ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 2ας Ιουλίου 1984

σχετικά με διαδικασία εφαρμογής του άρθρου 86 της συνθήκης ΕΟΚ (IV/30.615 – BL)

(Το κείμενο στην αγγλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(84/379/ΕΟΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας,

τον κανονισμό αριθ. 17 του Συμβουλίου της 6ης Φεβρουαρίου 1962, πρώτο κανονισμό εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης ΕΟΚ [1], όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχώρησης της Ελλάδας, και ιδίως το άρθρο 3,

την αίτηση που υπέβαλε βάσει του άρθρου 3 του κανονισμού αριθ. 17 του Συμβουλίου, στις 6 Νοεμβρίου 1981, ο Derek Merson, ανεξάρτητος εμπορευόμενος,

την απόφαση της 28ης Ιουνίου 1982 να κινηθεί η διαδικασία στην υπόθεση αυτή,

Αφού έδωσε στην BL την ευκαιρία να γνωστοποιήσει τις απόψεις της επί των αιτιάσεων που έλαβε υπόψη της η Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 19 του κανονισμού αριθ. 17 του Συμβουλίου και σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 99/63/ΕΟΚ της Επιτροπής της 25ης Ιουλίου 1963 περί των ακροάσεων που προβλέπονται από το άρθρο 19 παράγραφοι 1 και 2 του κανονισμού αριθ. 17 του Συμβουλίου [2],

Μετά από διαβούλευση με τη Συμβουλευτική Επιτροπή Συμπράξεων και Δεσποζουσών Θέσεων,

Εκτιμώντας ότι:

I. ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

Α. BL

(1) Η BL, όπως είναι διαρθρωμένη από τις 11 Αυγούστου 1975, είναι από τις 31 Ιουλίου 1981 ανώνυμη εταιρεία.

(2) Η BL είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος κατασκευαστής αυτοκινήτων στη Βρετανία και κατέχει την έβδομη θέση σε ολόκληρη την Ευρώπη με βάση τον κύκλο εργασιών. Στις 31 Δεκεμβρίου 1982, η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου κατείχε το 99,7 % του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας, ενώ 69 000 ιδιώτες μέτοχοι κατείχαν το υπόλοιπο 0,3 %.

Β. ΟΙ ΒΡΕΤΑΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

(3) Στις περισσότερες περιπτώσεις χορηγείται άδεια κυκλοφορίας επιβατικών αυτοκινήτων στην Μεγάλη Βρετανία (Αγγλία, Ουαλία και Σκοτία) μόνον εφόσον ισχύει πιστοποιητικό εγκρίσεως για τον συγκεκριμένο τύπο οχήματος, είτε αυτό κατασκευάζεται στη Μεγάλη Βρετανία είτε εισάγεται. Αυτό το πιστοποιητικό καταλληλότητας αποδεικνύει ότι ο συγκεκριμένος τύπος οχήματος είναι σύμφωνος με ορισμένες προδιαγραφές σχεδιασμού, κατασκευής και προστασίας του περιβάλλοντος. Οι ισχύουσες διατάξεις, οι οποίες διέπουν την έκδοση πιστοποιητικών εγκρίσεως τύπου οχημάτων, περιλαμβάνονται στην υπουργική απόφαση (Statutory Instrument) αριθ. 1092 του 1979, όπως τροποποιήθηκε από τις αποφάσεις αριθ. 1980/879 και 1165, αριθ. 1981/696 και 1619, και αριθ. 1982/8. Οι διατάξεις αυτές εκδίδονται από τον Υπουργό Μεταφορών του Ηνωμένου Βασιλείου βάσει των εξουσιών που του ανατίθενται από τους νόμους οδικής κυκλοφορίας των ετών 1972 και 1974.

(4) Οι διατάξεις για τα εθνικά πιστοποιητικά εγκρίσεως τύπου (στο εξής «NTA», national type-approval regulations) δεν αφορούν όλες τις κατηγορίες οχημάτων. Ειδικότερα, για προσωρινές και προσωπικές εισαγωγές, όπως ορίζονται στις διατάξεις, η έκδοση πιστοποιητικών εγκρίσεως δεν είναι αναγκαία. Όμως, σε όλες τις άλλες περιπτώσεις το NTA είναι υποχρεωτικό και πρέπει μάλιστα να συμφωνεί με τις διατάξεις. Έτσι, δυνάμει του άρθρου 51 παράγραφος 1 του νόμου οδικής κυκλοφορίας του 1972 και της διατάξεως NTA αριθ. 14, απαγορεύεται γενικώς η κυκλοφορία στη Μεγάλη Βρετανία οχημάτων χωρίς έγκριση NTA, τα οποία υπόκεινται στην έκδοση τέτοιου πιστοποιητικού.

