Recht auf die Restriktionen, die diese Möglichkeit zu einer außergewöhnlichen Einfuhrmöglichkeit machen, für die es einer Betriebserlaubnis nicht bedarf. Angesichts dessen werden es die Käufer, die den Preisunterschied ausnutzen wollen, aus Gründen der Bequemlichkeit vorziehen, sich an einen Kraftfahrzeughändler zu wenden, bei dem sie ein Fahrzeug erwerben können, dessen Übereinstimmung bereits bescheinigt und das bereits auf Rechtslenkung umgerüstet ist.

Zweiter Beschwerdepunkt: Weigerung, Übereinstimmungsbescheinigungen auszustellen

14. In ihrer Entscheidung stellt die Kommission fest, die Betriebserlaubnis für Metros mit Linkslenkung sei nicht am 1. Oktober 1981, sondern erst am 1. April 1982 ausgelaufen. Die Klägerin habe jedoch Anträge aus der Zeit von Juni 1981 bis April 1982 abgelehnt. Insoweit stützt sich die Kommission auf den Schriftwechsel zwischen der Klägerin und sechs Händlern bzw. Verbrauchern.

Die Klägerin widerspricht dieser Auffassung vom Zeitpunkt, in dem die Betriebserlaubnis ausgelaufen sei, und der Würdigung ihres Verhaltens gegenüber den sechs Einzelanträgen.

15. Zur *Geltungsdauer der Betriebserlaubnis* trägt sie vor, nach den Rechtsvorschriften, nach denen sich die Erteilung einer NTA-Bescheinigung für den Metro mit Linkslenkung richte, werde diese in dem Zeitpunkt hinfällig, in dem der Verwaltung die Änderungen nicht mehr mitgeteilt würden, deren Anzeige vorgeschrieben sei. Da im vorliegenden Fall nach dem 24. September 1981 keine Änderungen der Linkslenkungsversionen mitgeteilt worden seien, sei die Betriebserlaubnis für diese Ausführung am 1. Oktober 1981 ausgelaufen. Eine Gnadenfrist von sechs Monaten gebe es nicht.

Nach Ansicht der *Kommission* ist es gleichgültig, ob die Betriebserlaubnis sofort wegfalle, wenn der Hersteller keine mitteilungspflichtigen Änderungen mehr anzeige, oder ob es eine „Gnadenfrist" von sechs Monaten gebe, da die Klägerin jedenfalls überzeugt gewesen sei, daß sie den Anträgen auf Erteilung von Übereinstimmungsbescheinigungen noch bis zum 1. April 1982 habe entsprechen können.

16. *Zu den sechs Fällen, aus denen sich nach Ansicht der Kommission die Weigerung der*

Klägerin ergibt, solche Bescheinigungen zu erteilen, trägt diese folgendes vor.

Den Firmen Auto-Europa und International Cars RHD Ltd, die sie um die Nummer der Betriebserlaubnis für den Metro mit Linkslenkung gebeten hätten, habe die Klägerin mit Schreiben vom 18. bzw. 23. Juni 1981 geantwortet, die Erteilung einer Übereinstimmungsbescheinigung sei Voraussetzung für die Zulassung eines reimportierten Fahrzeugs, da für dieses, weil zur Ausfuhr bestimmt, noch keine solche Bescheinigung erteilt worden sei.

Im Falle der Frau Fox, die angefragt habe, ob es für die Metro-Modelle, die in andere Mitgliedstaaten ausgeführt worden seien, eine nationale Betriebserlaubnis gebe, habe die Klägerin in ihrem Schreiben vom 11. August 1981 nicht auf die Möglichkeit hingewiesen, ihr eine Übereinstimmungsbescheinigung zu erteilen; auch wäre entgegen ihren Ausführungen die Garantie bei einer gut ausgeführten Umrüstung bestehen geblieben; letztere hätte auch die Gültigkeit der Betriebserlaubnis nicht berührt. Gleichwohl hätte Frau Fox, die als Importeur für den persönlichen Gebrauch aufgetreten sei, eine entsprechende Einfuhr durchführen können, wie die Klägerin in ihrer Antwort aufgezeigt habe.

Weiter habe die Klägerin sich mit Schreiben vom 16. November 1981 geweigert, der Royal Cars AMS Autos Ltd die Informationen zu übermitteln, deren diese für die Erlangung eines PMAC bedurft hätte. Die Umstände der Erteilung eines PMAC seien jedoch nicht Gegenstand der angefochtenen Entscheidung.

Daß sie sich am 17. November 1981 geweigert habe, dem Streithelfer eine Übereinstimmungsbescheinigung für einen Metro mit Linkslenkung zu erteilen, dessen Fahrgestellnummer ihr mitgeteilt worden sei, sei mit dem Auslaufen der NTA-Bescheinigung zu begründen. Die Klägerin gesteht jedoch zu, daß sie sie gleichwohl hätte erteilen müssen, nachdem sie anhand der Fahrgestellnummer festgestellt habe, daß das fragliche Fahrzeug vor dem 1. Oktober 1981 hergestellt worden sei.

