KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 2. juli 1984

om en procedure i henhold til EØF-traktatens artikel 86
(IV/30.615 – BL)

(Kun den engelske udgave er autentisk)

(84/379/EØF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR –

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det europæiske økonomiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning nr. 17 af 6. februar 1962 første forordning om anvendelse af bestemmelserne i traktatens artikler 85 og 86 [1], senest ændret ved akten vedrørende Grækenlands tiltrædelse, særlig artikel 3,

under henvisning til den af Derek Merson, forhandler, fremsatte begæring i henhold til artikel 3 i forordning nr. 17 af 6. november 1981,

under henvisning til Kommissionens beslutning af 28. juni 1982 om at indlede en procedure i denne sag,

efter at have givet BL lejlighed til at udtale sig vedrørende de af Kommissionen fremsatte klagepunkter i overensstemmelse med artikel 19, stk. 1, forordning nr. 17 og med bestemmelserne i Kommissionens forordning nr. 99/63/EØF af 25. juli 1963 om udtalelser i henhold til artikel 19, stk. 1 og 2, i Rådets forordning nr. 17 [2],

efter høring af Det rådgivende Udvalg for Kartel- og Monopolspørgsmål, og

ud fra følgende betragtninger:

I. FAKTISKE OMSTÆNDIGHEDER

A. BL

(1) BL, der fik sin nuværende struktur den 11. august 1975, har siden den 31. juli 1981 drevet virksomhed som public limited company (offentligt selskab med begrænset ansvar).

(2) BL er den næststørste automobilfabrikant i Det forenede Kongerige og ligger på en syvendeplads i hele Europa målt i forhold til omsætningen. Den 31. december 1982 ejede Det forenede Kongeriges regering 99,7 % af den udstedte kapital i selskabet, og 69 000 private aktionærer tegnede sig for de resterende 0,3 %.

B. DE BRITISKE BESTEMMELSER OM TYPEGODKENDELSE

(3) I de fleste tilfælde kan personvogne kun blive godkendt til kørsel på veje i Det forenede Kongerige (England, Wales og Skotland), såfremt der foreligger en gyldig typeattest for det pågældende køretøj, hvad enten den er fabrikeret i Det forenede Kongerige eller er importeret. En sådan typeattest viser, at køretøjet opfylder visse standarder med hensyn til indretning, konstruktion og miljøbeskyttelse. De nuværende bestemmelser, der regulerer de nationale typegodkendelsesordninger, er indeholdt i Statutory Instrument nr. 1092 af 1979, som ændret ved Statutory Instrument nr. 1980/879 og nr. 1165, 1981/696 og nr. 1619 og nr. 1982/8. Disse bekendtgørelser udstedes af Det forenede Kongeriges trafikminister med hjemmel i færdselsloven (Road Traffic Acts) af 1972 og 1974.

(4) Bekendtgørelserne om standardtypegodkendelse (National Type Approval, herefter benævnt NTA) finder ikke anvendelse på alle kategorier af køretøjer. Navnlig er det ikke nødvendigt med typeattest i tilfælde af midlertidig eller personlig import som defineret i bestemmelserne. Men i alle andre tilfælde finder NTA-bekendtgørelserne anvendelse, og bestemmelserne heri kan ikke fraviges. Således er det i henhold til § 51 (1) i Road Traffic Act af 1972 og NTA-bekendtgørelse

[1] EFT nr. 13 af 21. 2. 1962, s. 204/62.
[2] EFT nr. 127 af 20. 8. 1963, s. 2268/63.

nr. 14, strafbart for enhver person at benytte, at foranledige eller tillade benyttelse af et køretøj, der skal typegodkendes, på veje i Det forenede Kongerige, såfremt dette køretøj ikke er blevet godkendt. Tilsvarende er det i henhold til § 62 i Road Traffic Act af 1972 med senere ændringer strafbart at sælge, levere eller tilbyde at sælge eller levere et køretøj, der skal typegodkendes, såfremt godkendelse ikke er meddelt.

