COMMISSIE

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 2 juli 1984

inzake een procedure op grond van artikel 86 van het EEG-Verdrag
(IV/30.615 – BL)

(Slechts de tekst in de Engelse taal is authentiek)

(84/379/EEG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap,

Gelet op Verordening nr. 17 van de Raad van 6 februari 1962, eerste verordening over de toepassing van de artikelen 85 en 86 van het Verdrag (1), laatstelijk gewijzigd bij de Toetredingsakte van Griekenland, en met name op artikel 3,

Gezien het overeenkomstig artikel 3 van Verordening nr. 17 van de Raad op 6 november 1981 door Derek Merson, autohandelaar, ingediende verzoek,

Gezien het besluit van de Commissie van 28 juni 1982 om in deze zaak de procedure in te leiden,

Na BL ter zake van de punten van bezwaar welke de Commissie in aanmerking heeft genomen, overeenkomstig artikel 19, lid 1, van Verordening nr. 17 en overeenkomstig Verordening nr. 99/63/EEG van de Commissie van 25 juli 1963 over het horen van belanghebbenden en derden overeenkomstig artikel 19, leden 1 en 2, van Verordening nr. 17 van de Raad (2), in de gelegenheid te hebben gesteld haar standpunt kenbaar te maken,

Na raadpleging van het Adviescomité voor mededingingsregelingen en economische machtsposities,

Overwegende hetgeen volgt:

I. DE FEITEN

A. BL

(1) BL kreeg haar huidige structuur op 11 augustus 1975 en is sinds 31 juli 1981 een naamloze vennootschap (public limited company).

(2) BL is de op één na grootste Britse automobielfabrikant; wat haar omzet betreft neemt zij in Europa de zevende plaats in. Op 31 december 1982 was 99,7 % van het geplaatste kapitaal van de vennootschap in handen van de Regering van het Verenigd Koninkrijk en de resterende 0,3 % in die van 69 000 particuliere aandeelhouders.

B. DE BRITSE REGELING VOOR TYPE-GOEDKEURING

(3) Gewoonlijk kunnen personenauto's in Groot-Brittannië (Engeland, Wales en Schotland) slechts voor het gebruik op de weg worden toegelaten, wanneer er voor het betreffende voertuig, ongeacht of het in Groot-Brittannië is gefabriceerd dan wel daar geïmporteerd, een geldig type-goedkeuringscertificaat is. Met dat type-goedkeuringscertificaat wordt aangetoond dat het voertuig aan bepaalde ontwerp- en constructienormen en aan bepaalde milieu-eisen beantwoordt. De huidige bepalingen die de nationale type-goedkeuringsregeling beheersen, zijn vervat in het „Statutory Instrument" (Ministerieel Besluit) nr. 1092 van 1979, gewijzigd bij de nrs. 1980/879 en 1165, 1981/696 en 1619 en 1982/8. Deze besluiten zijn uitgevaardigd door de „Secretary of State for Transport" (Minister voor Verkeer) van het Verenigd Koninkrijk uit hoofde van bevoegdheden die hem bij de „Road Traffic Acts" (Wegenverkeerswetten) 1972 en 1974 zijn toegekend.

(4) De nationale type-goedkeuringsregeling (hierna NTR te noemen) is niet op alle voertuigcategorieën van toepassing. Met name is geen type-goedkeuringscertificaat vereist voor in de NTR omschreven tijdelijke of persoonlijke invoer. In alle andere gevallen is de NTR echter van toepassing en moeten haar bepalingen worden nageleefd. Zo is het uit hoofde van artikel 51, lid 1, van de „Road Traffic Act 1972" en NTR 14 een overtreding wanneer iemand een aan de NTR onderworpen

(1) PB nr. 13 van 21. 2. 1962, blz. 204/62.
(2) PB nr. 127 van 20. 8. 1963, blz. 2268/63.

voertuig dat niet is goedgekeurd in Groot-Brittannië, op de weg gebruikt of doet of laat gebruiken. Eveneens wordt krachtens artikel 62 van de „Road Traffic Act 1972", zoals nadien gewijzigd, een overtreding begaan, indien iemand een aan de NTR onderworpen voertuig verkoopt, levert of ten verkoop of levering aanbiedt, indien geen type-goedkeuring werd afgegeven.

