KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION
vom 2. Juli 1984
betreffend ein Verfahren nach Artikel 86 des EWG-Vertrags
(Sache Nr. IV/30.615 – BL)

(84/379/EWG)

(Nur der englische Text ist verbindlich)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung Nr. 17 des Rates vom 6. Februar 1962 – Erste Durchführungsverordnung zu den Artikeln 85 und 86 des EWG-Vertrags – (1), zuletzt geändert durch die Akte über den Beitritt Griechenlands, insbesondere auf Artikel 3,

im Hinblick auf den am 6. November 1981 von Derek Merson, einem Einzelhändler, gestellten Antrag gemäß Artikel 3 der Verordnung Nr. 17 des Rates,

im Hinblick auf den Beschluß der Kommission vom 28. Juni 1982, in dieser Sache das Verfahren einzuleiten,

nach der gemäß Artikel 19 der Verordnung Nr. 17 des Rates in Verbindung mit der Verordnung Nr. 99/63/EWG der Kommission vom 25. Juli 1963 (2) über die Anhörung von Beteiligten und Dritten nach Artikel 19 Absätze 1 und 2 der Verordnung Nr. 17 des Rates an BL ergangenen Aufforderung, sich zu den von der Kommission in Betracht gezogenen Beschwerdepunkten zu äußern,

nach Anhörung des Beratenden Ausschusses für Kartell- und Monopolfragen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

I. SACHVERHALT

A. BL

(1) BL, das in seiner jetzigen Struktur seit 11. August 1975 existiert, ist seit dem 31. Juli 1981 eine Aktiengesellschaft.

(2) BL ist der zweitgrößte britische Autohersteller und steht in Europa insgesamt umsatzmäßig an 7. Stelle. Am 31. Dezember 1982 befanden sich 99,7 % der Kapitalsanteile der Gesellschaft im Besitz der britischen Regierung, während die übrigen 0,3 % auf 69 000 private Aktionäre entfielen.

B. BRITISCHE VORSCHRIFTEN ÜBER BETRIEBSERLAUBNIS

(3) In den meisten Fällen können Personenwagen zur Benutzung im Verkehr auf öffentlichen Straßen Großbritanniens (England, Wales und Schottland) nur dann zugelassen werden, wenn eine Betriebserlaubnis für das fragliche Fahrzeug, sei es, daß es in Großbritannien hergestellt oder eingeführt wurde, vorliegt. Eine solche Bescheinigung über die Betriebserlaubnis weist aus, daß das Fahrzeug bestimmten Normen hinsichtlich der Konstruktion, der Ausführung und des Umweltschutzes entspricht. Die derzeitigen Vorschriften, die die Nationale Betriebserlaubnis regeln, sind im Statutory Instrument Nr. 1092 von 1979, geändert durch Statutory Instruments Nr. 1980/879 und 1165, 1981/696 und 1619 und 1982/8 enthalten. Diese Vorschriften erläßt der Verkehrsminister gemäß Befugnissen, die ihm durch die Straßenverkehrsgesetze 1972 und 1974 übertragen wurden.

(4) Die Vorschriften über die Nationale Betriebserlaubnis (National Type Approval; nachfolgend NTA genannt) gelten nicht für alle Gruppen von Fahrzeugen. Insbesondere ist eine Betriebserlaubnis nicht für vorübergehende oder persönliche Einfuhren der in den Vorschriften definierten Typen erforderlich. In allen anderen Fällen wird die NTA jedoch angewandt und die Übereinstimmung mit den Vorschriften ist unbedingt erforderlich. Gemäß Abschnitt 51 (1) des Straßenverkehrsgesetzes 1972 und NTA-Vorschrift 14 begeht jemand, der ein unter die NTA fallendes Fahrzeug auf den Straßen Großbritanniens benutzt bzw. die

(1) ABl. Nr. 13 vom 21. 2. 1962, S. 204/62.
(2) ABl. Nr. 127 vom 20. 8. 1963, S. 2268/63.