(5) NTA-bekendtgørelserne kan overholdes på forskellig måde, og godkendelsesproceduren er principielt inddelt i to etaper. For køretøjer, der er produceret i EØF og sælges fabriksnye i Storbritannien, udfærdiger transportministeriet således først en NTA-attest til fabrikanten, som dernæst udsteder en attest på, at det enkelte køretøj ved udleveringen er i overensstemmelse med den godkendte type.

(6) Alternativt kan en fabrikant – og i dette tilfælde enhver anden, herunder en importør – ansøge om en attest vedrørende en enkelt model i en serie. På grundlag af denne ansøgning, som er en del af standardproceduren for opnåelse af standardtypegodkendelsen for køretøjer, der er produceret uden for EØF, udstedes der en attest, kaldet Primary Minister's Approval Certificate (PMAC). På grundlag heraf kan der udfærdiges senere attester, de såkaldte Minister's Approval Certificates (sub-MAC's). Disse attester udstedes enten af fabrikanten efter anmodning, såfremt fabrikanten har fået meddelt PMAC-attesten, eller af importøren selv, såfremt det er ham, der har fået meddelt PMAC-attesten.

(7) Selv om der i henhold til NTA-bekendtgørelserne åbnes mulighed for, at en importør kan ansøge om en PMAC-attest, vil de fleste importører, det være sig enkeltpersoner eller forhandlere, efter al sandsynlighed ikke benytte sig af denne mulighed, idet de for at opnå en PMAC-attest individuelt eventuelt er nødt til at fremstille køretøjet til syn, hvilket vil koste ca. 20 000 £. Selv om fabrikanten giver ansøger systeminformation, hvorved fremstilling til syn bliver unødvendig, vil omkostningerne ved at opnå en PMAC-attest – ca. 800 £ – imidlertid sandsynligvis få de fleste importører til at afholde sig herfra. Bortset fra de tilfælde, hvor den ovenfor i nr. 4 nævnte fritagelse finder anvendelse ved personlig import, må enkeltpersoner eller forhandlere nødvendigvis støtte sig på automobilfabrikantens samarbejdsvilje for at kunne overholde NTA-bekendtgørelserne.

C. EFTERSPØRGSLEN EFTER IMPORTEREDE BL-KØRETØJER

(8) I 1981 solgte BL venstrestyrede varianter af sine modeller i visse andre medlemsstater til priser, der lå betydeligt under de priser, som BL's autoriserede forhandlere i Det forenede Kongerige forlangte for tilsvarende højrestyrede køretøjer. Under normale omstændigheder ville efterspørgslen efter prismæssigt attraktive BL-køretøjer i Det forenede Kongerige kunne være tilfredsstillet gennem personlig import af højrestyrede køretøjer solgt uden for Det forenede Kongerige.

(9) På det tidspunkt leverede BL imidlertid kun højrestyrede varianter til sine forhandlere i andre medlemsstater bortset fra Irland ifølge særlige ordninger, der skulle gøre det lettere for diplomater eller militærpersonale at købe disse køretøjer. Heraf fulgte, at den eneste måde, hvorpå efterspørgslen efter de billigere BL-køretøjer kunne tilfredsstilles, var gennem import af venstrestyrede varianter.

(10) Da BL i 1981 lukkede samlefabrikken i Seneffe i Belgien, måtte potentielle kunder i Det forenede Kongerige, der ønskede at drage fordel af prisforskellene mellem Det forenede Kongerige og visse andre medlemsstater, købe køretøjer, der var produceret i Det forenede Kongerige i henhold til specifikationer gældende for andre medlemsstater og dernæst reimportere disse køretøjer.

(11) Når importøren havde fået et venstrestyret køretøj, var der flere problemer, der skulle løses, før dette køretøj lovligt kunne benyttes på vejene. For det første måtte han for at opnå en typeattest fra fabrikanten godtgøre, at visse mindre ændringer af specifikationerne var blevet gennemført.