(5) Naleving van de NTR geschiedt in twee stadia en kan op verschillende wijzen gebeuren. Zo verkrijgt een fabrikant voor voertuigen die in de EEG zijn gefabriceerd en voor het eerst in Groot-Brittannië worden verkocht, eerst een type-goedkeuringscertificaat van het Ministerie van Verkeer en daarop geeft hij een certificaat af dat inhoudt dat een bepaald voertuig bij aflevering met het goedgekeurde type in overeenstemming is.

(6) Ook kan een fabrikant, en in dit geval ieder ander, met inbegrip van een importeur, voor een bepaalde variant van een model een certificaat aanvragen. Deze aanvraag maakt deel uit van de standaardprocedure voor de verkrijging van het type-goedkeuringscertificaat voor buiten de EEG vervaardigde voertuigen en leidt tot de afgifte van een „Primary Minister's Approval Certificate" (PMAC). Daarop kunnen, op verzoek, door de fabrikant „Minister's Approval Certificates" (sub-MAC's) worden afgegeven, indien deze een PMAC heeft verkregen, maar die certificaten kunnen ook door de importeur zelf worden opgemaakt, wanneer deze laatste het PMAC heeft verkregen.

(7) De NTR geeft aan een importeur het recht een PMAC aan te vragen, maar de meeste importeurs, hetzij particulieren, hetzij autohandelaren, zullen van deze gelegenheid wel geen gebruik maken, omdat de individuele PMAC-aanvraag een technisch onderzoek van het voertuig kan meebrengen, dat ongeveer 20 000 pond sterling kost. Zelfs al verschaft de fabrikant technische informatie die het verrichten van een technisch onderzoek overbodig zou maken, dan nog zullen de kosten voor het verkrijgen van een PMAC, ongeveer 800 pond sterling, de meeste importeurs afschrikken. Behalve in gevallen waarin van de onder nummer 4 genoemde ontheffing voor persoonlijke import gebruik wordt gemaakt, zullen particulieren of autohandelaren de medewerking van de automobielfabrikant behoeven om aan de NTR te kunnen voldoen.

C. DE VRAAG NAAR GEÏMPORTEERDE BL-VOERTUIGEN

(8) In 1981 verkocht BL in bepaalde andere Lid-Staten linksbestuurde varianten van haar modellen tegen prijzen die aanzienlijk lager waren dan die welke door erkende BL-dealers in het Verenigd Koninkrijk voor rechtsbestuurde equivalente voertuigen werden aangerekend. Onder normale omstandigheden had aan de vraag naar aantrekkelijk geprijsde BL-voertuigen in het Verenigd Koninkrijk wellicht kunnen worden voldaan langs de weg van persoonlijke import van buiten het Verenigd Koninkrijk gekochte rechtsbestuurde voertuigen.

(9) In die tijd bevoorraadde BL echter in het algemeen haar dealers in andere Lid-Staten (behalve Ierland) met rechtsbestuurde varianten alleen in het raam van speciale regelingen, waarmee beoogd werd aankopen door diplomaten en militair personeel te vergemakkelijken. Het gevolg daarvan was dat de enige manier waarop aan de vraag naar goedkopere BL-voertuigen kon worden voldaan, uit de import van linksbestuurde varianten bestond.

(10) Toen BL in 1981 haar assemblagebedrijf te Seneffe in België sloot, waren aspirant-kopers uit het Verenigd Koninkrijk die van het prijsverschil dat tussen het Verenigd Koninkrijk en enkele andere Lid-Staten bestond, wilden profiteren, verplicht om voertuigen te kopen die in het Verenigd Koninkrijk naar in andere Lid-Staten geldende specificaties waren gefabriceerd en deze vervolgens weer in te voeren.

(11) Eenmaal in het bezit van een linksbestuurd voertuig zou de importeur eerst nog een aantal problemen moeten oplossen alvorens hij het voertuig rechtmatig op de weg zou kunnen gebruiken. In de eerste plaats zou hij ter verkrijging van een certificaat van overeenstemming van de fabrikant moeten kunnen aantonen dat bepaalde kleine veranderingen waren aangebracht.