[1] ΕΕ αριθ. 13 της 21. 2. 1962, σ. 204/62 (Ειδική Έκδοση, τόμ. 001/08, 23. 12. 1980, σ. 25).

[2] ΕΕ αριθ. 127 της 20. 8. 1963, σ. 2268/63 (Ειδική Έκδοση, τόμ. 001/08, 23. 12. 1980, σ. 37).

Ομοίως, βάσει του άρθρου 62 του νόμου οδικής κυκλοφορίας του 1972, όπως τροποποιήθηκε, η πώληση, παράδοση ή προσφορά για πώληση ή παράδοση οχήματος, που υπόκεινται σε προηγούμενη έκδοση πιστοποιητικού NTA, συνιστά παράβαση στην περίπτωση που η έγκριση αυτή δεν έχει χορηγηθεί.

(5) Η συμμόρφωση με τις διατάξεις για το πιστοποιητικό NTA αποτελεί διαδικασία που χωρίζεται βασικά σε δύο στάδια και μπορεί να πραγματοποιηθεί με διάφορους τρόπους. Έτσι, στην περίπτωση των οχημάτων που κατασκευάζονται στην ΕΟΚ και πωλούνται για πρώτη φορά στη Μεγάλη Βρετανία, ο κατασκευαστής παίρνει αρχικά ένα πιστοποιητικό NTA από το Υπουργείο Μεταφορών και χορηγεί μετά, για κάθε συγκεκριμένο όχημα, τη στιγμή της παραδόσεως, ένα πιστοποιητικό ότι το όχημα αυτό έχει κατασκευαστεί σύμφωνα με τον εγκεκριμένο τύπο οχήματος.

(6) Ο κατασκευαστής —και, στην προκειμένη περίπτωση, οποιοσδήποτε άλλος συμπεριλαμβανομένου του εισαγωγέα— μπορεί εναλλακτικά να ζητήσει πιστοποιητικό για μία και μόνη συγκεκριμένη παραλλαγή οποιουδήποτε μοντέλου αυτοκινήτων. Η αίτηση αυτή, που αποτελεί μέρος της κανονικής διαδικασίας για την έκδοση πιστοποιητικού NTA για οχήματα που έχουν κατασκευαστεί εκτός ΕΟΚ, έχει σκοπό τη χορήγηση του αρχικού πιστοποιητικού εγκρίσεως από τον υπουργό (PMAC). Στην περίπτωση που το PMAC χορηγηθεί στον κατασκευαστή, ο τελευταίος μπορεί, κατόπιν αιτήσεως των ενδιαφερομένων, να χορηγήσει περαιτέρω πιστοποιητικά εγκρίσεως (sub-MACs), πράγμα το οποίο μπορεί να πράξει και ο ίδιος ο εισαγωγέας στην περίπτωση που του έχει χορηγηθεί το PMAC.

(7) Αν και η έγκριση NTA επιτρέπει στον εισαγωγέα να ζητήσει να του χορηγηθεί ένα PMAC, οι περισσότεροι εισαγωγείς —είτε ιδιώτες είτε έμποροι— κατά πάσα πιθανότητα δεν μπορούν να επωφεληθούν της ευκαιρίας αυτής, επειδή η χωριστή χορήγηση ενός PMAC μπορεί να απαιτεί υλικό έλεγχο του συγκεκριμένου οχήματος και κοστίζει 20 000 στερλίνες περίπου. Εντούτοις, ακόμη και αν ο κατασκευαστής δώσει στον ενδιαφερόμενο τις πληροφορίες σχετικά με τα συνολικά τεχνικά χαρακτηριστικά, οπότε παύει να είναι αναγκαίος ο υλικός έλεγχος, το κόστος αποκτήσεως ενός PMAC —περίπου 800 στερλίνες— αποθαρρύνει μάλλον τους περισσότερους εισαγωγείς. Πέρα από τις προαναφερόμενες στην παράγραφο 4 περιπτώσεις, όπου προκύπτει όφελος λόγω της εξαιρέσεως την προσωπικών εισαγωγών, οι ιδιώτες και οι έμποροι έχουν ανάγκη από τη συνεργασία των κατασκευαστών αυτοκινήτων για να συμμορφώνονται με τις διατάξεις για τη χορήγηση NTA.