Benutzung veranlaßt oder zuläßt, eine Zuwiderhandlung, wenn für dieses Fahrzeug keine Bescheinigung erteilt wurde. Ebenso ist es gemäß Abschnitt 62 des Straßenverkehrsgesetzes 1972 aufgrund seiner Änderung eine Zuwiderhandlung, ein unter die NTA fallendes Fahrzeug zu verkaufen, zu liefern oder zum Kauf bzw. zur Lieferung anzubieten, wenn die Zulassung nicht erteilt wurde.

(5) Die Übereinstimmung mit den NTA-Vorschriften, bei denen es sich im wesentlichen um ein Zweistufenverfahren handelt, kann auf verschiedene Weise erreicht werden. Bei Fahrzeugen, die in der EG hergestellt werden und deren Erstverkauf in Großbritannien erfolgt, erhält ein Hersteller zunächst vom Verkehrsministerium eine NTA-Bescheinigung und gibt dann bei Lieferung des betreffenden Fahrzeugs eine Bescheinigung darüber aus, daß dieses Fahrzeug mit der Betriebserlaubnis übereinstimmt.

(6) Andererseits kann ein Hersteller – und in diesem Fall jede andere Person einschließlich eines Importeurs – einen Antrag auf eine Betriebserlaubnis für eine einzelnes Modell einer Typengruppe stellen. Dieser Antrag, der Teil eines Standardverfahrens für die Erlangung einer nationalen Betriebserlaubnis bei Fahrzeugen ist, die außerhalb der EG hergestellt werden, führt zur Erteilung eines Primary Minister's Approval Certificate (PMAC). Im Anschluß können nachgeordnete Minister's Approval Certificates (sub-MACs) entweder auf Anfrage vom Hersteller in dem Fall ausgegeben werden, daß der Hersteller die PAMC erhalten hat, oder vom Importeur selbst, sofern dieser die PMAC erhalten hat, beschafft werden.

(7) Obwohl die NTA es einem Importeur erlaubt, einen Antrag auf eine PMAC zu stellen, werden die meisten Importeure – einzelne Personen oder Händler – kaum von dieser Möglichkeit Gebrauch machen, da im Rahmen eines Einzelantrags auf eine PMAC eine technische Kontrolle des Fahrzeugs erforderlich sein kann, die etwa 20 000 Pfund Sterling kostet. Selbst wenn jedoch der Hersteller Typen-Informationen zur Verfügung stellt, die eine Kontrolle erübrigen würden, sind die Kosten für eine PMAC – etwa 800 Pfund Sterling – geeignet, die meisten Importeure hiervon abzubringen. Außer in Fällen, in denen aus der in Absatz 4 genannten persönlichen Einfuhrfreistellung Vorteile gezogen werden, sind einzelne Personen oder Händler auf die Zusammenarbeit des Kraftfahrzeugherstellers angewiesen, um die NTA-Vorschriften zu erfüllen.

C. DIE NACHFRAGE NACH EINGEFÜHRTEN BL-FAHRZEUGEN

(8) Im Jahre 1981 verkaufte BL linksgelenkte Modelle (LL) seiner Fahrzeugtypen in einigen anderen Mitgliedstaaten zu erheblich niedrigeren Preisen als denjenigen, die BL's zugelassene britische Händler für die gleichen Fahrzeuge mit Rechtslenkung (RL) in Rechnung stellten. Unter normalen Umständen hätte die Nachfrage nach BL-Fahrzeugen zu günstigen Preisen im Vereinigten Königreich durch persönliche Einfuhren von außerhalb des Vereinigten Königreichs gekauften RL-Fahrzeugen befriedigt werden können.

(9) Zu diesem Zeitpunkt belieferte BL jedoch seine Händler in anderen Mitgliedstaaten (außer Irland) mit RL-Fahrzeugen grundsätzlich nur im Rahmen von bestimmten Sonderregelungen, mit denen die Käufe durch diplomatisches oder militärisches Personal erleichtert werden sollten. Daraus folgte, daß die Nachfrage nach billigeren BL-Fahrzeugen nur durch die Einfuhr von linksgelenkten Fahrzeugen befriedigt werden konnte.