Schließlich habe die Klägerin Herrn Doyle am 12. Januar 1982 geantwortet, daß für die drei Mini, deren Fahrgestellnummer er mitgeteilt habe, keine Betriebserlaubnis erteilt werden könne, da sie nach dem Auslaufen der Betriebserlaubnis für dieses Modell hergestellt worden seien.

17. Nach den Akten trifft die Würdigung, die die Kommission in ihrer Entscheidung zum mißbräuchlichen Charakter der Versagung der Erteilung der Übereinstimmungsbescheinigungen getroffen hat, im wesentlichen zu, wenn sie auch hinsichtlich der Dauer des gerügten Verstoßes der Berichtigung bedarf.

Daß am 1. Oktober 1981 die Änderungen der Linkslenkungsversionen des Metro nicht mitgeteilt wurden, hatte folgende *zeitliche Auswirkungen*:

Nach dem Schreiben der Ständigen Vertretung des Vereinigten Königreichs bei den Europäischen Gemeinschaften vom 19. Juli 1985 bleibt im Falle der Mitteilung von Änderungen die frühere Nummer der Betriebserlaubnis für die ursprünglichen Modelle sechs Monate lang gültig. Weder rechtlich noch praktisch gebe es eine Gnadenfrist, falls mitteilungspflichtige Änderungen nicht angezeigt würden. Die Betriebserlaubnis des Metro mit Linkslenkung sei somit mit Ablauf der Frist für die Mitteilung der Änderungen, also am 1. Oktober 1981, ausgelaufen, so daß für *neue* zur Ausfuhr bestimmte Metros, *die nicht angezeigte Änderungen aufgewiesen hätten,* keine Bescheinigung der Übereinstimmung mit dem ursprünglichen Modell mehr habe erteilt werden können.

Nach dieser Klarstellung kann man nicht der Auffassung der Kommission folgen, die Klägerin habe tatsächlich an eine „Gnadenfrist" geglaubt.

Schließlich kann man der Klägerin nicht für denselben Zeitraum vorwerfen, die Erneuerung der ausgelaufenen NTA-Bescheinigung unterlassen und irrtümlich geglaubt zu haben, daß sie in Kraft bleibe. Auf jeden Fall aber hat sich die Kommission, wie die Klägerin hervorhebt, in der angefochtenen Entscheidung nur auf das tatsächliche Bestehen der Gnadenfrist berufen, nicht aber auf eine Überzeugung der Klägerin. Die Dauer der zweiten Verfehlung erstreckte sich also nur bis zum 1. Oktober 1981, soweit sich nicht spätere Anträge auf vor diesem Zeitpunkt hergestellte Metros mit Linkslenkung bezogen.

In diesen zeitlichen Grenzen sind die sechs Einzelfälle zu untersuchen, in denen die Klägerin nach Auffassung der Kommission ihre Unterstützung versagt hat.

18. Aus der Mitteilung der Fahrgestellnummer kann der Hersteller den Zeitpunkt der Herstellung und die ursprüngliche Version — Linkslenkung oder Rechtslenkung — erkennen. Damit kann er die Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ bescheinigen. Jede Übereinstimmungsbescheinigung enthält einerseits die Fahrgestellnummer des eingeführten Fahrzeugs, andererseits die Betriebserlaubnisnummer der NTA-Bescheinigung des genehmigten Modells, mit dem es übereinstimmt. Jedem entsprechenden Antrag für einen Metro, der nach seiner Fahrgestellnummer eine vor dem 1. Oktober 1981 hergestellte Linkslenkungsversion war, mußte somit *unabhängig vom Zeitpunkt seines Eingangs* von der Klägerin entsprochen werden, sofern sie oder einer ihrer Vertragshändler sich von der Durchführung der vier bereits genannten einfachen Änderungen überzeugte.

Wie verhielt es sich nun in Wirklichkeit? Nur die ersten fünf der sechs gerügten Fälle sind tatsächlich zu rügen. Der Antrag des Herrn Doyle bezieht sich nicht auf Metros, um die es hier geht. Im übrigen hat die Klägerin das vom Antragsteller einzuschlagende Verfahren korrekt angegeben und sich zunächst zu Recht geweigert, eine Bescheinigung für Fahrzeuge auszustellen, die erst nach dem Auslaufen der Betriebserlaubnis für dieses Modell hergestellt worden waren.

Die Haltung der Klägerin gegenüber den ersten vier Anträgen stellt ein *Vorenthalten von Informationen* dar.