Γ. Η ΖΗΤΗΣΗ ΕΙΣΑΓΟΜΕΝΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ BL

(8) Το 1981, η BL πωλούσε παραλλαγές των μοντέλων της, με αριστερή θέση οδήγησης (LHD), σε ορισμένα άλλα κράτη μέλη σε τιμές σημαντικά κατώτερες από αυτές των εξουσιοδοτημένων πωλητών της BL στο Ηνωμένο Βασίλειο για τα ίδια μοντέλα με δεξιά θέση οδήγησης (RHD). Υπό κανονικές συνθήκες, η ζήτηση στο Ηνωμένο Βασίλειο για τα οχήματα BL με χαμηλές τιμές ίσως να ικανοποιήθηκε μέσω προσωπικών εισαγωγών οχημάτων RHD που πωλήθηκαν εκτός Ηνωμένου Βασιλείου.

(9) Την εποχή εκείνη, όμως, η BL κατά γενικό κανόνα παρέδιδε στους διανομείς της στα άλλα κράτη μέλη (εκτός της Ιρλανδίας) μόνο μοντέλα RHD, βάσει ειδικών διακανονισμών που είχαν σκοπό να διευκολύνουν τις αγορές οχημάτων από διπλωμάτες και στρατιωτικούς. Κατά συνέπεια, ο μόνος τρόπος που απόμενε για να ικανοποιηθεί η ζήτηση φθηνότερων οχημάτων BL ήταν η εισαγωγή παραλλαγών LHD.

(10) Όταν το 1981 η BL έκλεισε το εργοστάσιό της συναρμολόγησης στη Seneffe Βελγίου, οι υποψήφιοι αγοραστές από το Ηνωμένο Βασίλειο που ήθελαν να επωφεληθούν από τη διαφορά τιμής στο Ηνωμένο Βασίλειο και σε ορισμένα άλλα κράτη μέλη υποχρεώθηκαν να αγοράζουν αυτοκίνητα που κατασκευάζονταν στο Ηνωμένο Βασίλειο με τεχνικά χαρακτηριστικά που ισχύουν σε άλλα κράτη μέλη και, μετά, να τα επανεισάγουν.

(11) Οι εισαγωγείς τέτοιων αυτοκινήτων (LHD) όφειλαν να αντιμετωπίσουν διάφορα προβλήματα πριν αρχίσουν να κυκλοφορούν νόμιμα. Πρώτον, για να χορηγηθεί πιστοποιητικό καταλληλότητας από τον κατασκευαστή, έπρεπε να αποδείξουν ότι είχαν πραγματοποιηθεί ορισμένες μικρές μεταβολές στα τεχνικά χαρακτηριστικά.

(12) Μετά τη χορήγηση της εγκρίσεως τύπου, ο ιδιοκτήτης συνήθως μετατρέπει το αυτοκίνητό του σε RHD, αν και δεν απαγορεύεται η οδήγηση αυτοκινήτου LHD. Η μετατροπή αυτή δεν παρουσιάζει πάντως σοβαρές τεχνικές δυσχέρειες και, αν γίνει σωστά, δεν καθιστά άκυρο το πιστοποιητικό εγκρίσεως τύπου, ούτε αντιβαίνει στις διατάξεις ασφαλείας του Ηνωμένου Βασιλείου.

(13) Κατά συνέπεια, το πεδίο ήταν έτσι ελεύθερο για να αναπτυχθεί μεταξύ κρατών μελών το εμπόριο σχημάτων BL. Παρατηρήθηκε έντονη ζήτηση της παραλλαγής LHD του μοντέλου Metro, η οποία καλυπτόταν από πιστοποιητικά εγκρίσεως NTA, που χορηγήθηκαν αρχικά στις 17 Ιουλίου 1980.