(12) Når først der var blevet meddelt typegodkendelse, ville ejeren dernæst normalt ønske at få ombygget sit køretøj til højrekørsel, selv om det ikke er forbudt at føre et venstrestyret køretøj.

Men der er ikke store tekniske vanskeligheder forbundet med ombygningen, som hverken gør typegodkendelsen ugyldig eller strider mod de i Det forenede Kongerige gældende sikkerhedsforskrifter, forudsat at ombygningen gennemføres på forsvarlig vis.

(13) Der var således banet vej for, at der kunne udvikle sig en betydelig handel med BL-køretøjer mellem medlemsstaterne. Navnlig var der særlig stor efterspørgsel efter den venstrestyrede version af Metroen, for hvilken der var meddelt NTA-standardtypegodkendelse, første gang den 17. juli 1980.

D. BL's REAKTION

(14) BL's autoriserede forhandlere i Det forenede Kongerige så ikke positivt på denne import af Metroen. Utilfredsheden gav sig udtryk i møder i BL's Dealer Council, hvor de autoriserede for-

handlere og BL's ledelse har mulighed for at drøfte sager af fælles interesse. Kommissionens undersøgelser viste senere, at BL reagerede på forhandlernes klager den 4. november 1981 ved at informere Dealer Council om, at der »ikke længere var nogen kommerciel begrundelse for at opretholde britisk typegodkendelse for venstrestyrede køretøjer, og at allerede eksisterende godkendelser skulle få lov til at udløbe fra oktober 1981«.

(15) Uanset hvilket indtryk BL gav over for Dealer Council af, at typegodkendelse ikke længere ville være mulig efter oktober 1981 som følge af dens handlinger, så var dette indtryk fejlagtigt. Tværtimod kan alle køretøjer, der er fabrikeret inden den dato, på hvilken typegodkendelsen efter planerne skal udløbe, registreres på et hvilket som helst tidspunkt. Endog køretøjer, der fabrikeres efter denne dato, kan registreres, så længe der indgives ansøgning inden seks måneder. For den venstrestyrede variant af Metroen betyder dette, at køretøjer, der er fabrikeret inden oktober 1981, fortsat kan registreres, mens køretøjer, der er fabrikeret efter denne dato, kunne registreres helt frem til 1. april 1982.

(16) Selv om BL burde have været klar over, at det fortsat var muligt at opnå typegodkendelse for venstrestyrede Metro'er, viste en undersøgelse af BL's bøger for perioden oktober 1981 til april 1982, at selskabet ved enkelte lejligheder havde afslået anmodninger om bistand med den begrundelse, at der ikke eksisterede nogen typegodkendelse.

(17) BL's beslutning om ikke at forny typegodkendelse samt påstandene om, at en sådan godkendelse ikke eksisterede, skønt den fortsat var i kraft, var ikke de eneste foranstaltninger, som selskabet traf med henblik på at hindre reimport af venstrestyrede Metro'er. Andre dokumenter, som Kommissionen har undersøgt, viser, at BL i perioden fra juni 1981 til januar 1982 konsekvent nægtede at give de oplysninger, der var nødvendige for at opnå typeattester. Hvad enten BL benægtede eksistensen af en typegodkendelse, eller simpelthen afviste at yde bistand til at opnå typeattester ved at tilbageholde vitale oplysninger, var resultatet det samme. I begge tilfælde kunne venstrestyrede Metro'er ikke lovligt benyttes på vejene i England, Skotland og Wales.