Die Antworten an Auto-Europa und International Cars RHD Ltd lassen es als ungewiß erscheinen, ob es für Metros mit Linkslenkung überhaupt eine Betriebserlaubnis gibt, obwohl diese damals noch in Kraft war. Gegenüber Auto-Europa machte die Klägerin geltend, wegen des damit verbundenen Verwaltungsaufwands müßten ihr die Merkmale jedes Fahrzeuges erschöpfend mitgeteilt werden, um die Bescheinigung zu erleichtern. International Cars teilte sie nicht mit, wie bei der beabsichtigten Einfuhr von kontinentalen Metros vorzugehen sei, sondern führte nur aus, daß eine Übereinstimmungsbescheinigung erforderlich sei. Noch kürzer ist das Schreiben an AMS Autos Ltd, in dem die Übereinstimmungsbescheinigung nicht mehr angesprochen wird, da die Klägerin es für unangebracht erklärte, dem Auskunftsersuchen betreffend die Einfuhr kontinentaler Metros zu entsprechen.

Auch die Antwort an Frau Fox ist entmutigend. Diese wollte einen Metro mit Linkslenkung auf dem Kontinent erwerben und fragte die Klägerin, ob es für die von dieser ausgeführten Fahrzeuge eine nationale Betriebserlaubnis gebe. Hierauf antwortete die Klägerin nicht, verwies vielmehr auf das Vorliegen solcher Bescheinigungen in jedem Ausfuhrmitgliedstaat. Insbesondere aber führte sie ohne weitere Klarstellung aus, im Falle der Umrüstung eines Fahrzeuges von Links- auf Rechtslenkung erlöschten die Garantie und die Betriebserlaubnis.

Sicherlich hat die Klägerin den zweifelhaften Ruf zweier der Händler angeführt und im Falle der Frau Fox zugegeben, sich ge-

täuscht zu haben, und ihr in der Folge mitgeteilt, aufgrund der Fahrgestellnummer könne sie ihr eine Übereinstimmungsbescheinigung ausstellen. Gleichwohl ergibt sich aus jeder der Antworten unzweideutig die Unwilligkeit der Klägerin, die Betroffenen zu unterstützen, obwohl die richtige Antwort — der Fall der Frau Fox zeigt es — entsprechend dem ganzen Verfahren höchst einfach war.

Zu diesem Vorenthalten von Informationen trotz Auskunftsersuchen kommt hinzu, daß dem *Streithelfer die Erteilung* einer Übereinstimmungsbescheinigung für einen Metro mit Linkslenkung *verweigert* wurde, dessen Fahrgestellnummer er mitgeteilt hatte, obwohl diese Bescheinigung für ein anderes Fahrzeug erteilt wurde, dessen Fahrgestellnummer ebenfalls mitgeteilt worden war. Ohne jeden Zweifel mußte die Klägerin aufgrund dieser Nummer wissen, daß dieser Antrag, wenn auch nach dem 1. Oktober 1981 gestellt, sich doch auf ein *vor* diesem Zeitpunkt hergestelltes Fahrzeug bezog, wie es sich im übrigen auch aus dem später vorgenommenen Berichtigungsversuch ergibt.

Insgesamt ergibt sich aus einer Untersuchung des Schriftwechsels in den fünf für erheblich erachteten Fällen, daß die Klägerin von Reimporten offensichtlich abschrekken wollte. Da es sich bei International Cars RHD Ltd, Royal Cars AMS und dem Streithelfer um Kraftfahrzeughändler handelte, von denen die Klägerin wußte, daß sie Parallelimporte durchführen wollten, stellt dieses Verhalten ebenso wie die Entscheidung, die NTA-Bescheinigung nicht zu verlängern, eine zusätzliche mißbräuchliche Ausnutzung der beherrschenden „hoheitlichen" Stellung dar. Entgegen der Ansicht der Kommission fand diese Zuwiderhandlung jedoch nicht bis April 1982, sondern nur bis zum 17. November 1981 statt, als das ablehnende Schreiben an den Streithelfer abgesandt wurde.

Dritter Beschwerdepunkt: Überhöhte Gebühren

19. In der angefochtenen Entscheidung stellt die Kommission einen Kausalzusammenhang her zwischen dem Druck, den die Vertragshändler auf die Klägerin ausübten, und der Festsetzung der Gebühr für die Übereinstimmungsbescheinigungen von Linkslenkungsversionen auf 150 UKL im Juli 1981. Dieser Betrag, der das Sechsfache des bis zu diesem Zeitpunkt für Linkslenkungs- und bis heute für Rechtslenkungsversionen verlangten beträgt, sei unangemessen, da der Verwaltungsaufwand stets derselbe sei. Die Senkung dieser Gebühr auf 100 UKL, die mit der Erneuerung der Betriebserlaubnis am 16. März 1983 wirksam geworden sei, sei offenbar auf dem Rücken der Verbraucher erfolgt, die bis zu diesem Zeitpunkt 25 UKL gezahlt hätten.