Δ. Η ΑΝΤΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ BL

(14) Στην προκειμένη περίπτωση, οι εξουσιοδοτημένοι από την BL πωλητές στο Ηνωμένο Βασίλειο (dealers) αντιμετώπισαν με δυσαρέσκεια τις εισαγωγές Metro. Η δυσαρέσκειά τους αυτή εκφράστηκε στις

συσκέψεις του συμβουλίου των πωλητών BL, οι οποίες παρέχουν την ευκαιρία στους εξουσιοδοτημένους πωλητές αφενός, και στη διοίκηση της BL αφετέρου, να συζητήσουν τα κοινά προβλήματά τους. Από τις έρευνες της Επιτροπής αποδείχτηκε αργότερα ότι η BL απάντησε στα διαβήματα των πωλητών, στις 4 Νοεμβρίου 1981, πληροφορώντας το συμβούλιο των πωλητών ότι «δεν υπήρχε πλέον κανένας εμπορικός λόγος για να διατηρείται σε ισχύ η έγκριση τύπου αυτοκινήτου για τα αυτοκίνητα στο Ηνωμένο Βασίλειο με αριστερή θέση οδήγησης και ότι οι υφιστάμενες εγκρίσεις θα παύσουν να ισχύουν από τον Οκτώβριο 1981».

(15) Οπωσδήποτε, η εντύπωση που δημιούργησε η BL στο συμβούλιο των πωλητών, ότι, δηλαδή, κατόπιν των ενεργειών της η έγκριση του τύπου αυτοκινήτου δεν θα μπορεί να δίδεται μετά τον Οκτώβριο 1981, ήταν εσφαλμένη. Στην πραγματικότητα, όλα τα οχήματα που έχουν κατασκευαστεί πριν από την ημερομηνία κατά την οποία παύει να ισχύει η έγκριση τύπου μπορούν να καταχωρηθούν οποτεδήποτε για άδεια κυκλοφορίας. Μάλιστα, ακόμη και τα οχήματα που έχουν κατασκευαστεί μετά την ημερομηνία αυτή, μπορούν επίσης να καταχωρηθούν, εφόσον κατατεθεί η σχετική αίτηση εντός έξι μηνών. Στην περίπτωση της παραλλαγής LHD του Metro, τούτο σημαίνει ότι τα οχήματα που κατασκευάστηκαν πριν από τον Οκτώβριο 1981 μπορούν ακόμη να καταχωρούνται, ενώ τα οχήματα που κατασκευάστηκαν μετά την ημερομηνία αυτή μπορούσαν να καταχωρηθούν μέχρι την 1η Απριλίου 1982.

(16) Παρά το γεγονός ότι η BL όφειλε να γνωρίζει ότι η έγκριση τύπου για το Metro LHD συνεχίζει να ισχύει, η εξέταση των βιβλίων της BL για την περίοδο από Οκτώβριο 1981 έως Απρίλιο 1982 απέδειξε ότι η εταιρεία αυτή είχε σε μερικές περιπτώσεις αρνηθεί αιτήσεις τεχνικής βοήθειας που της είχαν απευθυνθεί, με τη δικαιολογία ότι δεν υφίστατο πλέον η σχετική έγκριση τύπου αυτοκινήτου.

(17) Η απόφαση της BL να μη ζητήσει την ανανέωση της εγκρίσεως, και οι διαβεβαιώσεις της ότι δεν υπήρχε τέτοια έγκριση, δεν ήταν τα μόνα μέτρα που έλαβε η εταιρεία αυτή για να εμποδίσει την επανεισαγωγή των Metro LHD. Άλλα έγγραφα που εξέτασε η Επιτροπή αποδεικνύουν ότι, κατά την περίοδο από Ιούνιο 1981 έως Ιανουάριο 1982, η BL αρνιόταν σταθερά την παροχή των αναγκαίων πληροφοριών για την απόκτηση πιστοποιητικών καταλληλότητας. Πάντως, είτε η BL διέψευσε την ύπαρξη εγκρίσεως τύπου αυτοκινήτου, είτε απλώς αρνιόταν να βοηθήσει τους αγοραστές να αποκτήσουν πιστοποιητικά καταλληλότητας, το αποτέλεσμα ήταν το ίδιο. Και στις δύο περιπτώσεις δεν μπορούσε να δοθεί άδεια κυκλοφορίας στα Metro LHD για την Αγγλία, τη Σκοτία και την Ουαλία.

