# COMMISSIONE

## DECISIONE DELLA COMMISSIONE
## del 2 luglio 1984
## relativa ad una procedura ai sensi dell'articolo 86 del trattato CEE
## (IV/30.615 – BL)

**(Il testo in lingua inglese è il solo facente fede)**

(84/379/CEE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea,

visto il regolamento n. 17 del Consiglio, del 6 febbraio 1962, primo regolamento d'applicazione degli articoli 85 e 86 del trattato CEE [1], modificato da ultimo dall'atto di adesione della Grecia, in particolare l'articolo 3,

vista la denuncia presentata il 6 novembre 1981 ai sensi dell'articolo 3 del regolamento n. 17 dal signor Derek Merson, commerciante di autoveicoli,

vista la decisione della Commisione del 28 giugno 1982 di avviare una procedura nel caso in esame,

dopo aver dato modo a BL di manifestare il suo punto di vista sugli addebiti contestati dalla Commissione, ai sensi dell'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento n. 17 e alle disposizioni del regolamento n. 99/63/CEE della Commissione, del 25 luglio 1963, relativo alle audizioni previste dall'articolo 19, paragrafi 1 e 2, del regolamento n. 17 del Consiglio [2],

dopo aver consultato il comitato consultivo in materia di intese e posizioni dominanti,

considerando quanto segue:

### I. I FATTI

#### A. BL

(1) BL ha assunto la sua attuale struttura l'11 agosto 1975 ed è una società per azioni dal 31 luglio 1981.

(2) BL è il secondo più grande costruttore inglese di autoveicoli e in termini di fatturato occupa il settimo posto in Europa. Alla data del 31 dicembre 1982, il governo del Regno Unito era proprietario del 99,7 % del capitale della società, e il restante 0,3 % era ripartito fra 69 000 azionisti privati.

#### B. I REGOLAMENTI IN MATERIA DI OMOLOGAZIONE VIGENTI NEL REGNO UNITO

(3) Nella maggior parte dei casi, le autovetture possono essere immatricolate ed ammesse alla circolazione in Gran Bretagna (Inghilterra, Galles e Scozia) soltanto se esiste un certificato di omologazione valido per l'autoveicolo in questione, sia esso costruito in Gran Bretagna o importato. L'esistenza di tale certificato di omologazione prova che l'autoveicolo risponde a determinate norme in materia di progettazione, costruzione e di tutela dell'ambiente. I regolamenti in materia di omologazione attualmente in vigore figurano nel decreto ministeriale n. 1092 del 1979, quale modificato dai decreti ministeriali nn. 1980/879 e 1165, 1981/696 e 1619, nonché 1982/8. Questi regolamenti sono stati adottati dal segretario di Stato ai trasporti del Regno Unito in base ai poteri conferitigli dalle leggi sulla circolazione stradale (Road Traffic Acts) del 1972 e 1974.

(4) L'omologazione nazionale di modelli di autoveicoli (National Type Approval – in appresso NTA) non si applica a tutte le categorie di autoveicoli. In particolare, il certificato di omologazione non è necessario in caso di importazione temporanea o personale, secondo la definizione datane dai regolamenti. Ma in tutti gli altri casi la NTA è richiesta e l'osservanza dei regolamenti è obbligatoria. Ai sensi dell'articolo 51, paragrafo 1, della legge sulla circolazione stradale del 1972 e del regolamento

[1] GU n. 13 del 21. 2. 1962, pag. 204/62.
[2] GU n. 127 del 20. 8. 1963, pag. 2268/63.

NTA n. 14, è ad esempio vietato a chiunque di utilizzare o di lasciar utilizzare in Gran Bretagna un autoveicolo soggetto alla NTA se non è munito di un certificato NTA. Analogamente, ai sensi dell'articolo 62 della stessa legge, e successive modifiche, sono vietate la vendita, la fornitura e l'offerta di vendita o di fornitura di un veicolo soggetto alla NTA e non omologato.