(10) Als BL sein Montagewerk in Seneffe in Belgien im Jahre 1981 schloß, sahen sich vorausschauende britische Käufer, die Vorteile aus den Preisunterschieden zwischen dem Vereinigten Königreich und einigen anderen Mitgliedstaaten ziehen wollten, gezwungen, im Vereinigten Königreich hergestellte Fahrzeugausführungen für andere Mitgliedstaaten zu kaufen und sie dann wieder einzuführen.

(11) Nach Erwerb eines LL-Fahrzeugs sah sich der Importeur mit verschiedenen Problemen konfrontiert, bevor er das Fahrzeug rechtmäßig im Verkehr benutzen konnte. Um zunächst eine Konformitätsbescheinigung vom Hersteller zu erlangen, hatte er den Nachweis zu erbringen, daß bestimmte Veränderungen von geringerer Bedeutung vorgenommen wurden.

(12) Nach Erteilung der Betriebserlaubnis wird der Besitzer gewöhnlich sein Fahrzeug auf Rechtslenkung umstellen wollen, obwohl das Fahren eines Fahrzeugs mit Linkslenkung nicht verboten ist.

Die Umstellung stellt jedoch keine großen technischen Schwierigkeiten dar und setzt weder die Betriebserlaubnis außer Kraft noch verstößt sie gegen die britischen Sicherheitsvorschriften, sofern sie ordnungsgemäß ausgeführt worden ist.

(13) Somit stand der Entwicklung eines umfangreichen Handels mit BL-Fahrzeugen zwischen den Mitgliedstaaten nichts mehr im Wege. Eine besonders starke Nachfrage bestand nach Metros mit Linkslenkung, für die zum ersten Mal am 17. Juli 1980 ausgestellte NTA-Bescheinigungen vorlagen.

D. DIE REAKTION VON BL

(14) Die Einfuhr des Metro wurde im vorliegenden Fall von den von BL zugelassenen britischen Händlern nicht begrüßt. Diese Unzufriedenheit kam bei den Generalversammlungen der BL-Händler zum Aus-

druck, die den zugelassenen Händlern und der BL-Geschäftsführung Gelegenheit geben, ihre beiderseitigen Anliegen zu erörtern. Die anschließenden Nachprüfungen der Kommission ergaben, daß BL auf die Beschwerden der Händler am 4. November 1981 damit antwortete, daß es der Händlerversammlung mitteilte, daß „keine geschäftliche Rechtfertigung für die Aufrechterhaltung der britischen Betriebserlaubnis für Fahrzeuge mit Linkslenkung mehr bestehe und daß bestehende Genehmigungen ab Oktober 1981 ablaufen dürften".

(15) Jedoch war jeglicher Eindruck, den BL der Händlerversammlung vermittelte, wonach die Betriebserlaubnis infolge seiner Maßnahmen nach Oktober 1981 nicht mehr erteilt werden konnte, falsch. Tatsächlich können alle Fahrzeuge, die vor dem Zeitpunkt, an dem die Betriebserlaubnis auslaufen soll, hergestellt wurden, jederzeit zugelassen werden. Sogar nach diesem Zeitpunkt hergestellte Fahrzeuge können zugelassen werden, sofern innerhalb von sechs Monaten ein Antrag gestellt wird. Bei den Metros mit Linkslenkung folgte daraus, daß die vor Oktober 1981 hergestellten Fahrzeuge weiterhin zugelassen werden können, während die Zulassung für die nach diesem Zeitpunkt hergestellten Fahrzeuge bis zum 1. April 1982 vorgenommen werden konnte.

(16) Abgesehen von der Tatsache, daß BL sich der Möglichkeit der weiteren Erteilung der Betriebserlaubnis für den Metro mit Linkslenkung hätte bewußt sein müssen, ergab die Prüfung der Geschäftsunterlagen des Unternehmens für die Zeit von Oktober 1981 bis April 1982, daß das Unternehmen Ersuchen um Unterstützung mit der Begründung abgelehnt hatte, daß diese Betriebserlaubnis nicht bestehe.