(18) Ειδικότερα, οι επιθεωρητές της Επιτροπής εξέτασαν έναν ονομαζόμενο «πειρατικό» φάκελο στα γραφεία της BL. Ο φάκελος αυτός περιείχε την αλληλογραφία με διάφορους πωλητές αυτοκινήτων και άτομα, απεκαλύφθησαν δε τα εξής γεγονότα: στις 18 Ιουνίου 1981, η BL πληροφόρησε την Auto Europa, Birmingham, ότι δεν διετίθεντο πιστοποιητικά καταλληλότητας για τα Metro LHD και αρνήθηκε να κοινοποιήσει τα σχετικά στοιχεία NTA· στις 23 Ιουνίου 1981, η BL απηύθυνε επιστολή με το ίδιο περίπου περιεχόμενο στην International Cars RHT Ltd, Edgware· στις 11 Αυγούστου 1981, έγραφε στην κ. Fox, Pevensey, αρνούμενη ότι το NTA για τα Metro LHD ίσχυε για τα οχήματα που είχαν κατασκευαστεί στα άλλα κράτη μέλη πλην του Ηνωμένου Βασιλείου· στις 16 Νοεμβρίου 1981, η BL πληροφόρησε τη Royal Cars AMS Autos Ltd, Λονδίνο, ότι δεν επρόκειτο να της κοινοποιήσει τα στοιχεία του NTA για τα Metro LHD· στις 17 Νοεμβρίου 1981, έγραφε στον κ. Merson, τον καταγγέλλοντα στην παρούσα υπόθεση, πληροφορώντας τον ότι η BL δεν μπορούσε να δώσει τα στοιχεία NTA για οποιοδήποτε Metro LHD· στις 12 Ιανουαρίου 1982, πληροφόρησε τον κ. Doyle, Preston, ότι δεν υφίστατο έγκριση τύπου για τα Metro LHD. Σε όλες όμως τις συγκεκριμένες περιπτώσεις η έγκριση τύπου για τα Metro LHD συνέχιζε να ισχύει και άρα θα μπορούσαν να είχαν εκδοθεί πιστοποιητικά καταλληλότητας.

(19) Με τα ανωτέρω δεδομένα, κατατέθηκε ερώτηση στη Βουλή (House of Commons) στις 2 Φεβρουαρίου 1982, με σκοπό να δοθούν πληροφορίες σχετικά με τις προθέσεις της κυβερνήσεως στον τομέα αυτόν. Σε απάντηση, ο Υπουργός Μεταφορών δήλωσε ότι υπάλληλοι του υπουργείου είχαν επαφές με τους κατασκευαστές και τους εξουσιοδοτημένους πωλητές για να συζητήσουν με ποιον τρόπο οι ατομικοί αγοραστές και πωλητές θα μπορούσαν να έχουν άμεση και ευχερή πρόσβαση στις πληροφορίες που χρειάζονταν για την έγκριση τύπου, πράγμα που αποτελούσε δικαίωμά τους βάσει του δικαίου των διεθνών συναλλαγών.

(20) Τρεις εβδομάδες αργότερα, η BL δήλωσε ότι είχε αναθεωρήσει την πολιτική της και ότι μπορούσε στο εξής, να εκδίδει τα αναγκαία πιστοποιητικά. Εντούτοις, η BL αποφάσισε να ζητά την πληρωμή 150 στερλινών για κάθε έκδοση πιστοποιητικού και ζητούσε να πληρώνεται πριν από την παροχή των πληροφοριών. Το γεγονός ότι η φύση της εργασίας για την έκδοση πιστοποιητικού ήταν καθαρά διοικητική, παρακίνησε την Επιτροπή να ερευνήσει την πολιτική τιμών της BL, για να διαπιστωθεί μήπως οι 150 στερλίνες ήταν υπερβολικό ποσό ή μήπως συνιστούσε διακριτική μεταχείριση.