(5) L'osservanza dei regolamenti NTA, che si estrinseca in una procedura articolata essenzialmente in due fasi, può aver luogo in modi diversi. Ad esempio, nel caso di autoveicoli costruiti nella Comunità e venduti per la prima volta in Gran Bretagna, il costruttore ottiene dapprima un certificato NTA dal ministero dei trasporti e successivamente rilascia un certificato di conformità nel quale dichiara che al momento della fornitura il veicolo in questione è conforme al modello omologato.

(6) D'altra parte, il costruttore – e in questo caso qualsiasi altra persona, ivi incluso un importatore – può richiedere il rilascio di un certificato per una sola variante di un determinato modello. Questa domanda, che rientra nella normale procedura per il rilascio della NTA per gli autoveicoli costruiti al di fuori della Comunità, conduce al rilascio di un certificato primario di omologazione ministeriale (Primary Minister's Approval Certificate, in appresso PMAC). In seguito, possono essere rilasciati, su domanda, i cosiddetti certificati successivi di omologazione ministeriale (Minister's Approval Certificates, in appresso sub-MAC) sia dal costruttore, sia dallo stesso importatore, a seconda di chi abbia ottenuto il PMAC.

(7) Nonostante i regolamenti NTA consentano agli importatori di chiedere il rilascio di un PMAC, la maggior parte di essi, privati o distributori che essi siano, non si avvarranno di questa possibilità, poiché il rilascio di un PMAC a titolo individuale può rendere necessario il collaudo dell'autoveicolo, il cui costo si aggira sulle 20 000 sterline. Tuttavia, anche nel caso in cui il fabbricante fornisca al richiedente tutte le informazioni che rendono superfluo il collaudo, il costo per ottenere un PMAC – all'incirca 800 sterline – scoraggerà con ogni probabilità la maggior parte degli importatori. Tranne nel caso in cui possano beneficiare dell'esenzione prevista per l'importazione a titolo personale, menzionata nel precedente punto 4, i privati o i distributori dipendono dalla cooperazione del costruttore per conformarsi ai regolamenti NTA.

C. LA DOMANDA DI VEICOLI BL IMPORTATI

(8) Nel 1981, BL vendeva in determinati altri Stati membri versioni con guida a sinistra dei suoi modelli a prezzi sensibilmente inferiori a quelli praticati dai concessionari autorizzati nel Regno Unito per gli stessi modelli con guida a destra. In circostanze normali, la domanda di autoveicoli BL a prezzi interessanti nel Regno Unito avrebbe potuto essere soddisfatta attraverso importazioni personali di autoveicoli con guida a destra venduti al di fuori del Regno Unito.

(9) Ma a quell'epoca, BL forniva in generale ai suoi distributori negli altri Stati membri (salvo che in Irlanda) le versioni con guida a destra soltanto nel quadro di vendite speciali destinate a facilitare gli acquisti di autovetture da parte di diplomatici o militari. Di conseguenza, per soddisfare la domanda di autovetture BL a basso prezzo, restava soltanto l'importazione di versioni con guida a sinistra.

(10) Dopo la chiusura, nel 1981, dello stabilimento di montaggio di BL a Seneffe, in Belgio, gli acquirenti inglesi che intendevano approfittare delle differenze di prezzo fra il Regno Unito ed altri Stati membri erano obbligati ad acquistare autoveicoli costruiti nel Regno Unito secondo le specificazioni richieste in altri Stati membri, e a reimportarli.

(11) Dopo aver ottenuto un autoveicolo con guida a sinistra l'importatore doveva risolvere diversi problemi prima di poterlo utilizzare legittimamente sulla strada. Anzitutto, per ottenere un certificato di conformità dal costruttore doveva dimostrare che l'autoveicolo aveva subito alcune modifiche di secondaria importanza.