(12) Na verkrijging van de type-goedkeuring zou de eigenaar meestal wel zijn voertuig van rechtse besturing willen laten voorzien, al is het rijden in een linksbestuurd voertuig niet verboden. Die aanpassing levert echter geen grote technische moeilijkheden op, zij maakt de type-goedkeuring niet ongeldig en is, indien zij behoorlijk wordt uitgevoerd, niet in strijd met de veiligheidsvoorschriften in het Verenigd Koninkrijk.

(13) De weg was derhalve vrij voor een aanzienlijke handel in BL-voertuigen tussen de Lid-Staten. De vraag was bijzonder sterk naar de linksbestuurde versie van het Metro-model die door voor het eerst op 17 juli 1980 afgegeven type-goedkeuringscertificaten werd gedekt.

D. DE REACTIE VAN BL

(14) Naar bleek werd door de erkende BL-dealers in het Verenigd Koninkrijk de import van wagens van het Metro-model niet bepaald met gejuich begroet. Hun misnoegen kwam tot uiting op vergaderingen

van de Dealersraad van BL, waar erkende dealers en het BL-bestuur de gelegenheid wordt geboden over hun wederzijdse problemen te spreken. Het onderzoek van de Commissie bracht daarop aan het licht dat BL op de klachten van de dealers op 4 november 1981 antwoordde door de Dealersraad mede te delen dat er geen commerciële rechtvaardiging meer bestond om de type-goedkeuring van het Verenigd Koninkrijk voor linksbestuurde auto's te handhaven en dat men de bestaande goedkeuringen vanaf oktober 1981 zou moeten laten aflopen.

(15) De indruk die BL bij de Dealersraad wekte, dat als gevolg van haar maatregelen geen type-goedkeuring met ingang van oktober 1981 meer zou worden afgegeven, was echter onjuist. In feite kunnen alle vóór de datum waarop de type-goedkeuring zou vervallen vervaardigde voertuigen te allen tijde worden geregistreerd. Zelfs voertuigen die na die datum zijn vervaardigd, kunnen, in zoverre de aanvraag binnen een periode van zes maanden nadien is gedaan, nog worden geregistreerd. In het geval van de linksbestuurde variant van de Metro betekent dit dat vóór oktober 1981 vervaardigde voertuigen nog steeds kunnen worden geregistreerd, terwijl voor na dat tijdstip vervaardigde voertuigen dat tot 1 april 1981 nog kon gebeuren.

(16) Ondanks het feit dat BL ervan op de hoogte moet zijn geweest dat de type-goedkeuring voor de linksbestuurde Metro beschikbaar bleef, bleek uit een onderzoek van de zakelijke bescheiden van BL over de periode oktober 1981 tot april 1982 dat de vennootschap van tijd tot tijd tot haar gerichte verzoeken om hulp had afgewezen met het argument dat de type-goedkeuring niet bestond.

(17) Het besluit van BL om de type-goedkeuring niet te vernieuwen en haar bewering dat zulk een goedkeuring niet bestond terwijl zij nog van kracht was, waren niet de enige maatregelen van de onderneming om de wederinvoer van linksbestuurde Metro's te belemmeren. Uit andere documenten die door de Commissie zijn onderzocht, blijkt dat BL in de periode van juni 1981 tot januari 1982 consequent weigerde de informatie te verstrekken die ter verkrijging van certificaten van overeenstemming nodig was. Of BL nu het bestaan van de type-goedkeuring ontkende dan wel eenvoudigweg weigerde om kopers bij het verkrijgen van certificaten van overeenstemming te helpen door essentiële informatie achter te houden, het resultaat bleef hetzelfde. In beide gevallen konden linksbestuurde Metro's niet op rechtmatige wijze voor het wegverkeer in Engeland, Schotland en Wales worden gebruikt.