(21) Από την έρευνα αποδείχτηκε ότι η BL ζητούσε την πληρωμή διαφόρων ποσών για την παροχή των πληροφοριών που αφορούσαν διαφόρων ειδών εγκρίσεις τύπου. Πρώτα, η BL χρέωνε είτε 0 είτε 25

στερλίνες για κάθε όχημα (LHD ή RHD), είτε το ζητούσε ιδιώτης είτε έμπορος. Εντούτοις, τον Ιούλιο του 1981, όταν πρωτοσυζητήθηκε στις συσκέψεις των εξουσιοδοτημένων πωλητών το θέμα των εισαγωγών οχημάτων LHD, η BL αύξησε το ποσό που χρεώνει για να χορηγήσει πιστοποιητικό καταλληλότητας στους εμπόρους για τα οχήματα LHD σε 150 στερλίνες, ενώ από την άλλη πλευρά συνέχισε να χρεώνει 25 στερλίνες για τους ιδιώτες και για τα οχήματα RHD. Ταυτόχρονα, αύξησε επίσης το ποσό για τη χορήγηση sub-MAC στα μοντέλα LHD που είχαν κατασκευαστεί στη Seneffe, για τα οποία της είχε χορηγηθεί PMAC. Στην περίπτωση αυτή, η τιμή αυξήθηκε από 100 σε 150 στερλίνες.

(22) Καθώς τα αποθέματα RHD και LHD των μοντέλων της BL που είχαν κατασκευαστεί στο εξωτερικό εξαντλούνταν με γρήγορο ρυθμό, μετά από το κλείσιμο των εγκαταστάσεών της στη Seneffe τον Ιανουάριο του 1981, και όπως ο αριθμός των οχημάτων RHD που κατασκευάζονται στο Ηνωμένο Βασίλειο και πωλούνται στο εξωτερικό είναι τόσο περιορισμένος, η σημαντικότερη επιβάρυνση που επέβαλλε η BL ήταν οι 150 στερλίνες στα μοντέλα LHD που επανεισάγονταν από εμπόρους. Αποδείχτηκε ότι αυτό το ποσό των 150 στερλινών ήταν έξι φορές μεγαλύτερο από το ποσό που επιβαλλόταν στους ιδιώτες εισαγωγείς ή εμπόρους για τα λίγα ίδια οχήματα, παραλλαγής RHD, που εισάγονταν στο Ηνωμένο Βασίλειο ακόμη και αν, όπως αποδείχτηκε από την έρευνα της Επιτροπής, η διοικητική διαδικασία απαιτούσε τον ίδιο χρόνο εργασίας και για τις δύο παραλλαγές οχημάτων, χαρακτηριστικά, δύο ώρες γραφειακής εργασίας.

(23) Με σκοπό λοιπόν να αποφύγουν τα εμπόδια αυτά, ορισμένοι έμποροι, προσπάθησαν να επιτύχουν τη βοήθεια της BL για να ζητήσουν την έκδοση PMAC για τις δικές τους επανεισαγωγές. Με τη βοήθεια της BL, ένα PMAC θα μπορούσε να εκδοθεί με κόστος 800 στερλίνες περίπου, ανεξάρτητα από το κατά πόσον ίσχυε ή όχι η έγκριση NTA. Εντούτοις, η BL αρνήθηκε να δώσει στους εμπόρους τις πληροφορίες για τα συνολικά τεχνικά χαρακτηριστικά, που ήταν αναγκαίες για να τους χορηγηθεί η εναλλακτική έγκριση τύπου αυτοκινήτου. Επιπλέον, όταν κατά τα τέλη του 1982 αποφάσισε να ζητήσει την ανανέωση της έγκρισης NTA για τα μοντέλα LHD, η BL συνέχισε να μην είναι συνεργάσιμη. Στην πραγματικότητα, η μόνη υποχώρηση που ήταν διατεθειμένη να κάνει η BL για χάρη των εμπόρων ήταν να μειώσει το ποσό της επιβάρυνσης για τη χορήγηση πιστοποιητικού καταλληλότητας από 150 σε 100 στερλίνες. Εντούτοις, η μείωση αυτή, που άρχισε να εφαρμόζεται από τις 16 Μαρτίου 1983, οπότε και άρχισε να ισχύει η νέα έγκριση για τα οχήματα LHD, φαίνεται να έγινε εις βάρος των μεμονωμένων αγοραστών μοντέλων LHD, οι οποίοι τώρα οφείλουν να πληρώνουν 100 στερλίνες αντί για 25 που πλήρωναν στο παρελθόν.

II. ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

Α. ΑΡΘΡΟ 86

(24) Σύμφωνα με το άρθρο 86 της συνθήκης ΕΟΚ απαγορεύεται, ως ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά, η καταχρηστική εκμετάλλευση από επιχείρηση της δεσπόζουσας θέσης της στην κοινή αγορά ή σε σημαντικό τμήμα της, στο μέτρο που δύναται να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών.