(18) Kommissionens inspektører undersøgte i særdeleshed en »pirat«-sagsmappe hos BL. Denne sagsmappe indeholdt korrespondance med adskillige bilforhandlere og enkeltpersoner, hvoraf følgende fremgik: Den 18. juni 1981 underrettede BL Auto Europa, Birmingham, om, at der ikke kunne fås typeattester til venstrestyrede Metro'er, og afslog at oplyse de relevante NTA-numre; den 23. juni 1981 skrev BL en tilsvarende skrivelse til International Cars RHT Ltd, Edgware; i en skrivelse af 11. august 1981 til Mrs. Fox, Pevensey, benægtede BL i realiteten, at NTA for venstrestyrede Metro'er fandt anvendelse på køretøjer, der var solgt i andre medlemsstater end Det forenede Kongerige; den 16. november 1981 meddelte BL Royal Cars AMS Autos Ltd, London, at selskabet ikke ville oplyse NTA-numre for venstrestyrede Metro'er; den 17. november 1981 skrev BL til hr. Merson, klageren i den foreliggende sag, og meddelte ham, at BL ikke var i stand til at oplyse NTA-numre for nogen venstrestyret Metro; den 12. januar 1982 underrettede BL hr. Doyle Preston, om, at venstrestyrede Metro'er ikke var typegodkendt. På alle afgørende tidspunkter var en typegodkendelse for den venstrestyrede Metro imidlertid stadig gældende, og typeattester kunne have været meddelt.

(19) På denne baggrund blev der stillet en forespørgsel i det britiske underhus den 2. februar 1982, hvori spørgeren forsøgte at få regeringen til at afsløre sine intentioner på dette område. I sit svar anførte trafikministeren, at hans embedsmænd var i gang med at rette henvendelse til fabrikanterne og deres autoriserede forhandlere med henblik på at drøfte, hvorledes individuelle kunder og forhandlere hurtigt og uhindret kunne få adgang til de oplysninger vedrørende typegodkendelse, de havde brug for, og som de havde ret til i henhold til international handelsret.

(20) Tre uger senere meddelte BL, at virksomheden havde revideret sin politik og nu var i stand til at udstede de nødvendige attester. Imidlertid besluttede BL at opkræve et gebyr på 150 £ for udfærdigelsen af en attest og forlangte betaling, inden man gav oplysninger. Det forhold, at det arbejde, der medgik til udstedelsen af en attest, var af ren administrativ karakter, gav Kommissionen anledning til at undersøge BL's prispolitik med henblik på at finde frem til, om dette tal på 150 £ var urimeligt stort eller diskriminerende.

(21) Undersøgelsen viste, at BL havde forlangt forskellige beløb for forskellige former for oplysninger vedrørende typegodkendelse. Således havde BL forlangt enten ingenting eller 25 £ for hvert køretøj

(venstre- eller højrestyret), alt efter om ansøgeren var en privatperson eller en forhandler. Men i juli 1981, da der for første gang blev udtrykt bekymring ved møderne i Dealer Council vedrørende strømmen af venstrestyrede køretøjer, forhøjede BL afgiften for meddelelse af typeattest til en forhandler af venstrestyrede varianter til 150 £, medens den bibeholdt gebyret på 25 £ for privatpersoner og højrestyrede køretøjer. Samtidig forhøjede BL gebyret for udfærdigelse af en »Sub-MAC«-attest for venstrestyrede modeller, som var blevet fabrikeret i Seneffe, og for hvilke den havde opnået en PMAC-attest. I dette tilfælde blev prisen forhøjet fra 100 til 150 £.

(22) Forsyningerne af højere- og venstrestyrede BL-varianter, der blev fabrikeret uden for Det forenede Kongerige, svandt hurtigt ind som følge af lukningen af BL's fabrik i Seneffe i januar 1981 samtidig med, at antallet af højrestyrede køretøjer, der blev produceret i Det forenede Kongerige, men solgt i udlandet, var så begrænset, således at det største gebyr, BL opkrævede, var gebyret på 150 £, der blev pålagt forhandlerne for reimporterede venstrestyrede varianter. Dette beløb på 150 £ viste sig at være seks gange så stort som det beløb, der blev pålagt private importører eller forhandlere af det lille antal højrestyrede varianter af samme køretøj, som fandt vej til Det forenede Kongerige, selv om, som Kommissionens undersøgelse viste, mængden af administrativt arbejde var det samme for de to varianter – nemlig to timers skrivebordsarbejde.