(18) De inspecteurs van de Commissie onderzochten bij BL ter plaatse met name een zogenoemd „piraten"-dossier. Dit dossier bevatte correspondentie met verscheidene autohandelaren en particulieren waaruit de volgende feiten bleken: op 18 juni 1981 deelde BL aan Auto Europa, te Birmingham, mede dat er geen certificaten van overeenstemming voor linksbestuurde Metro's beschikbaar waren en weigerde de desbetreffende nummers van de type-goedkeuringscertificaten te verstrekken; op 23 juni 1981 schreef BL aan International Cars RTH Ltd, te Edgware, in dezelfde bewoordingen; op 11 augustus 1981 schreef BL aan mevrouw Fox, te Pevensey, een brief waarin in feite werd ontkend dat de NTR voor voertuigen gold, die in andere Lid-Staten dan het Verenigd Koninkrijk werden verkocht; op 16 november 1981 deelde BL aan Royal Cars AMS Auto's Ltd, te Londen, mede dat zij geen nummers van type-goedkeuringscertificaten zou verstrekken voor linksbestuurde Metro's; op 17 november 1981 schreef BL aan de heer Merson, de klager in deze zaak, om hem ervan in kennis te stellen dat BL niet in staat was om de nummers van de type-goedkeuringscertificaten voor linksbestuurde Metro's te verstrekken; op 12 januari 1982 informeerde BL de heer Doyle, te Preston, dat linksbestuurde Metro's geen type-goedkeuring hadden gekregen. Niettemin was de type-goedkeuring voor linksbestuurde Metro's gedurende de gehele desbetreffende periode nog geldig en konden certificaten van overeenstemming worden uitgereikt.

(19) Het is tegen deze achtergrond dat op 2 februari 1982 in het Lagerhuis een vraag werd gesteld ten einde over de voornemens van de regering in deze zaak informatie te verkrijgen. Het antwoord van de „Secretary of State for Transport" hield in dat zijn ambtenaren de fabrikanten en hun erkende dealers benaderen om te overleggen hoe individuele kopers en individuele dealers snel en ongehinderd toegang tot de type-goedkeuringsinformatie kon worden geboden, welke informatie zij nodig hadden en waarop zij krachtens het internationale handelsrecht aanspraak konden doen gelden.

(20) Drie weken later gaf BL aan, dat zij haar beleid had herzien en nu de nodige certificaten kon afgeven. BL besloot evenwel voor het opstellen van een certificaat een bedrag van 150 pond sterling te verlangen en eiste betaling vóór het verstrekken van de informatie. De omstandigheid dat het werk dat met afgifte van het certificaat was gemoeid, zuiver administratief van aard was, bracht de Commissie ertoe een onderzoek te wijden aan de prijsstellingspolitiek van BL, ten einde na te gaan of het bedrag van 150 pond sterling niet buitensporig of discriminatoir was.

(21) Uit het onderzoek bleek dat BL voor de verschillende soorten type-goedkeuringsinformatie uiteenlopende bedragen had berekend. Zo had BL voor ieder voertuig (links- of rechtsbestuurd) onder-

scheidenlijk niets of 25 pond sterling in rekening gebracht naar gelang de aanvrager een particulier dan wel een autohandelaar was. In juli 1981, toen op vergaderingen van de Dealersraad voor het eerst ongerustheid over de toevloed van linksbestuurde voertuigen aan de dag trad, verhoogde BL echter haar aan een autohandelaar te berekenen prijs voor een certificaat van overeenstemming voor linksbestuurde varianten tot 150 pond sterling, terwijl zij die voor particulieren en rechtsbestuurde voertuigen op 25 pond sterling handhaafde. Terzelfder tijd verhoogde BL bovendien de prijs voor een sub-MAC voor te Seneffe gefabriceerde linksbestuurde modellen waarvoor zij een PMAC had verkregen, en wel van 100 pond sterling tot 150 pond sterling.

(22) Toen de voorraden rechtsbestuurde en linksbestuurde BL-varianten die buiten het Verenigd Koninkrijk waren vervaardigd als gevolg van de sluiting van het bedrijf van BL te Seneffe in januari 1981 snel slonken, en het aantal rechtsbestuurde voertuigen die in het Verenigd Koninkrijk waren vervaardigd, maar daarbuiten verkocht, aldus werd beperkt, was de belangrijkste kostenpost die de handelaren door BL werd opgelegd de 150 pond sterling wanneer het door autohandelaren wederingevoerde linksbestuurde varianten betrof. Dit bedrag van 150 pond sterling bleek zesmaal de prijs te zijn die particuliere importeurs of handelaren werd berekend voor het kleine aantal rechtsbestuurde varianten van hetzelfde voertuig dat zijn weg naar het Verenigd Koninkrijk vond, en toch was, zoals uit het onderzoek van de Commissie bleek, de tijd die gemoeid was met administratief werk voor beide varianten gelijk, namelijk twee uur.