α) **Δεσπόζουσα θέση**

(25) i) *Η σχετική αγορά*

Σχετική αγορά αποτελεί η αγορά για τη χορήγηση πληροφοριών σχετικά με το εθνικό πιστοποιητικό εγκρίσεως τύπου αυτοκινήτου που χρειάζεται ο εισαγωγέας ο οποίος επιθυμεί να εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας οχήματος BL στη Μεγάλη Βρετανία, που είναι και σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς.

ii) *Η δεσπόζουσα θέση της BL*

Η δεσπόζουσα θέση της BL στην παραπάνω αγορά προκύπτει από τις διατάξεις των νόμων οδικής κυκλοφορίας του Ηνωμένου Βασιλείου και των κανονισμών αυτοκινήτων οχημάτων (έγκριση τύπου) (Μεγάλη Βρετανία) που εκδίδονται κατ' εφαρμογή των νόμων, βάσει των οποίων η BL εξουσιοδοτείται κατ' αποκλειστικότητα να ζητήσει έγκριση τύπου (NTA) για τα οχήματα κατασκευής της και ακολούθως να χορηγεί τα πιστοποιητικά καταλληλότητας που είναι αναγκαία για να δοθεί άδεια κυκλοφορίας στα οχήματα. Το γεγονός ότι είναι θεωρητικά δυνατή η εναλλακτική λύση της διαδικασίας χορηγήσεως PMAC για τη λήψη εγκρίσεως τύπου όσον αφορά το καθένα από τα οχήματα, δεν αναιρεί την προαναφερόμενη ανάλυση. Εν πρώτοις, το κόστος που επιβάλλεται από τη διαδικασία αυτή για τη λήψη χωριστής έγκρισης —δηλαδή 20 000 στερλίνες— είναι απαγορευτικό, και, ύστερα, η BL ούτε έδωσε ούτε πρόκειται να δώσει στους εισαγωγείς τις απαραίτητες πληροφορίες για να τους χορηγηθεί PMAC με κόστος 800 στερλίνες. Υπό τις συνθήκες αυτές, η διαδικασία PMAC δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι συνιστά εναλλακτική λύση.

β) **Το στοιχείο της καταχρήσεως**

(26) Η BL καταχράστηκε της δεσπόζουσας θέσης της στη Μεγάλη Βρετανία, που αποτελεί σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς με διάφορους τρόπους. Πρώτον, η BL αρνήθηκε να χορηγήσει πιστοποιητικά καταλληλότητας σε ορισμένους εμπόρους και ιδιώτες που επιθυμούσαν να επανεισάγουν αυτοκίνητα Metro με θέση οδήγησης στα αριστερά (LHD) στη Μεγάλη Βρετανία, παρά το γεγονός ότι, όταν

της υποβλήθηκαν οι σχετικές αιτήσεις, συνέχιζε να ισχύει η έγκριση τύπου (NTA) των οχημάτων αυτών. Δεύτερον, η BL σκόπιμα αποφάσισε να μην ανανεώσει τα πιστοποιητικά NTA που κατείχε για την παραλλαγή LHD του μοντέλου Metro. Τρίτον, όταν η BL τελικά αποφάσισε να ανανεώσει την ισχύ των πιστοποιητικών της NTA για το Metro LHD, ζητούσε την πληρωμή χρηματικού ποσού για τη χορήγηση πιστοποιητικού καταλληλότητας, η οποία και υπερβολική ήταν, και συνιστούσε διακριτική μεταχείριση σε σύγκριση με το χρηματικό ποσό που ζητούσε για την παραλλαγή RHD του ιδίου οχήματος. Οι έρευνες της Επιτροπής που αναφέρονται στην παράγραφο 18 αποδεικνύουν την πάγια άρνηση της BL να βοηθήσει τους εισαγωγείς. Έτσι, τα Metro της BL που είχαν εισαχθεί από άλλα κράτη μέλη δεν μπορούσαν να κυκλοφορούν νόμιμα και τα οχήματα για τα οποία υφίστατο και συνέχιζε να υφίσταται αίτηση, υπέκειντο στην καταβολή προστίμου. Κατά συνέπεια, η BL με τις ενέργειές της καταχράστηκε τη δεσπόζουσα θέση που κατέχει στην αγορά που αφορά τη χορήγηση πληροφοριών που αφορούν το πιστοποιητικό NTA, που είναι αναγκαίες για να δοθεί άδεια κυκλοφορίας των οχημάτων της στη Μεγάλη Βρετανία.