(17) BLs Beschluß, die Betriebserlaubnis nicht zu erneuern und seine Behauptung, daß eine solche Betriebserlaubnis nicht bestehe, während sie jedoch noch in Kraft war, waren nicht die einzigen Maßnahmen, mit denen das Unternehmen die Wiedereinfuhr der LL-Metros behinderte. Weitere von der Kommission geprüfte Dokumente machen deutlich, daß BL es von Juni 1981 bis Januar 1982 beständig ablehnte, die zur Erlangung von Konformitätsbescheinigungen notwendigen Informationen zu liefern. Es führte zum gleichen Ergebnis, ob BL das Bestehen einer Betriebserlaubnis leugnete oder einfach den Käufern durch Zurückhaltung wichtiger Informationen bei der Erlangung von Konformitätsbescheinigungen nicht behilflich war. In beiden Fällen konnten die Metros mit Linkslenkung nicht rechtmäßig auf den Straßen Englands, Schottlands und Wales benutzt werden.

(18) Insbesondere prüften die Inspektoren der Kommission in den Räumen von BL eine sogenannte „Piraten"-Akte. Diese Akte enthielt Korrespondenz mit verschiedenen Kfz-Händlern und Einzelpersonen, aus der sich folgende Tatsachen ergaben: Am 18. Juni 1981 teilte BL der Firma Auto Europa in Birmingham mit, daß für LL-Metros keine Konformitätsbescheinigungen erhältlich seien, und lehnte es ab, die entsprechenden NTA-Nummern bekanntzugeben. Am 23. Juni 1981 schrieb BL an die Firma International Cars RHT Ltd in Edgware mit ähnlichem Inhalt. Am 11. August 1981 schrieb BL an Frau Fox in Pevensey und stellte dabei im Effekt in Abrede, daß die NTA für LL-Metros sich auf Fahrzeuge erstrekke, die in anderen Mitgliedstaaten als dem Vereinigten Königreich verkauft wurden. Am 16. November 1981 teilte BL der Firma Royal Cars AMS Autos Ltd in London mit, daß BL keine NTA-Nummern für LL-Metros bekanntgeben werde. Am 17. November 1981 schrieb BL an Herrn Merson, dem Beschwerdeführer im vorliegenden Fall, um ihm mitzuteilen, daß BL keine NTA-Nummern für einen LL-Metro bekanntgeben könne. Am 12. Januar 1982 teilte BL Herrn Doyle in Preston mit, daß LL-Metros keine Betriebserlaubnis besäßen. Zu allen fraglichen Zeitpunkten galt jedoch die Betriebserlaubnis für den LL-Metro noch und Konformitätsbescheinigungen hätten erteilt werden können.

(19) Vor diesem Hintergrund wurde am 2. Februar 1982 eine Anfrage im Unterhaus gestellt, um Informationen über die Absichten der Regierung in diesem Bereich zu erhalten. Der Verkehrsminister antwortete hierauf, sich an die Hersteller und ihre zugelassenen Händler zu wenden, um zu erörtern, auf welche Weise einzelne Käufer und Händler unmittelbar die von ihnen benötigten Informationen über die Betriebserlaubnis, auf die sie im Rahmen des internationalen Handelsrechts Anspruch haben, erhalten können.

(20) Drei Wochen später gab BL an, es habe seine Politik erneut überprüft und wäre nun in der Lage, die erforderlichen Bescheinigungen zu erteilen. Das Unternehmen beschloß jedoch, für die Ausstellung der Bescheinigung 150 Pfund Sterling in Rechnung zu stellen und verlangte die Zahlung vor Erteilung der Bescheinigung. Die Tatsache, daß die mit der Erteilung der Bescheinigung verbundene Arbeit rein verwaltungsmäßiger Art war, veranlaßte die Kommission, die Preispolitik von BL zu untersuchen, um festzustellen, ob die in Rechnung gestellten 150 Pfund Sterling unangemessen oder diskriminierend waren.