(23) Ten einde deze belemmeringen te omzeilen, deden enkele handelaren een beroep op de hulp van BL om voor hun eigen wederinvoer een PMAC te verkrijgen. Met de hulp van BL had men een PMAC voor ongeveer 800 pond sterling kunnen verkrijgen, ongeacht of er al dan niet een nationaal type-goedkeuringscertificaat van kracht was. BL weigerde echter de handelaren de informatie te verstrekken die voor de verkrijging van deze alternatieve vorm van type-goedkeuring vereist was. Bovendien bleef BL, toen zij besloten had tegen het einde van 1982 opnieuw een nationaal type-goedkeuringscertificaat voor linksbestuurde modellen aan te vragen, onwillig om samen te werken. In feite was de enige concessie waartoe BL jegens de handelaren bereid bleek, een verlaging van de kosten voor een certificaat van overeenstemming van 150 tot 100 pond sterling. Deze prijs, die met ingang van 16 maart 1983 gold toen de nieuwe type-goedkeuring voor linksbestuurde wagens van kracht werd, lijkt echter ten koste van individuele kopers van linksbestuurde varianten te zijn vastgesteld, want zij moeten thans 100 pond sterling in plaats van 25 pond sterling betalen.

II. JURIDISCHE BEOORDELING

A. ARTIKEL 86

(24) Volgens artikel 86 van het EEG-Verdrag is het met de gemeenschappelijke markt onverenigbaar en verboden, voor zover de handel tussen Lid-Staten daardoor ongunstig kan worden beïnvloed, dat een of meer ondernemingen misbruik maken van een machtspositie op de gemeenschappelijke markt of op een wezenlijk deel daarvan.

a) **Machtspositie**

(25) i) *De relevante markt*

De relevante markt is de markt voor de verstrekking van informatie over nationale type-goedkeuringscertificaten, welke een importeur nodig heeft die een BL-voertuig voor het wegverkeer in Groot-Brittannië, een grondgebied dat een wezenlijk deel uitmaakt van de gemeenschappelijke markt, wil laten registreren.

ii) *BL's machtspositie*

BL's machtspositie op de bovengenoemde markt vloeit voort uit de voorschriften van de wegenverkeerswetgeving van het Verenigd Koninkrijk (Road Traffic Acts) en uit de krachtens deze wetten uitgevaardigde Motor Vehicles (Type Approval) (Great Britain)-regeling. Uit hoofde daarvan is alleen BL bevoegd de nationale type-goedkeuring voor voertuigen van eigen fabrikaat aan te vragen en vervolgens de certificaten van overeenstemming uit te reiken die voor voertuigregistratie en het gebruik op de weg nodig zijn. De theoretische beschikbaarheid van de alternatieve PMAC-procedure ter verkrijging van type-goedkeuring voor individuele voertuigen betekent niet dat deze analyse daarmee is ondergraven. In de eerste plaats zijn de kosten om die goedkeuring individueel te verkrijgen, te weten 20 000 pond sterling, onoverkomelijk en in de tweede plaats verstrekte BL aan importeurs niet de nodige informatie om het PMAC voor 800 pond sterling te verkrijgen en zal zij dat ook verder niet doen. Onder die omstandigheden kan de PMAC-procedure niet als een substituut worden beschouwd.

b) **Misbruik**

(26) BL heeft van haar machtspositie in Groot-Brittannië, dat een wezenlijk deel van de gemeenschappelijke markt vormt, op een aantal manieren misbruik gemaakt. In de eerste plaats weigerde BL een aantal handelaren en particulieren die linksbestuurde Metro's in Groot-Brittannië wensten weder in te voeren van certificaten van overeenstemming te voorzien, ondanks het feit dat ten tijde