(23) Det var med henblik på at undgå disse hindringer, at visse forhandlere forsøgte at få BL til at hjælpe sig med at opnå en PMAC-attest for deres reimport. Med BL's hjælp kunne en PMAC-attest have været opnået for ca. 800 £, uanset om NTA-attesten var i kraft eller ej. BL nægtede imidlertid at give forhandlerne de systemoplysninger vedrørende standardgodkendelse. Derudover var BL, da virksomheden ved udgangen af 1982 besluttede igen at anmode om standardtypegodkendelse for ventrestyrede køretøjer, fortsat usamarbejdsvillig. Den eneste indrømmelse, som BL var villig til at gøre over for forhandlere, var at skære gebyret for udfærdigelse af typeattest ned fra 150 til 100 £. Imidlertid ser det ud til, at denne ændring af gebyret, der fik virkning den 16. marts 1983 samtidig med, at den nye typegodkendelse for venstrestyrede køretøjer trådte i kraft, er sket på bekostning af individuelle købere af venstrestyrede varianter, der nu må betale 100 £ i stedet for 25 £.

II. RETLIG VURDERING

A. ARTIKEL 86

(24) I henhold til EØF-traktatens artikel 86 er en virksomheds misbrug af en dominerende stilling på fællesmarkedet eller en væsentlig del heraf uforenelig med fællesmarkedet og er forbudt, hvis samhandelen mellem medlemsstater herved kan påvirkes.

a) Dominerende stilling

(25) (i) *Det relevante marked*

Det relevante marked er markedet for levering af oplysninger til brug for national typeattest, som en importør skal have for at opnå tilladelse til at benytte et BL-køretøj på veje i Storbritannien, som er en væsentlig del af fællesmarkedet.

(ii) *BL's dominerende stilling*

BL's dominerende stilling på det ovenfor anførte marked er opstået på grund af bestemmelserne i Det forenede Kongerige færdselslovgivning (Road Traffic Acts) samt bekendtgørelserne om typegodkendelse af motorkøretøjer (Storbritannien), der er udstedt i medfør af denne lovgivning, og i følge hvilke BL bemyndiges til alene at ansøge om standardtypegodkendelse for egne køretøjer og senere at udstede de typeattester, der er nødvendige, såfremt et køretøj skal tillades til benyttelse på vej. Det forhold, at der faktisk eksisterer en alternativ PMAC-procedure til opnåelse af typegodkendelse for individuelle køretøjer forringer på ingen måde denne analyses gyldighed. For det første er omkostningerne ved at opnå en sådan godkendelse individuelt – nemlig 20 000 £ – i sig selv prohibitive, og for det andet har BL ikke givet og vil ikke give importørerne de oplysninger, der er nødvendige for at opnå PMAC-attesten for 800 £. Under disse omstændigheder kan PMAC-proceduren ikke betragtes som en alternativ løsning.

b) Misbrug

(26) BL har på forskellig vis misbrugt sin dominerende stilling i Storbritannien, der er en væsentlig del af fællesmarkedet. For det første nægtede BL at udlevere typeattest til en række forhandlere og privatpersoner, der ønskede at reimportere venstrestyrede Metro-køretøjer til Det forenede Kongerige, på trods af at der på tidspunktet for ansøgningen eksisterede en NTA-attest for disse