Alle diese Gebühren überschritten das, was der Gerichtshof in seinem Urteil in der Rechtssache *General Motors* als angemessen betrachtet habe. Angesichts der Schwierigkeiten, sich mit Rechtslenkungsversionen zu versorgen oder auf das PMAC-Verfahren zurückzugreifen, bestraften sie Parlallelimporte.

20. Eine sinnvolle Untersuchung der Rügen der Klägerin setzt voraus, die unterschiedlichen Arten der von ihr erhobenen Gebühren darzulegen.

Nach Angaben der Klägerin gab es nämlich seit 1. Juli 1981 zwei unterschiedliche Gebühren, eine von 150 UKL für Anträge von Händlern und eine andere von 100 UKL für Anträge von Verbrauchern.

Für die Erteilung einer Übereinstimmungsbescheinigung für zuvor auf Rechtslenkung umgerüstete Fahrzeuge wurde eine Zusatzgebühr von 100 UKL für Inspektionskosten erhoben.

Da die Betriebserlaubnis für Linkslenkungsversionen am 1. Oktober 1981 auslief und am 16. März 1983 erneuert wurde, läßt sich folgende Tabelle der von der Klägerin erhobenen Gebühren aufstellen:

Zeitraum / Versionen	Bis zum 1. 7. 1981	Vom 1. 7. 1981 bis zum 1. 10. 1981	Nach dem 16. 3. 1983	1986
Rechtslenkung		25 UKL		
Linkslenkung	25 UKL	Händler 150 UKL Verbraucher 100 UKL	100 UKL	50 UKL

Rechtslenkung nach Umrüstung: Zusatzgebühr von 100 UKL

21. Die Klägerin bemüht sich aufzuzeigen, die fraglichen Gebühren hätten nicht die ihnen von der Kommission beigelegte Bedeutung.

Die Gebühr von 150 UKL sei nur während einer kurzen Zeit, also nur in wenigen Fällen erhoben worden. Die Gebühr von 100 UKL für Verbraucher sei durch die Möglichkeit der persönlichen Einfuhren in ihrer Wirkung gemildert. Dementsprechend seien die Paralleleinfuhren im Gegensatz zu der Fallgestaltung nicht zurückgegangen, über die der Gerichtshof in seinem Urteil 26/75 entschieden habe.

Jedenfalls sei die Höhe der Gebühren durch die erforderlichen Arbeiten für die Bescheinigung gerechtfertigt; außerdem lägen sie weit unter denen anderer Hersteller. Hersteller, die Übereinstimmungsbescheinigungen für Kraftfahrzeuge ausstellten, die zuvor auf Rechtslenkung umgerüstet worden seien, täten dies nur nach einer Inspektion, für die sie 100 UKL bis über 650 UKL verlangten. Die Kommission verhalte sich diskriminierend, wenn sie nur gegen die Klägerin vorgehe.

Schließlich habe die Kommission nicht bewiesen, daß die Gebühren im Hinblick auf den wirtschaftlichen Wert der erbrachten Leistung übermäßig seien, wie es der Gerichtshof in seinem Urteil in der Rechtssache *General Motors* gefordert habe.

22. Dem ist nicht zu folgen. Ihrem Urteil in der Rechtssache *General Motors* lassen sich die wesentlichen Kriterien für die Entscheidung entnehmen, ob eine Gebühr der fraglichen Art überhöht ist.

Dort stellen Sie zunächst die beherrschende Stellung des fraglichen Unternehmens auf dem Markt der für die Zulassung eines Kraftfahrzeugs in Belgien erforderlichen Dienstleistungen fest und führen dann folgendes aus:

„Es ist nicht auszuschließen, daß der Inhaber ... [dieser] 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."

Weiter heißt es dort:

„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" (Rechtssache 26/75, Randnrn. 11 und 12 der Entscheidungsgründe).

Unter Berücksichtigung „sämtlicher konkreter Tatsachen ..., die zu der Entscheidung der Kommission geführt haben", stellen Sie dann fest, daß bei bestimmten Verbrauchern eine Gebühr erhoben wurde,

„die im Vergleich zu dem wirtschaftlichen Wert der erbrachten Leistung, nämlich der Übereinstimmungsprüfung, stark überhöht war" (Rechtssache 26/75, Randnrn. 15 und 16 der Entscheidungsgründe).

Auf diesen Wert kommt es hier nicht an. Zu Recht trägt die Klägerin vor, insofern lasse sich der vorliegende Sachverhalt nicht mit demjenigen vergleichen, der Ihrem Urteil in der Rechtssache 26/75 zugrunde gelegen habe. Vielmehr muß man versuchen, aus dem gesamten Sachverhalt die Elemente herauszufiltern, die den wirtschaftlichen Wert der Arbeit darstellen, die für die Erteilung einer Übereinstimmungsbescheinigung erforderlich ist.