(12) Dopo aver ottenuto l'omologazione, il proprietario desiderava di norma convertire l'autovettura in versione con guida a destra, anche se non è vietata l'utilizzazione di un'autovettura con guida a sinistra.

Tale conversione non presenta eccessive difficoltà tecniche. Se eseguita correttamente, essa non invalida l'omologazione e non viola i regolamenti inglesi in materia di sicurezza.

(13) Esistevano pertanto le premesse per un sostanziale sviluppo delle importazioni di autovetture BL fra gli Stati membri. La domanda era particolarmente forte per la versione con guida a sinistra della Metro, che disponeva di certificati di NTA rilasciati per la prima volta il 17 luglio 1980.

D. LA REAZIONE DI BL

(14) Ma l'importazione di Metro non fu accolta favorevolmente dai concessionari autorizzati di BL nel Regno Unito, che manifestarono le loro preoccupazioni nel corso delle riunioni del consiglio dei

concessionari BL, organizzate per trattare e risolvere con la direzione di BL i problemi reciproci. Le indagini della Commissione hanno rivelato che BL ha risposto alle lamentele dei distributori il 4 novembre 1981 comunicando al consiglio dei concessionari «che non vi era più alcuna ragione commerciale che giustificasse il mantenimento dell'omologazione per il Regno Unito di autovetture con guida a sinistra e che le omologazioni esistenti dovevano essere lasciate scadere a partire dall'ottobre 1981».

(15) Tuttavia, quanto BL aveva eventualmente voluto far credere al consiglio dei concessionari, ossia che in seguito al suo intervento l'omologazione non sarebbe stata più disponibile dopo l'ottobre del 1981, non era vero. Infatti, tutti gli autoveicoli costruiti prima della data della prevista scadenza dell'omologazione potevano continuare ad essere immatricolati in qualsiasi momento. E ciò valeva anche per gli autoveicoli costruiti dopo tale data, a condizione che la relativa domanda fosse presentata entro sei mesi. Per la versione con guida a sinistra della Metro, ciò significa che gli autoveicoli costruiti prima del mese di ottobre 1981 possono ancora essere immatricolati, mentre per quelli costruiti dopo tale data, l'immatricolazione doveva aver luogo entro il 1° aprile 1982.

(16) Nonostante il fatto che BL avrebbe dovuto sapere che l'omologazione nazionale NTA per le Metro, versione con guida a sinistra, continuava ad essere disponibile, l'esame della corrispondenza commerciale di BL fra l'ottobre 1981 e l'aprile 1982 ha rivelato che in diverse occasioni la società ha respinto richieste d'assistenza sostenendo che tale omologazione non esisteva più.

(17) La decisione di BL di non richiedere il rinnovo della NTA e le sue affermazioni che tale omologazione era inesistente, mentre continuava invece ad essere disponibile, non furono le sole misure adottate dalla società per impedire la reimportazione di autovetture Metro con guida a sinistra. Altri documenti esaminati dalla Commissione dimostrano che fra il giugno 1981 e il gennaio 1982 BL si è sistematicamente rifiutata di fornire le informazioni necessarie per il rilascio dei certificati di conformità. Che essa abbia negato l'esistenza di un'omologazione o si sia semplicemente rifiutata di aiutare gli acquirenti ad ottenere il certificato di conformità negando loro le informazioni indispensabili, il risultato non cambia. Nell'uno e nell'altro caso le Metro con guida a sinistra non potevano essere legittimamente utilizzate sulle strade dell'Inghilterra, della Scozia e del Galles.