(21) Die Untersuchung ergab, daß BL für die verschiedenen Arten von Betriebserlaubnis-Informationen unterschiedliche Beträge in Rechnung gestellt hatte. So hatte BL unabhängig davon, ob es sich bei dem Antragsteller um eine Privatperson oder einen

Händler handelte, für jedes Fahrzeug (mit Links- oder Rechtslenkung) entweder gar nichts oder 25 Pfund Sterling in Rechnung gestellt. Im Juli 1981 jedoch, als zum ersten Mal bei Händlerversammlungen Besorgnisse über den Zustrom von Fahrzeugen mit Linkslenkung laut wurden, erhöhte BL seine Gebühren für die Ausgabe einer Konformitätsbescheinigung für LL-Fahrzeuge an einen Händler auf 150 Pfund Sterling, während es für Privatpersonen und RL-Fahrzeuge die Gebühr von 25 Pfund Sterling beibehielt. Gleichzeitig erhöhte BL auch die Gebühren für die Erteilung einer Sub-Mac für in Seneffe hergestellte LL-Fahrzeuge, für die es eine PMAC erhalten hatte. In diesem Fall wurde die Gebühr von 100 auf 150 Pfund Sterling erhöht.

(22) Da die Lieferungen der außerhalb des Vereinigten Königreichs hergestellten RL- und LL-Fahrzeuge von BL infolge der Schließung des BL-Werks in Seneffe im Januar 1981 schnell ausliefen und die Anzahl der im Vereinigten Königreich hergestellten, jedoch im Ausland verkauften RL-Fahrzeuge beschränkt wurde, bestand die von BL erhobene höchste Gebühr in den den Händlern in Rechnung gestellten 150 Pfund Sterling für wiedereingeführte LL-Fahrzeuge. Es stellte sich heraus, daß dieser Betrag von 150 Pfund Sterling sechsmal über dem lag, der privaten Importeuren oder Händlern für die geringe Anzahl von RL-Fahrzeugen des gleichen Modells, die ins Vereinigte Königreich importiert wurden, in Rechnung gestellt wurde. Die Untersuchung der Kommission ergab, daß die für beide Ausführungen erforderliche Verwaltungsarbeit die gleiche war, nämlich zwei Stunden Verwaltungsarbeit.

(23) Um diese Hindernisse zu umgehen, ersuchten einige Händler BL um Unterstützung zur Erlangung eines PMAC für ihre eigenen Wiedereinfuhren. Mit BL's Hilfe hätte eine PMAC für rund 800 Pfund Sterling unabhängig davon erlangt werden können, ob eine Nationale Betriebserlaubnis vorhanden war oder nicht. BL weigerte sich jedoch, den Händlern die zur Erlangung dieser alternativen Form von Betriebserlaubnis notwendigen Informationen zur Verfügung zu stellen. Darüber hinaus war BL, als es beschloß, gegen Ende 1982 erneut eine NTA-Bescheinigung für LL-Modelle zu beantragen, weiterhin unkooperativ. Das einzige Zugeständnis, das BL Händlern gegenüber zu machen bereit war, bestand darin, die Gebühr für die Ausgabe einer Konformitätsbescheinigung von 150 auf 100 Pfund Sterling zu senken. Diese Gebühr, die am 16. März 1983 wirksam wurde, als die neue Betriebserlaubnis für Ausführungen mit Linkslenkung in Kraft trat, scheint jedoch auf Kosten einzelner Käufer von LL-Ausführungen erzielt worden zu sein, die nun 100 anstatt 25 Pfund Sterling zu zahlen haben.