van de aanvraag een nationaal type-goedkeuringscertificaat voor deze voertuigen van kracht was. In de tweede plaats besloot BL opzettelijk de nationale type-goedkeuringscertificaten voor de linksbestuurde variant van de Metro niet te laten hernieuwen. In de derde plaats verlangde BL, toen zij tenslotte besloot haar nationale type-goedkeuringscertificaat voor linksbestuurde Metro's te laten hernieuwen, voor de afgifte van een certificaat van overeenstemming een bedrag dat ten opzichte van het bedrag dat BL voor de rechtsbestuurde variant van hetzelfde voertuig verlangde, zowel buitensporig als discriminatoir was. Uit het onder nummer 18 genoemde onderzoek van de Commissie blijkt, dat de weigering van BL om importeurs ter zijde te staan, voortduurde. Het gevolg hiervan was dat Metro's van BL die vanuit andere Lid-Staten werden ingevoerd, niet op rechtmatige wijze konden worden gebruikt en dat gebruik van voertuigen waarnaar een duidelijke vraag bestond en nog steeds bestaat, wordt tegengewerkt. BL heeft door haar optreden derhalve misbruik gemaakt van haar machtspositie op de markt voor de verschaffing van informatie inzake nationale type-goedkeuringscertificaten die met het oog op de registratie van haar voertuigen voor het wegverkeer in Groot-Brittannië vereist is.

(27) Voor een dergelijk gedrag is geen enkele objectieve rechtvaardigingsgrond aan te voeren. Het eerste misbruik, te weten de weigering certificaten van overeenstemming af te geven, kan niet eenvoudigweg als een administratieve vergissing worden weggewuifd. Dergelijke besluiten worden in de BL-organisatie niet op plaatselijk niveau genomen, maar behoren tot de verantwoordelijkheid van één gecentraliseerde afdeling. Onder die omstandigheden kan moeilijk worden aangenomen dat de type-goedkeuringsafdeling niet op de hoogte zou zijn geweest van het verlangen van haar onderneming wederimport te belemmeren; BL's verklaring overtuigt daarom niet. BL's poging tot rechtvaardiging van haar tweede misbruik, namelijk haar besluit het nationale type-goedkeuringscertificaat voor de linksbestuurde Metro niet te laten hernieuwen, moet in hetzelfde licht worden gezien. Het verlangen van de onderneming om op de administratieve kosten te besparen, had een geloofwaardige verklaring voor haar gedrag kunnen zijn, indien haar besluit niet was genomen in een tijd waarin de Dealersraad druk op BL uitoefende om de toevloed van wederingevoerde Metro's naar het Verenigd Koninkrijk in te dammen.

(28) Grotendeels dezelfde overwegingen gelden voor BL's poging om aan te tonen dat het bedrag van 150 pond sterling voor de afgifte van een certificaat van overeenstemming wegens de gestegen algemene kosten gerechtvaardigd was. Opnieuw kloppen het tijdstip van BL's ingrijpen en de omvang van de *prijsverhoging niet* met haar uitleg. Hoe zwak het argument van BL voor de berekende 150 pond sterling is, blijkt nog des te duidelijker in het licht van haar besluit om in feite de voor handelaren aangerekende bedragen met 50 pond sterling tot 100 pond sterling te verlagen, terwijl de onderneming terzelfder tijd die voor particulieren tot 100 pond sterling verhoogde. Hieruit blijkt dat de kostenfactor niet het beslissende element bij de vaststelling van deze bedragen was. Bovendien ligt de prijs van 100 pond sterling aanzienlijk boven het bedrag dat het Hof van Justitie in zijn arrest in zaak 26/75, General Motors tegen Commissie [1], als redelijk aangaf, ook wanneer men rekening houdt met de inflatie. Onder de onderhavige omstandigheden vormen zowel de bedragen van 150 en 100 pond sterling bij handelaren als het herziene bedrag van 100 pond sterling bij particulieren als het ware boeten op wederimport en derhalve misbruiken van de machtspositie van BL.

c) **Gevolgen voor de handel tussen Lid-Staten**

(29) BL belemmerde de handel tussen Lid-Staten door eigenaren van geïmporteerde voertuigen registratie voor deze voertuigen voor verkeer in Groot-Brittannië te verhinderen. Het optreden van BL had bovendien ten gevolge dat aspirant-importeurs ervan werden weerhouden te profiteren van de lagere prijzen voor BL-voertuigen elders op de gemeenschappelijke markt. In het bijzonder werden autohandelaren ervan weerhouden te voldoen aan een aanzienlijke vraag naar Metro's, waaraan ze anders wel hadden kunnen voldoen. Bovendien kwam, toen de type-goedkeuring beschikbaar kwam, het feit dat BL 100 pond sterling berekende voor de afgifte van type-goedkeuringsinformatie aan importeurs neer op afstraffing van neveninvoer. Bijgevolg belemmerde BL, en belemmert zij nog steeds, het vrije verkeer van goederen en de economische interpenetratie van de markten, waarvan de aanmoediging in het EEG-Verdrag wordt beoogd.