(18) In particolare, gli ispettori della Commissione hanno esaminato negli uffici di BL un fascicolo relativo ai cosidetti «pirati». Da tale fascicolo, che conteneva scambi di corrispondenza con diversi rivenditori e privati, risultano i seguenti fatti: il 18 giugno 1981, BL informò Auto Europa di Birmingham che non era disponibile alcun certificato di conformità per le Metro con guida a sinistra e non volle fornire i relativi numeri della NTA; il 23 giugno 1981, BL scrisse in termini analoghi a International Cars RHT Ltd di Edgware; l'11 agosto 1981, BL scrisse alla signora Fox di Pevensey per informarla che in effetti la NTA per le Metro con guida a sinistra non era applicabile agli autoveicoli venduti in uno Stato membro diverso dal Regno Unito; il 16 novembre 1981, BL informò Royal Cars AMS Autos Ltd di Londra che non avrebbe fornito numeri NTA per le Metro con guida a sinistra; il 17 novembre 1981, BL scrisse al signor Merson, il denunciante nel caso di specie, per informarlo che essa non poteva fornigli numeri NTA per le Metro con guida a sinistra; il 12 gennaio 1982, BL informò il signor Doyle di Preston che le Metro con guida a sinistra non erano omologate. Ad ogni data menzionata in queste lettere, l'omologazione delle Metro con guida a sinistra era in vigore e i certificati di conformità avrebbero potuto essere rilasciati.

(19) È in questo contesto che fu posta un'interrogazione al Parlamento inglese il 2 febbraio 1982, interrogazione che mirava a sondare le intenzioni del governo a tale riguardo. In risposta all'interrogazione, il segretario di Stato ai trasporti dichiarò che i suoi servizi si erano messi in contatto con i costruttori e i loro concessionari autorizzati per studiare le possibilità di dare agli acquirenti e ai rivenditori individuali un rapido ed agevole accesso alle informazioni necessarie per l'omologazione, informazioni alle quali avevano diritto in base alle leggi internazionali del commercio.

(20) Tre settimane più tardi, BL annunciò di aver riveduto la propria politica e di poter fornire i necessari certificati. Essa decise tuttavia di richiedere, per la costituzione del certificato, il pagamento di 150 sterline, da versare prima della fornitura delle informazioni. Il fatto che il lavoro necessario per il rilascio del certificato fosse puramente amministrativo indusse la Commissione a esaminare la politica di prezzo seguita da BL per accertare se l'onere delle 150 sterline non fosse eccessivo o discriminatorio.

(21) Le indagini hanno dimostrato che fino ad allora BL aveva richiesto il pagamento di somme di importo variabile per la fornitura dei vari tipi di informazioni necessarie per ottenere l'omologazione. Tal-

volta non veniva richiesto alcun pagamento, talvolta la somma era di 25 sterline per autoveicolo (sia con guida a destra, sia con guida a sinistra) e indipendentemente dal fatto che il richiedente fosse un privato o un distributore. Nel luglio 1981, quando per la prima volta nel corso della riunione del consiglio dei concessionari furono manifestate le prime inquietudini per il massiccio afflusso di autovetture con guida a sinistra, BL aumentò a 150 sterline il contributo per il rilascio ai concessionari di un certificato di conformità per autoveicoli con guida a sinistra, lasciandolo a 25 sterline per i privati e le versioni con guida a destra. Simultaneamente, essa aumentò da 100 a 150 sterline anche il costo del rilascio di un sub MAC per autoveicoli con guida a sinistra costruiti a Seneffe per i quali aveva ottenuto un PMAC.

(22) Dato il rapido calo delle forniture di autoveicoli con guida a destra e con guida a sinistra costruiti al di fuori del Regno Unito, in seguito alla chiusura dello stabilimento BL di Seneffe nel gennaio 1981, e dato il numero piuttosto limitato di autoveicoli con guida a destra costruiti nel Regno Unito ma venduti all'estero, l'onere più significativo imposto da BL consisteva nelle 150 sterline per il certificato di conformità per le autovetture con guida a sinistra reimportate dai distributori. Tale onere era sei volte più elevato di quello richiesto agli importatori privati o ai rivenditori per quel piccolo numero di versioni con guida a destra dello stesso modello che rientravano nel Regno Unito. Senonché, come dimostrato dalle indagini della Commissione, la quantità di lavoro richiesta era la stessa nell'uno e nell'altro caso, vale a dire due ore di lavoro amministrativo.