II. RECHTLICHE BEURTEILUNG

A. ARTIKEL 86

(24) Nach Artikel 86 EWG-Vertrag ist mit dem Gemeinsamen Markt die mißbräuchliche Ausnutzung einer beherrschenden Stellung auf dem Gemeinsamen Markt oder auf einem wesentlichen Teil desselben durch ein Unternehmen unvereinbar und verboten, soweit dies dazu führen kann, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen.

a) **Marktbeherrschung**

(25) (i) *Der relevante Markt*

Der relevante Markt ist der Markt für die Lieferung von Informationen bezüglich der Bescheinigung über die Betriebserlaubnis, die ein Importeur benötigt, der ein BL-Fahrzeug für den Verkehr in Großbritannien, das einen wesentlichen Teil des Gemeinsamen Marktes darstellt, zulassen will.

(ii) *BLs beherrschende Stellung*

BLs beherrschende Stellung auf dem obengenannten Markt ergibt sich aus den Straßenverkehrsgesetzen des Vereinigten Königreichs und den in ihrem Rahmen erlassenen Vorschriften für Kraftfahrzeuge (Betriebserlaubnis) (Großbritannien), mit denen nur BL die Genehmigung erteilt wird, die Nationale Betriebserlaubnis für Fahrzeuge seiner eigenen Herstellung zu beantragen und demzufolge die Konformitätsbescheinigung auszustellen, die notwendig ist, wenn ein Fahrzeug für den Verkehr zugelassen und auf öffentlichen Straßen benutzt werden soll. Die theoretische Verfügbarkeit des alternativen PMAC-Verfahrens zur Erlangung der Betriebserlaubnis für Einzelfahrzeuge ändert daran nichts. Erstens sind die Kosten für die unabhängige Erlangung dieser Erlaubnis – nämlich 20 000 Pfund Sterling – unangemessen hoch und zweitens erteilte BL den Importeuren nicht die notwendigen Informationen, um die PMAC für 800 Pfund Sterling zu erlangen und wird dies auch weiterhin nicht tun.

Unter diesen Umständen kann das PMAC-Verfahren nicht als gleichwertig angesehen werden.

b) **Mißbrauch**

(26) BL hat seine beherrschende Stellung in Großbritannien, das einen wesentlichen Teil des Gemeinsamen Marktes darstellt, auf verschiedene Weise mißbräuchlich ausgenutzt. Erstens weigerte sich BL, einer Reihe von Händlern und Privatpersonen, die Metros mit Linkslenkung wieder nach Großbritannien einzuführen wünschten, Konformitätsbescheinigungen zu erteilen, obwohl zur Zeit des Antrags eine Nationale Betriebserlaubnis für diese

Fahrzeuge in Kraft war. Zweitens hat BL bewußt darauf verzichtet, die Nationale Betriebserlaubnis für LL-Ausführungen des Metro zu erneuern. Drittens verlangte BL eine Gebühr für die Ausgabe einer Konformitätsbescheinigung, die zugleich unangemessen und diskriminierend gegenüber der von BL für die RL-Ausführung des gleichen Fahrzeugs erhobene Gebühr war, als das Unternehmen schließlich beschloß, seine nationale Betriebserlaubnis für den LL-Metro zu erneuern. Die in Absatz 18 genannten Ermittlungen der Kommission belegen, daß sich BL beständig weigerte, Importeuren Unterstützung zu gewähren. Dies führte dazu, daß aus anderen Mitgliedstaaten eingeführte BL-Metros nicht rechtmäßig benutzt werden konnten und Fahrzeuge, für die eindeutig eine Nachfrage bestand und besteht, Sanktionen unterlagen. BL hat deshalb durch sein Vorgehen seine beherrschende Stellung auf dem Markt für die Lieferung von Informationen bezüglich der Bescheinigung über die Betriebserlaubnis, die für die Zulassung seiner Fahrzeuge für den Straßenverkehr in Großbritannien notwendig sind, mißbräuchlich ausgenutzt.