køretøjer. For det andet besluttede BL bevidst ikke at ajourføre datoerne for de typegodkendelser, der var meddelt for den venstrestyrede variant af Metro'en. Da BL for det tredje endelig besluttede at ajourføre NTA-attesten for den venstrestyrede Metro, forlangte virksomheden et gebyr for at udstede en typeattest, der både var urimeligt stort og diskriminerende, når man tager det gebyr i betragtning, som BL afkrævede for den højrestyrede variant af samme køretøj. Kommissionens undersøgelser, der omtales ovenfor under nr. 18, viser, at BL konsekvent afslog at bistå importører. Som følge heraf kunne BL Metro'er, der var blevet indført fra andre medlemsstater, ikke lovligt benyttes, og køretøjer, for hvilke der klart eksisterede og stadig eksisterer en efterspørgsel, belægges med en straflignende afgift. Gennem sin adfærd har BL derfor misbrugt sin dominerende stilling på markedet for levering af oplysninger til brug for national typeattest, der er nødvendig for godkendelse af virksomhedens køretøjer til benyttelse på veje i Storbritannien.

(27) Der er intet, der objektivt set kan gøre en sådan adfærd berettiget. Det første eksempel på misbrug – nemlig vægringen ved at udstede typeattester – kan ikke blot bortforklares som en administrativ fejl. Sådanne beslutninger træffes ikke på lokalt niveau i BL's organisation, men derimod af en centraliseret afdeling. Under disse omstændigheder forekommer det usandsynligt, at typegodkendelsesafdelingen ikke skulle have været klar over selskabets ønske om at hindre reimport, og BL's forklaring er derfor ikke overbevisende. BL's forsøg på at retfærdiggøre det andet eksempel på misbrug – nemlig beslutningen om ikke at ajourføre NTA-attesten for venstrestyrede Metro'er – skal ses under samme synsvinkel. Selskabets ønske om at reducere administrationsomkostningerne kunne have været en plausibel forklaring på adfærden, hvis blot ikke beslutningen var blevet truffet på et tidspunkt, da Dealer Council pressede på for at få BL til at begrænse strømmen af reimporterede Metro'er til Det forenede Kongerige.

(28) Nogenlunde de samme overvejelser gør sig gældende med hensyn til BL's forsøg på at bevise, at gebyret på 150 £ for udstedelse af typeattest kunne begrundes i en stigning i generalomkostningerne. Også her harmonerer tidspunktet for BL's aktion og omfanget af prisstigningen dårligt med virksomhedens forklaringer. Svagheden i BL's begrundelse for at pålægge et gebyr på 150 £ træder endnu tydeligere frem, når man ser den i lyset af beslutningen om faktisk at reducere gebyret for forhandlere med 50 £ til 100 £, samtidig med at gebyret for enkeltpersoner forhøjedes til 100 £. Det er således indlysende, at omkostningsfaktorerne ikke har spillet nogen afgørende rolle ved fastlæggelsen af disse gebyrers størrelse. Dertil kommer, at gebyret på 100 £ ligger langt over det beløb, som Domstolen i dommen i sag 26/75 (General Motors/Kommissionen) (1) anførte som værende rimeligt, når der tages højde for inflationen. Under disse omstændigheder udgør både gebyret på 150 £ og 100 £ for forhandlerne, og det ændrede gebyr på 100 £ for privatpersoner sanktioner rettet mod reimport og er således misbrug af BL's dominerende stilling.

c) **Påvirkning af handelen mellem medlemsstater**

(29) BL lagde hindringer i vejen for handelen mellem medlemsstater ved at forhindre ejere af importerede køretøjer i at få disse godkendt til benyttelse på veje i Storbritannien. BL's adfærd havde ligeledes den virkning, at potentielle importører afholdt sig fra at udnytte de lavere priser på BL-køretøjer andre steder i fællesmarkedet. I særdeleshed var forhandlere, der ellers ville have været i stand til at tilfredsstille en betydelig efterspørgsel efter Metro'er, afskåret fra at gøre dette. Da NTA-attesten kunne fås, udgjorde gebyret på 100 £ for at give importørerne oplysninger vedrørende typegodkendelse endvidere en straflignende afgift på parallelhandel. BL hindrede og fortsætter derfor med at hindre varernes frie bevægelighed og den sammenkædning af økonomierne, som EØF-traktaten tilsigter at fremme.