(23) Per cercare di evitare questi ostacoli, alcuni distributori chiesero la collaborazione di BL per ottenere un PMAC per le loro reimportazioni. Con l'aiuto di BL, essi avrebbero potuto ottenere un PMAC per circa 800 sterline, indipendentemente dall'esistenza o meno di un certificato NTA. Ma BL si è rifiutata di fornire ai distributori le informazioni necessarie per ottenere il rilascio di questa forma alternativa di omologazione. Ma anche quando, verso la fine del 1982, decise di richiedere il rilascio di un certificato NTA per le autovetture con guida a sinistra, BL continuò a rifiutarsi di cooperare. Infatti, la sola concessione che BL era disposta a fare ai rivenditori era di ridurre l'onore per il rilascio di un certificato di conformità da 150 a 100 sterline. Tuttavia, questo contributo, applicato a partire dal 16 marzo 1983, data di entrata in vigore della nuova omologazione per autoveicoli con guida a sinistra, sembra essere stato fissato a detrimento degli acquirenti individuali della versione con guida a sinistra, che devono ora pagare 100 sterline anziché 25.

## II. VALUTAZIONE GIURIDICA

### A. ARTICOLO 86

(24) Ai sensi dell'articolo 86 del trattato CEE, è incompatibile con il mercato comune e vietato, nella misura in cui possa essere pregiudizievole al commercio fra Stati membri, lo sfruttamento abusivo da parte di una o più imprese di una posizione dominante sul mercato comune o su una parte sostanziale di questo.

#### a) Posizione dominante

(25) i) *Il mercato in questione*

Il mercato in questione è il mercato della fornitura di informazioni per l'omologazione (NTA), indispensabili agli importatori che desiderino immatricolare un autoveicolo BL per metterlo in circolazione in Gran Bretagna, che costituisce una parte sostanziale del mercato comune.

ii) *La posizione dominante di BL*

La posizione dominante di BL sul suddetto mercato trae origine dalle disposizioni delle leggi inglesi sulla circolazione stradale e dalle regolamentazioni inglesi relative ai veicoli a motore (omologazione di modelli) adottate in base a tali leggi, che autorizzano esclusivamente BL a chiedere l'omologazione nazionale per i veicoli da essa costruiti e a rilasciare successivamente i certificati di conformità necessari per l'immatricolazione dell'autoveicolo e la sua utilizzazione. La possibilità teorica di seguire la procedure alternativa del PMAC per ottenere l'omologazione a titolo individuale non pregiudica affatto tale conclusione. Anzitutto, il costo per ottenere tale omologazione in via individuale, vale a dire 20 000 sterline, è proibitivo e, in secondo luogo, BL non voleva e tuttora non vuole fornire agli importatori le informazioni necessarie per ottenere il PMAC per 800 sterline. Di conseguenza, la procedura PMAC non può essere considerata come una soluzione alternativa.

#### b) Sfruttamento abusivo

(26) BL ha abusato in varie maniere della posizione dominante da essa detenuta in Gran Bretagna, paese che costituisce una parte sostanziale del mercato comune. Anzitutto, essa si è rifiutata di fornire certificati di conformità ad una serie di rivenditori e di privati che desideravano reimportare autovetture Metro con guida a sinistra in Gran Bretagna, nonostante il fatto che per questi auto-