Die Erteilung einer Übereinstimmungsbescheinigung für einen vom Kontinent eingeführten Metro mit Linkslenkung setzt folgendes voraus:

— Die Identifizierung des Fahrzeuges durch seine Fahrgestellnummer, die die Feststellung erlaubt, daß es sich um ein Fahrzeug handelt, das mit der Linkslenkungsversion des anfänglich genehmigten Metros übereinstimmt;

— die Feststellung der vier einfachen Änderungen, die die Verkehrszulassung jeden Fahrzeugs in Großbritannien voraussetzt.

Die Klägerin hat in der Sitzung ausdrücklich anerkannt, daß hier keine Inspektion des Fahrzeuges erforderlich ist, wie sie für den Fall des Antrags auf Betriebserlaubnis eines zuvor auf Rechtslenkung umgerüsteten Fahrzeuges vorgeschrieben ist. Die Umrüstung erfolgt nachträglich und berührt, wie wir gesehen haben, die Gültigkeit der Übereinstimmungsbescheinigung nicht.

Wie die Klägerin der Kommission mit Fernschreiben vom 9. Februar 1983 mitgeteilt hatte, stellt die NTA-Betriebserlaubnis für die verschiedenen Typen mit Linkslenkung, die die Klägerin gerade erneuert hatte, somit „ein einfaches, schnelles und billiges Mittel dar, das einem Importeur erlaubt, alle nötigen Informationen zu erlangen, um den NTA-Verordnungen nachzukommen".

Für die Kosten dieses Vorgehens gilt das freilich nur mit Einschränkungen. Selbst wenn diese nur noch 100 UKL betrugen, so besteht doch kein rechter Zusammenhang mit der erbrachten Dienstleistung. Anhand der Seriennummer festzustellen, daß das Fahrzeug von der Klägerin zu einem Zeitpunkt hergestellt wurde, zu dem es eine NTA-Bescheinigung für die Bezugsversion gab, und sich dann anhand der Rechnung eines Vertragshändlers zu vergewissern, daß die Scheinwerfer neu ausgerichtet wurden, die Nebelschlußleuchte und der Außenspiegel rechts angebracht wurden und daß der Tachometer Meilen anzeigt — das sind zwei kleine Vorgänge, die vom Hersteller einen minimalen Zeitaufwand verlangen, besonders wenn dieser, wie die Klägerin, die zuständigen Dienste zentralisiert und eine Abteilung für Betriebserlaubnis geschaffen hat. Diese Feststellungen reichen aus, um den geringen wirtschaftlichen Wert der fraglichen Leistung erkennen zu lassen.

Eine vergleichende Untersuchung der von den britischen Herstellern verlangten Gebühren ist nicht einfach, da nur die Klägerin eine Betriebserlaubnis für Linkslenkungsversionen in Großbritannien erlangt hat. Die von der Klägerin vorgelegten Zahlen sind nicht beweiskräftig, da sie die Kosten für die Inspektion des auf Rechtslenkung umgerüsteten Fahrzeugs mit umfassen, die für die Bescheinigung von Linkslenkungsversionen nicht erforderlich sind. Die von der Kommission vorgelegten, von der SMMT gelieferten Daten belegen für die fragliche Zeit, also bis März 1983, daß die Gebühren für die Betriebserlaubnis von reimportierten Fahrzeugen zwischen 0 UKL und 50 UKL lagen und seitdem 75 UKL nicht überschritten. Angesichts der Sonderlage der Klägerin kann es sich dabei nur um einen Hinweis

handeln. Im übrigen unterstreichen andere Faktoren, die die Kommission in ihrer Entscheidung hervorgehoben hat, die mangelnde Entsprechung zwischen den von der Klägerin verlangten Gebühren und dem wirtschaftlichen Wert der erbrachten Dienstleistung.

Die Kommission hat zu Recht hervorgehoben, daß die Kosten der Erstellung der Übereinstimmungsbescheinigung sicherlich keinen entscheidenden Faktor für die Höhe der Gebühr darstellen. Aufschlußreich ist insoweit die fortschreitende Senkung der Gebühr auf zunächst 100 UKL und jetzt 50 UKL, also ein Drittel des ursprünglichen Betrags. Es geht aber noch weiter. Auch der Unterschied zwischen den bei Verbrauchern (100 UKL) und den bei Händlern (150 UKL) erhobenen Gebühren ist bezeichnend. Die von der Klägerin angeführte Rechtfertigung — Gewinnspanne der Händler, die es ihnen eher erlaube, diese Kosten zu tragen — bestätigt, daß die Gebühr nicht zur Deckung der wahren Kosten erhoben wird, sondern nach Maßgabe der Zahlungsfähigkeit der Antragsteller. Die Mißbräuchlichkeit eines solchen Verhaltens ist offenkundig.