(27) Eine solche Verhaltensweise kann objektiv nicht gerechtfertigt werden. Der erste Mißbrauch – nämlich die Weigerung, Konformitätsbescheinigungen zu erteilen – kann nicht einfach als verwaltungsmäßiger Irrtum erklärt werden. Solche Entscheidungen werden im in Rede stehenden Unternehmen nicht auf örtlicher Ebene getroffen, sondern fallen unter die Zuständigkeit einer übergeordneten Abteilung. Unter diesen Umständen ist es unwahrscheinlich, daß die für Betriebserlaubnis-Fragen zuständige Abteilung den Wunsch des Unternehmens, Wiedereinfuhren zu behindern, nicht bemerkt hat und BLs Erklärung ist daher nicht überzeugend. BLs Versuch, seinen zweiten Mißbrauch – nämlich seine Entscheidung, die Nationale Betriebserlaubnis für den Metro mit Linkslenkung nicht zu erneuern – zu rechtfertigen, muß aus der gleichen Sicht betrachtet werden. Der Wunsch des Unternehmens zur Senkung der Verwaltungskosten hätte eine glaubhafte Erklärung für sein Verhalten sein können, wenn die Entscheidung nicht gerade zu dem Zeitpunkt gefallen wäre, als die Händlerversammlung BL drängte, den Zustrom der wiedereingeführten Metros im Vereinigten Königreich zu beschränken.

(28) Fast die gleichen Erwägungen gelten für BLs Versuch, mit dem man nachweisen wollte, daß die Gebühr von 150 Pfund Sterling für die Ausstellung einer Konformitätsbescheinigung aufgrund einer Zunahme der allgemeinen Unkosten gerechtfertigt war. Auch hier widersprechen sich der Zeitpunkt von BLs Maßnahme und der Umfang der Preiserhöhungen gegenüber den Erklärungen des Unternehmens. Die Schwäche von BLs Rechtfertigung für die Gebühr von 150 Pfund Sterling wird noch deutlicher angesichts der Entscheidung des Unternehmens, diese Gebühr für Händler sogar um 50 Pfund Sterling auf 100 Pfund Sterling zu senken, während es sie gleichzeitig für einzelne auf 100 Pfund Sterling heraufsetzte. Daraus wird deutlich, daß Kostenfaktoren bei der Festlegung der Höhe dieser Gebühren nicht ausschlaggebend waren. Überdies ist der Preis von 100 Pfund Sterling gegenüber der Summe, die der Gerichtshof in seinem Urteil in der Rechtssache 26/75, General Motors gegen Kommission [1], unter Berücksichtigung der Inflation als angemessen festsetzte, eindeutig überhöht. Unter diesen Umständen stellen sowohl die Gebühr von 150 und 100 Pfund Sterling für Händler sowie die geänderte Gebühr von 100 Pfund Sterling für Privatpersonen Strafmaßnahmen gegen die Wiedereinfuhren dar und sind deshalb als mißbräuchliche Ausnutzungen von BLs beherrschender Stellung zu betrachten.

c) **Auswirkung auf den Handel zwischen den Mitgliedstaaten**

(29) BL beeinträchtigte den Handel zwischen Mitgliedstaaten dadurch, daß es Besitzer eingeführter Fahrzeuge daran hinderte, diese Fahrzeuge zum Verkehr auf öffentlichen Straßen Großbritanniens zuzulassen. BLs Maßnahme wirkte sich auch dahin gehend aus, daß mögliche Importeure davon abgehalten wurden, die Vorteile niedrigerer Preise für BL-Fahrzeuge in anderen Verkaufsgebieten des Gemeinsamen Marktes auszunutzen. Insbesondere wurden Kfz-Händler, die eine beträchtliche Nachfrage nach Metros hätten befriedigen können, davon abgehalten, dies zu tun. Außerdem lief, als die Nationale Betriebserlaubnis schließlich zur Verfügung gestellt wurde, BLs Gebühr in Höhe von 100 Pfund Sterling für die Ausgabe von Betriebserlaubnis-Informationen an Importeure auf eine Strafmaßnahme gegen den Parallelhandel hinaus. BL beeinträchtige und beeinträchtigt daher den freien Warenverkehr und die wirtschaftliche Verflechtung, die der EWG-Vertrag fördern will.