veicoli al momento della domanda esistesse un certificato NTA per modello. In secondo luogo, BL ha deciso deliberatamente di non chiedere il rinnovo dei certificati NTA per la versione della Metro con guida a sinistra. In terzo luogo, quando alla fine BL ha deciso di chiedere il rinnovo del suo certificato NTA per la Metro, essa ha preteso per il rilascio dei certificati di conformità un contributo che era ad un tempo eccessivo e discriminatorio rispetto al contributo da essa richiesto per la versione con guida a destra dello stesso autoveicolo. L'inchiesta della Commissione, di cui al punto 18, ha permesso di constatare il rifiuto costante di BL di assistere gli importatori. Pertanto, le Metro importate da altri Stati membri non potevano essere legalmente utilizzate, e i veicoli per i quali esisteva, chiaramente, ed esiste ancora, una certa richiesta, sono penalizzati. Col suo comportamento, BL ha pertanto abusato della sua posizione dominante sul mercato delle forniture delle informazioni relative all'omologazione NTA necessarie per l'immatricolazione degli autoveicoli da essa prodotti e la loro utilizzazione in Gran Bretagna.

(27) Questo comportamento non può essere giustificato da nessuna ragione obiettiva. Il primo abuso – ossia il rifiuto di rilasciare certificati di conformità – non può essere spiegato semplicemente come un errore di natura amministrativa in seno all'organizzazione BL, dato che decisioni di questo tipo non sono prese a livello locale, ma dipendono da organi centrali. In queste condizioni, è improbabile che la direzione «Omologazione autoveicoli» non sia stata al corrente del desiderio della società di impedire le reimportazioni, e la spiegazione fornita da BL non è pertanto persuasiva. Il tentativo di BL di giustificare il secondo abuso – vale a dire la decisione di non chiedere il rinnovo del certificato NTA per la Metro con guida a sinistra – va considerato dallo stesso punto di vista. Il desiderio della società di ridurre i costi amministrativi avrebbe potuto costituire una spiegazione credibile per il suo comportamento se la decisione non fosse stata presa in un momento in cui il consiglio dei concessionari sollecitava la società a limitare l'afflusso di Metro reimportate nel Regno Unito.

(28) Considerazioni analoghe valgono anche per il tentativo di BL di dimostrare che il contributo di 150 sterline richiesto per il rilascio di un certificato di conformità era giustificato da un aumento delle spese generali. Anche in questo caso, l'ordine cronologico dei comportamenti di BL e la misura dell'incremento del prezzo richiesto non quadrano con le sue spiegazioni. La debolezza dell'argomento addotto da BL per quanto riguarda il contributo di 150 sterline è ancora più evidente quando si consideri la decisione di ridurre di 50 sterline, *riducendolo quindi a 100*, il contributo richiesto ai concessionari, aumentando simultaneamente a 100 sterline il contributo a carico dei privati. È quindi manifesto che i fattori di costo non costituivano l'elemento decisivo per la determinazione dell'ammontare di questi contributi. A ciò deve aggiungersi che l'onere di 100 sterline è largamente superiore all'importo che la Corte di giustizia ha indicato come congruo nella sentenza nella causa 26/75, General Motors/Commissione [1], anche tenendo conto dell'inflazione. In tali condizioni, il contributo di 150 e di 100 sterline a carico dei concessionari, nonché l'aumento a 100 sterline del contributo applicato ai privati penalizzano le reimportazioni e costituiscono pertanto uno sfruttamento abusivo della posizione dominante di BL.

c) **Effetti sul commercio fra Stati membri**

(29) BL ha ostacolato il commercio fra Stati membri impedendo ai proprietari di veicoli importati l'immatricolazione di questi veicoli per la loro messa in circolazione in Gran Bretagna. Il comportamento di BL ha avuto anche un effetto dissuasivo sui potenziali importatori, che avrebbero potuto approfittare dei prezzi più bassi ai quali gli autoveicoli BL erano venduti negli altri paesi del mercato comune. In particolare, a dei rivenditori di automobili che avrebbero potuto rispondere altrimenti ad una richiesta importante di Metro, veniva impedito di farlo. Inoltre, quando la NTA divenne nuovamente disponibile, il contributo di 100 sterline da essa richiesto per la fornitura delle informazioni necessarie agli importatori costituiva una penale che colpiva il commercio parallelo. BL ha pertanto ostacolato, ed ostacola tuttora, la libera circolazione delle merci e l'interpenetrazione economica voluta del trattato CEE.