Recht unverständlich ist auch der Unterschied zwischen der Gebühr für Linkslenkungsversionen, 150 UKL und 100 UKL, und derjenigen von 25 UKL für Rechtslenkungsversionen. In beiden Fällen gibt es eine NTA-Bescheinigung; der einzige Unterschied betrifft die einfachen Änderungen bei den Linkslenkungsversionen. Diese schlichte Überprüfung, deren Kosten der Verbraucher zu tragen hat, kann die Erhebung des sechsfachen oder auch nur des vierfachen Betrages keinesfalls rechtfertigen.

Im übrigen hat die Klägerin anerkannt, daß diese Gebühren auf den Druck ihrer Vertriebshändler zurückgingen. Das bestätigt, daß sie in der Absicht eingeführt wurden, von Paralleleinfuhren abzuschrecken.

Daß Verbrauchern die Möglichkeit persönlicher Einfuhren offenstand, ändert nichts am Inhalt des Verstoßes der Klägerin. Wie bereits dargelegt, konnten aufgrund der gesetzlichen Voraussetzungen nicht alle Verbraucher diese Einfuhrmöglichkeit nutzen oder sie wollten es nicht, wofür der oben erwähnte Fall der Frau Fox als Beispiel dienen mag. Insbesondere nimmt diese Einfuhrmöglichkeit aber den Gebühren nichts von ihrem Übermaß, die bei Kraftfahrzeughändlern erhoben werden und auf die die Kommission in ihrer Entscheidung ausdrücklich abstellt. Angesichts der Probleme, die mit der Einfuhr eines Fahrzeugs vom Kontinent verbunden sind, für das eine Betriebserlaubnis zu erlangen und das anschließend umzurüsten ist, versteht sich von selbst, daß die Händler die natürlichen Gesprächspartner der Käufer sind. Eine Gebühr von zunächst 150 UKL, später 100 UKL schreckt diesen Personenkreis unter Berücksichtigung der vorgenannten Umstände und Beurteilungskriterien besonders stark ab, weil sie den mit der Einfuhr von Linkslenkungsversionen erhofften Preisvorteil auszugleichen geeignet ist.

23. Die Untersuchung der Rügen, mit denen die Klägerin den von der Kommission in ihrer angefochtenen Entscheidung erhobenen Vorwurf dreier wettbewerbswidriger Verhaltensweisen entkräften will, führt somit zu dem Ergebnis, daß die Klägerin das ihr im Zusammenhang mit der Betriebserlaubnis und der Übereinstimmungsbescheinigung für Fahrzeuge gesetzlich eingeräumte Monopol mißbräuchlich ausgenutzt hat.

Die Klägerin hat den Wettbewerb dadurch beschränkt, daß sie unter dem Druck ihrer Vertragshändler überhöhte Gebühren verlangte, die Erteilung von Übereinstimmungsbescheinigungen verweigerte und die NTA-Bescheinigung nicht verlängerte, um so den britischen Markt der Rechtslenkungsversionen des Metro abzuschotten und diese damit vor dem Preiswettbewerb zu schützen, zu dem Paralleleinfuhren insbe-

sondere aus Belgien von Linkslenkungsversionen desselben Modells führen konnten. Damit steht die Beeinträchtigung des Handels zwischen den Mitgliedstaaten außer Zweifel, da die beabsichtigte Abschottung des britischen Marktes ein unbestreitbares Hindernis für die vom EWG-Vertrag gewollte wirtschaftliche Durchdringung darstellt.

Da der Mißbrauch der beherrschenden Stellung der Klägerin somit feststeht, ist noch deren Vorbringen zu prüfen, mit dem sie der Kommission Verfahrensfehler während des Verwaltungsverfahrens vorwirft.

III — Ordnungsgemäßheit des Verfahrens

24. Die Klägerin trägt vor, das Verhalten der Kommission nach der Anhörung vom 19. Oktober 1982 lasse die angefochtene Entscheidung als verfahrensfehlerhaft erscheinen. Zum einen habe die Kommission hinsichtlich der einheitlichen Gebühr von 100 UKL das rechtliche Gehör verletzt, zum anderen habe sie ganz generell gegen den Grundsatz einer ordnungsgemäßen Verwaltung verstoßen und ihre Befugnisse mißbraucht.