B. ARTIKEL 15 DER VERORDNUNG Nr. 17

(30) Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe a) der Verordnung Nr. 17 ermächtigt die Kommission, durch Entscheidung Geldbußen in Höhe von eintausend bis einer Million Rechnungseinheiten oder über diesen Betrag hinaus bis zu zehn vom Hundert des von dem einzelnen an der Zuwiderhandlung beteiligten Unternehmen im letzten Geschäftsjahr erzielten Umsatzes gegen ein Unternehmen festzusetzen, wenn dieses vorsätzlich oder fahrlässig gegen Artikel 86 des Vertrages verstößt.

(31) Bei der Festsetzung der Höhe der Geldbuße ist neben der Schwere des Verstoßes auch die Dauer der Zuwiderhandlung zu berücksichtigen. BL hät-

[1] Sammlung 1975, S. 1367.

te wissen müssen, daß seine Maßnahmen einen ähnlichen Mißbrauch darstellten, wie der, den die Kommission in der Entscheidung 75/75/EWG (1) dem betreffenden Unternehmen (General Motors Continentaal) zur Last legte. Die Verstöße dauerten eine beträchtliche Zeit lang – nämlich von Oktober 1981 bis März 1983 hinsichtlich der Aussetzung der NTA für LL-Fahrzeuge, von Juni 1981 bis heute hinsichtlich der Gebühren für die Ausgabe von Konformitätsbescheinigungen und von Oktober 1981 bis April 1982 hinsichtlich der Weigerung, Konformitätsbescheinigungen auszugeben, als die Betriebserlaubnis noch in Kraft war. Auch wenn die der Kommission vorliegenden Beweise darauf hindeuten, daß BL die Verstöße vorsätzlich begangen hat, sollte BLs kooperative Haltung im Zusammenhang mit einigen Verstößen, die in dieser Entscheidung festgestellt worden sind, bei Festsetzung der Geldbuße ebenfalls berücksichtigt werden –

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

BL hat gegen Artikel 86 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft verstoßen und verstößt weiterhin dagegen:

i) durch die Weigerung der Erteilung von Konformitätsbescheinigungen zwischen Juni 1981 und April 1982, als eine NTA-Bescheinigung für den Metro mit Linkslenkung in Kraft war;

ii) durch den Beschluß im November 1981, für Metros mit Linkslenkung keine NTA mehr zu beantragen, als Mittel, die Wiedereinfuhr dieses Fahrzeugs aus anderen Mitgliedstaaten in das Vereinigte Königreich zu behindern;

iii) dadurch, daß sie Händlern für die Erteilung von Konformitätsbescheinigungen für Metros mit Linkslenkung zwischen August 1981 und April 1982 150 Pfund Sterling in Rechnung stellte und sowohl von unabhängigen Händlern als auch Privatpersonen seit dem 16. März 1983, als die NTA für den Metro mit Linkslenkung verlängert war, 100 Pfund Sterling für die gleiche Dienstleistung verlangt.

Artikel 2

Aufgrund der in Artikel 1 genannten Zuwiderhandlungen wird gegen BL eine Geldbuße in Höhe von 350 000 ECU (207 876,55 £) festgesetzt. Diese Geldbuße ist binnen drei Monaten nach der Zustellung dieser Entscheidung auf das Konto der Kommission der Europäischen Gemeinschaften bei der Lloyds Bank, Overseas Department, PO Box 19, 6 Eastcheap, London (Konto Nr. 1086341) zu zahlen.

Artikel 3

BL beendet die in Artikel 1 iii) beschriebenen Zuwiderhandlungen und unterrichtet die Kommission unverzüglich über die hierzu getroffenen Maßnahmen.

Artikel 4

Diese Entscheidung ist an BL plc., 33-35 Portman Square, London W1H 0HQ gerichtet.

Diese Entscheidung ist gemäß Artikel 192 des EWG-Vertrags ein vollstreckbarer Titel.

Brüssel, den 2. Juli 1984

Für die Kommission

Frans ANDRIESSEN

Mitglied der Kommission

(1) ABl. Nr. L 29 vom 3. 2. 1975, S. 14.