B. ARTIKEL 15 VAN VERORDENING Nr. 17

(30) Artikel 15, lid 2, sub a), van Verordening nr. 17 geeft de Commissie de bevoegdheid bij beschikking geldboeten op te leggen van duizend tot een miljoen rekeneenheden of zelfs meer, maar niet hoger dan een bedrag overeenkomende met 10 % van de omzet in het voorafgaande boekjaar, wanneer een onderneming die deel heeft aan een inbreuk, opzettelijk of uit onachtzaamheid inbreuk maakt op artikel 86 van het Verdrag.

(31) Bij de vaststelling van het boetebedrag in deze zaak moet rekening worden gehouden met de ernst en de duur van de inbreuk. BL had moeten weten dat

[1] Jurispr. 1975, blz. 1367.

haar optreden een aantal van de door de Commissie in haar Beschikking 75/75/EEG (General Motors Continental) (1) aangevochten misbruiken inhield. De inbreuken duurden geruime tijd, te weten van oktober 1981 tot maart 1983 voor de opschorting van de type-goedkeuring voor linksbestuurde varianten, van juni 1981 tot heden voor de kosten voor afgifte van certificaten van overeenstemming en van oktober 1981 tot april 1982 voor de niet-verstrekking van certificaten van overeenstemming toen de type-goedkeuring nog van kracht was. Hoewel door het door de Commissie verzamelde bewijsmateriaal wordt aangetoond dat BL de inbreuken opzettelijk pleegde, moet bij de bepaling van de hoogte van de geldboete wel rekening worden gehouden met de bereidwilligheid tot medewerking bij BL met betrekking tot enkele, in deze beschikking vastgestelde inbreuken,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

Vastgesteld wordt dat BL in de volgende opzichten inbreuk heeft gepleegd op artikel 86 van het EEG-Verdrag en daarmee voortgaat:

i) door tussen juni 1981 en april 1982 te weigeren certificaten van overeenstemming af te geven, toen voor de linksbestuurde variant van het model Metro nog een type-goedkeuringscertificaat geldig was;

ii) door in november 1981 te besluiten voor de linksbestuurde variant van het model Metro geen type-goedkeuring meer aan te vragen en daardoor wederinvoer van dit voertuig uit andere Lid-Staten in het Verenigd Koninkrijk te verhinderen;

iii) door de handelaren voor de afgifte van certificaten van overeenstemming voor linksbestuurde Metro's tussen augustus 1981 en april 1982 150 pond sterling in rekening te brengen en voor dezelfde dienst na 16 maart 1983, toen het type-goedkeuringscertificaat voor de linksbestuurde variant van de Metro werd hernieuwd, onafhankelijke dealers en particulieren 100 pond sterling te laten betalen.

Artikel 2

Voor de inbreuken bedoeld in artikel 1 wordt BL een geldboete van 350 000 (driehonderdvijftigduizend) Ecu, dat wil zeggen 207 876,55 pond sterling, opgelegd. Deze geldboete moet binnen drie maanden na de datum van kennisgeving van deze beschikking op de rekening van de Commissie van de Europese Gemeenschappen bij Lloyds Bank, Overseas Department, PO Box 19, 6 Eastcheap, Londen (rekening nr. 1086341) worden gestort.

Artikel 3

BL moet de in artikel 1, sub iii), omschreven inbreuk beëindigen en de Commissie onverwijld van de daartoe genomen maatregelen in kennis stellen.

Artikel 4

Deze beschikking is gericht tot:

BL plc,
33 – 35 Portman Square,
UK-London W1H 0HQ.

Deze beschikking vormt overeenkomstig het bepaalde in artikel 192 van het EEG-Verdrag executoriale titel.

Gedaan te Brussel, 2 juli 1984.

Voor de Commissie
Frans ANDRIESSEN
Lid van de Commissie

(1) PB nr. L 29 van 3. 2. 1975, blz. 14.