25. Hinsichtlich der herabgesetzten Gebühr von 100 UKL zwingt das Vorbringen der Klägerin zu der Prüfung, ob dieser Verstoß ordnungsgemäß festgestellt wurde und ob sein Ausgangspunkt angesichts seiner Schwere und Dauer, wie sie von der Kommission beurteilt wurden, auf den 16. März 1983 festzulegen ist, da, wie die Klägerin ausführt,

— nur die Gebühr von 150 UKL Gegenstand der Mitteilung der Beschwerdepunkte gewesen sei,

— die Kommission die Herabsetzung der Gebühr bis zum 31. August 1983 für annehmbar gehalten habe,

— die Kommission es der Klägerin nicht ermöglicht habe, ihre Ansicht zu diesem Punkt vorzutragen.

Bei der Prüfung dieser Rüge ist somit von der Mitteilung der Beschwerdepunkte auszugehen, die den Gegenstand des Verfahrens vor der Kommission begrenzt und in deren Rahmen die Entscheidung ergehen muß.

In dieser Mitteilung behandelt die Kommission nur die Gebühr von 150 UKL, die die Klägerin von Händlern erhob. Der einschlägige Passus hebt freilich hervor, daß diese Gebühr außer jedem Verhältnis zu derjenigen von 25 UKL stehe, die nach wie vor für Fahrzeuge mit Rechtslenkung erhoben werde (Nrn. 62 und 63 der Mitteilung der Beschwerdepunkte). Ferner werden dort die Unterschiede zwischen den bei Verbrauchern und bei Händlern trotz desselben Verwaltungsaufwands erhobenen Gebühren erwähnt. Die Kommission trägt somit zu Recht vor, sie habe das Verdikt des Übermaßes nicht auf einen bestimmten *Betrag*, sondern auf die *Höhe* der Gebühr gestützt.

Im vorliegenden Fall ist der Kommission nichts vorzuwerfen. Die damals erhobene Gebühr von 150 UKL mußte den Ausgangspunkt für ihre Beurteilung liefern. Sie mußte die Entscheidung der Klägerin, die Gebühr auf 100 UKL zu senken, mit Befriedigung zur Kenntnis nehmen. Freilich reichte diese Herabsetzung ihrer Ansicht nach nicht aus, um die gerügte Überhöhung zu beseitigen. Sie hat die Klägerin deshalb um Mitteilung der wahren Gründe für diesen Betrag ersucht. Die Klägerin hat daraufhin nur vorgeschlagen, die Prüfung dieser Frage zu verschieben. Die Kommission hatte der Klägerin somit eine Äußerungsmöglichkeit eingeräumt; sie war nicht gehalten, ihr eine Vertagung zu gewähren. Sie konnte somit in ihrer Entscheidung endgültig die Überhöhung der Gebühr feststellen, die deren Herabsetzung nicht beseitigt hatte. Im übrigen hat die Kommission bei der Festset-

zung der Höhe der Geldbuße die „kooperative Haltung" der Klägerin berücksichtigt (Nummer 31 der Entscheidung).

In diesem Zusammenhang haben Sie früher bereits folgendes entschieden:

„Die Gewährung des rechtlichen Gehörs stellt in allen Verfahren, die zu Sanktionen, namentlich zu Geldbußen oder zu Zwangsgeldern führen können, einen fundamentalen Grundsatz des Gemeinschaftsrechts dar, der auch in einem Verwaltungsverfahren beachtet werden muß."

Und

„diesen Erfordernissen [ist] bei der Mitteilung der Beschwerdepunkte ... Genüge getan ..., wenn diese, sei es auch nur in gedrängter Form, die wesentlichen Tatsachen klar angibt, auf die sich die Kommission stützt; ..."

Dabei ist

„dem betroffenen Unternehmen im Laufe des Verwaltungsverfahrens Gelegenheit zu geben, zum Vorliegen und zur Erheblichkeit der behaupteten Tatsachen und Umstände sowie zu den von der Kommission für ihre Behauptung einer Verletzung von Artikel 86 des Vertrages herangezogenen Unterlagen Stellung zu nehmen" (Urteil in der Rechtssache 85/76, Hoffmann-La Roche, Slg. 1979, 461, Randnrn. 9 bis 11 der Entscheidungsgründe).

In Ihrem Urteil in den Rechtssachen *Musique Diffusion Française* vom 7. Juni 1983 haben Sie folgendes klargestellt:

„Die Kommission muß die Ergebnisse des Verwaltungsverfahrens berücksichtigen, sei es, um bestimmte Beschwerdepunkte fallenzulassen, die sich als nicht ausreichend begründet erwiesen haben, sei es, um ihre Argumente, auf die sie die aufrechterhaltenen Beschwerdepunkte stützt, in tatsächlicher oder rechtlicher Hinsicht neu zu ordnen oder zu ergänzen. Dabei darf sie allerdings nur Tatsachen berücksichtigen, zu denen die Betroffenen sich äußern konnten; außerdem muß sie im Laufe des Verwaltungsverfahrens die für die Verteidigung notwendigen Angaben gemacht haben" (Urteil in den verbundenen Rechtssachen 100 bis 103/80, Musique Diffusion Française, Slg. 1983, 1825, Randnr. 14 der Entscheidungsgründe).