B. ARTIKEL 15 I FORORDNING Nr. 17

(30) I henhold til artikel 15, stk. 2, litra a), i forordning nr. 17, kan Kommissionen ved beslutning pålægge virksomheder bøder på mindst 1 000 og højst 1 mio regningsenheder, idet sidstnævnte beløb dog kan forhøjes til 10 % af omsætningen i det sidste regnskabsår i hver af de virksomheder, som har medvirket ved overtrædelsen, såfremt de forsætligt eller uagtsomt overtræder bestemmelserne i traktatens artikel 86.

(31) Ved fastsættelsen af bødens størrelse skal der tages hensyn til både overtrædelsens grovhed og dens varighed. BL burde have vidst, at dens adfærd ville

(1) Sml. 1975, s. 1367.

blive anset som misbrug, jf. Kommissionens beslutning 75/75/EØF (General Motors Continental) (1). I denne sag varede overtrædelserne imidlertid meget lang tid – nemlig fra oktober 1981 til marts 1983, for så vidt angår ophævelsen af NTA-typegodkendelsen for venstrestyrede varianter, fra juni 1981 til i dag, for så vidt angår gebyrer for udstedelse af typeattester, og fra oktober 1981 til april 1982, for så vidt angår vægringen mod at udstede typeattester, selv om typegodkendelsen stadig var i kraft. Selv om det bevismateriale, Kommissionen har samlet, viser, at BL har handlet forsætligt bør der ved fastsættelsen af bødens størrelse tages hensyn til, BL's samarbejdsvilje for så vidt angår visse af de overtrædelser, som i denne beslutning fastslås at være blevet begået –

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Det fastslås, at BL har overtrådt og fortsat overtræder artikel 86 i traktaten om oprettelse af Det europæiske økonomiske Fællesskab, idet selskabet

i) mellem juni 1981 og april 1982 nægtede at udstede typeattester, selv om en NTA-attest var i kraft for den venstrestyrede variant af Metro'en,

ii) i november 1981 besluttede ikke længere at ansøge om NTA-attest for den venstrestyrede variant af Metro'en, hvorved selskabet tilsigtede at forhindre reimport af dette køretøj fra andre medlemsstater til Det forenede Kongerige,

iii) mellem august 1981 og april 1982 afkrævede forhandlere et gebyr på 150 £ for tilvejebringelse af typeattester for venstrestyrede Metro'er, og siden 16. marts 1983, hvor NTA-attesten for den venstrestyrede variant af Metro'en blev fornyet afkrævede både uafhængige forhandlere og enkeltpersoner et gebyr på 100 £ for samme ydelse.

Artikel 2

BL pålægges for de i artikel 1 anførte overtrædelser en bøde på 350 000 (tre hundrede og halvtreds tusinde) ECU (£ 207 876,55). Bøden skal inden for en frist på tre måneder fra datoen for meddelelsen af denne beslutning indbetales på konto nr. 1086341 tilhørende Kommissionen for De europæiske Fællesskaber i Lloyds Bank, Overseas Department, P.O. Box 19, Eastcheap, London.

Artikel 3

BL bringer den i artikel 1, nr. iii), beskrevne overtrædelse til ophør og underretter straks Kommissionen om de skridt, selskabet har taget med henblik herpå.

Artikel 4

Denne beslutning er rettet til
BL PLC
33 – 35 Portman Square
London W1H 0HQ.

Denne beslutning kan tvangsfuldbyrdes i henhold til EØF-traktatens artikel 192.

Udfærdiget i Bruxelles, den 2. juli 1984.

På Kommissionens vegne
Frans ANDRIESSEN
Medlem af Kommissionen

(1) EFT nr. L 29 af 3. 2. 1975, s. 14.