B. ARTICOLO 15 DEL REGOLAMENTO N. 17

(30) L'articolo 15, paragrafo 2), lettera a), del regolamento n. 17 abilita la Commissione a infliggere, mediante decisione, ammende che variano da un minimo di mille unità di conto ad un massimo di un milione, con facoltà di aumentare quest'ultimo importo fino al 10 % del volume d'affari realizzato durante l'esercizio sociale precedente, ad un'impresa che partecipi ad un'infrazione commessa intenzionalmente o per negligenza, alle disposizioni dell'articolo 86 del trattato.

(31) Nel determinare l'ammontare dell'ammenda nella fattispecie, occorre tener conto della gravità e della durata dell'infrazione. BL avrebbe dovuto sapere

[1] Raccolta 1975, pag. 1367.

che il suo comportamento configurava uno degli abusi determinati dalla Commissione nella decisione 75/75/CEE, General Motors Continental (1). Le infrazioni sono durate per un considerevole periodo di tempo, vale a dire dall'ottobre 1981 al marzo 1983 per quanto riguarda la sospensione delle NTA per le versioni con guida a sinistra, dal giugno 1981 a tutt'oggi per quanto riguarda i contributi richiesti per il rilascio di certificati di conformità, e dall'ottobre 1981 all'aprile 1982 per quanto riguarda il rifiuto di rilasciare certificati di conformità allorquando l'omologazione nazionale era ancora valida. Quantunque i fatti accertati dalla Commissione permettano di constatare che le infrazioni sono state commesse deliberatamente, è opportuno tener conto, ai fini della fissazione dell'ammenda, dell'atteggiamento cooperativo dimostrato da BL per quanto riguarda certe infrazioni constatate nella presente decisione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

Le seguenti misure adottate da BL hanno costituito e continuano a costituire infrazioni all'articolo 86 del trattato che istituisce la Comunità economica europea:

i) Il rifiuto, fra il giugno 1981 e l'aprile 1982, di rilasciare certificati di conformità, quando esisteva un valido certificato NTA per la versione della Metro con guida a sinistra.

ii) La decisione del novembre 1981 di non chiedere più il rinnovo della NTA per la versione con guida a sinistra della Metro, allo scopo di ostacolare la reimportazione nel Regno Unito di questa autovettura da altri Stati membri.

iii) L'imposizione ai distributori di un contributo di 150 sterline per il rilascio di certificati di conformità per le autovetture Metro con guida a sinistra fra l'agosto 1981 e l'aprile 1982, e di un contributo di 100 sterline per lo stesso servizio, ai distributori indipendenti e ai privati, a partire dal 16 marzo 1983, data del rinnovo della NTA per la versione della Metro con guida a sinistra.

*Articolo 2*

Per le infrazioni di cui all'articolo 1, a BL è inflitta un'ammenda di 350 000 (trecentocinquantamila ECU). (ovvero 207 876,55 sterline). L'ammenda dovrà essere versata entro tre mesi a decorrere dalla notifica della presente decisione, sul conto della Commissione delle Comunità europee presso la Lloyds Bank, Overseas Department, PO Box 19, 6 Eastcheap, Londra (conto n. 1086341).

*Articolo 3*

BL porrà fine all'infrazione descritta nel punto iii) dell'articolo 1 e informerà la Commissione delle misure adottate a tal fine.

*Articolo 4*

BL plc
33-35 Portman Square
UK-London W 1H 0HQ

è destinataria della presente decisione.

La presente decisione costituisce titolo esecutivo ai sensi dell'articolo 192 del trattato CEE.

Fatto a Bruxelles, il 2 luglio 1984.

*Per la Commissione*
Frans ANDRIESSEN
*Membro della Commissione*

(1) *GU n. L 29 del 3. 2. 1975, pag. 14.*