Insgesamt ist nicht ersichtlich, daß diese Grundsätze im vorliegenden Fall nicht beachtet worden wären.

26. Wie verhält es sich mit der *Dauer* des der Klägerin vorgeworfenen Verstoßes? In Ihrem Urteil in den Rechtssachen *Musique Diffusion Française* haben Sie folgendes ausgeführt:

„Die Dauer der Zuwiderhandlung gehört zu den Kriterien, die ... bei der Festsetzung der Geldbuße zu berücksichtigen sind."

Und weiter:

„Die Kommission muß deshalb, ... vor allem wenn sie die Verhängung von Geldbußen beabsichtigt, als wesentlichen Faktor die Dauer angeben, die sie aufgrund der ihr bei Abfassung der Mitteilung der Beschwerdepunkte verfügbaren Informationen festgestellt hat."

Die Kommission

„darf den auf diese Weise angegebenen Zeitraum ausdehnen, wenn zusätzliche, im Laufe des Verwaltungsverfahrens gewonnene Informationen dies rechtfertigen, vorausgesetzt, die Unternehmen hatten Gelegenheit, sich dazu zu äußern" (Urteil in den verbundenen Rechtssachen 100 bis 103/80, a. a. O., Randnr. 15 der Entscheidungsgründe).

Diesen Anforderungen wurde im vorliegenden Fall mit dem Schreiben vom 31. August 1983 genügt. Dort äußert sich die Kommission dahin gehend, daß die Gebühr von 100 UKL als überhöht betrachtet werde,

was die Dauer des ursprünglich festgestellten Verstoßes entsprechend verlängere. Somit stellt die angefochtene Entscheidung zu Recht auf den 16. März 1983 als den Ausgangszeitpunkt für diesen Verstoß ab.

27. Die Klägerin rügt weiter, die Kommission habe durch ihr Verhalten im Laufe des Verwaltungsverfahrens dem *Grundsatz der ordnungsgemäßen Verwaltung zuwidergehandelt und ihre Befugnisse mißbraucht.*

Die Kommission habe nur deshalb verstehen lassen, daß sie sich mit den Korrekturmaßnahmen der Klägerin — Erneuerung der Betriebserlaubnis, Herabsetzung der Gebühr — zufriedengebe, um diese zu veranlassen, den Preis ihrer Fahrzeuge mit Rechtslenkung auf dem Kontinent zu senken. Damit habe sie nicht nur den Grundsatz der ordnungsgemäßen Verwaltung verletzt, indem sie die Bemühungen der Klägerin mißachtet habe, sondern auch ihre Befugnisse mißbraucht, da der Preis der Rechtslenkungsversionen auf dem Kontinent nicht in das Verfahren gehöre.

28. Zunächst ist aufgrund des Schriftwechsels der Parteien nach der Anhörung vom 19. Oktober 1982 festzustellen, daß die Kommission die Bemühungen der Klägerin nicht mißachtet hat. Im übrigen hat das Verwaltungsverfahren einen seiner Zwecke erreicht, nämlich den betroffenen Unternehmen die Gelegenheit zu geben, „die beanstandeten Praktiken mit den Vertragsbestimmungen in Einklang zu bringen" (Urteil in der Rechtssache IAZ vom 8. November 1983, Slg. 1983, 3369, Randnr. 15 der Entscheidungsgründe).

Ein Verstoß gegen den Grundsatz der ordnungsgemäßen Verwaltung liegt somit nicht vor.

Zum angeblichen Befugnismißbrauch ist zu sagen, daß die Frage des Preises der Fahrzeuge mit Rechtslenkung auf dem Kontinent zwar erst nach der Mitteilung der Beschwerdepunkte aufgetaucht ist, jedoch mit Zustimmung der Klägerin. Diese hat im übrigen eine vergleichende Tabelle der Preise der Versionen mit Rechts- und mit Linkslenkung in den einzelnen Mitgliedstaaten vorgelegt und ihre Preispolitik erläutert.

Vor allem aber ist festzustellen, daß die Frage des Preises der Rechtslenkungsversionen auf dem Kontinent nicht Gegenstand der angefochtenen Entscheidung ist. Damit steht die Entscheidung weder mit dem Grundsatz der ordnungsgemäßen Verwaltung im Widerspruch, noch beruht sie auf einem Befugnismißbrauch.

29. Die Entscheidung der Kommission ist somit sowohl im Grundsatz wie in der Höhe der Geldbuße form- und sachfehlerfrei. Die Vorwürfe der Klägerin treffen somit nicht zu.

Folglich ist die Klage abzuweisen und die Klägerin in die Kosten des Verfahrens zu verurteilen.