(27) Οπωσδήποτε, η συμπεριφορά αυτή δεν μπορεί να δικαιολογηθεί από κανέναν αντικειμενικό λόγο. Η πρώτη κατάχρηση —το γεγονός δηλαδή ότι αρνήθηκε να χορηγήσει πιστοποιητικά καταλληλότητας— δεν μπορεί απλώς να αποδοθεί σε κάποιο διοικητικό σφάλμα. Οι αποφάσεις αυτές, στο πλαίσιο της οργανώσεως της BL, δεν λαμβάνονται σε τοπικό επίπεδο αλλά αποτελούν αρμοδιότητα κάποιου κεντρικού τμήματος. Υπό τις συνθήκες αυτές, είναι μάλλον απίθανο το τμήμα που ασχολείται με τις εγκρίσεις τύπου αυτοκινήτου να μη γνώριζε τη θέληση της εταιρείας να εμποδίζει τις επανεισαγωγές, και άρα η εξήγηση της BL δεν είναι πειστική. Με τον ίδιο τρόπο πρέπει να ιδωθεί και η προσπάθεια της BL να δικαιολογήσει τη δεύτερη κατάχρησή της — την απόφασή της δηλαδή να μη ζητήσει την ανανέωση της έγκρισης NTA για το Metro LHD. Το ότι η εταιρεία επιθυμούσε να μειώσει το διαχειριστικό κόστος, θα μπορούσε να αποτελεί αξιόπιστη δικαιολογία της συμπεριφοράς της μόνο αν η απόφασή της δεν είχε ληφθεί τότε που το συμβούλιο την πωλητών την παρακινούσε να περιορίσει το ρεύμα επανεισαγωγών αυτοκινήτων Metro στο Ηνωμένο Βασίλειο.

(28) Το ίδιο περίπου σκεπτικό ισχύει και όσον αφορά την προσπάθεια της BL να αποδείξει ότι το τέλος των 150 στερλινών για τη χορήγηση πιστοποιητικού καταλληλότητας εδικαιολογείτο από την αύξηση των γενικών εξόδων. Διότι, και στο θέμα αυτό, ο χρόνος της αποφάσεως της BL και το μέγεθος της αυξήσεως του ποσού δεν συνάδουν με τις εξηγήσεις της. Το ότι τα επιχειρήματα της BL για την αύξηση του ποσού σε 150 στερλίνες δεν ευσταθούν, είναι ακόμη πιο σαφές αν ληφθεί υπόψη η απόφασή της να μειώσει όντως το ποσό που αφορά τους εμπόρους κατά 50 στερλίνες (δηλαδή στο επίπεδο των 100 στερλινών), ενώ ταυτόχρονα αύξησε το ποσό για τους ιδιώτες σε 100 στερλίνες. Είναι έτσι εμφανές ότι το κόστος δεν αποτελούσε αποφασιστικό στοιχείο για τον προσδιορισμό του ποσού των επιβαρύνσεων αυτών. Επιπλέον, το ποσό των 100 στερλινών υπερβαίνει κατά πολύ αυτό που το Δικαστήριο θεώρησε ότι είναι εύλογο στην απόφαση 26/75 (υπόθεση General Motors – Επιτροπή) [1] αν ληφθεί υπόψη ο πληθωρισμός. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, τόσο η επιβάρυνση 150 και 100 στερλινών για τους εμπόρους, όσο και το αναθεωρημένο ποσό της επιβάρυνσης, δηλαδή 100 στερλίνες για τους ιδιώτες, αποτελούν κυρώσεις για τις επανεισαγωγές και ως εκ τούτου προστίθενται στις καταχρήσεις της δεσπόζουσας θέσης της BL.

γ) **Οι επιπτώσεις στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών**

(29) Η BL εμπόδισε το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών παρακωλύοντας τους ιδιοκτήτες εισαγομένων οχημάτων στην προσπάθειά τους να αποκτήσουν άδεια κυκλοφορίας των οχημάτων αυτών στη Μεγάλη Βρετανία. Αποτέλεσμα των ενεργειών της BL ήταν επίσης η αποθάρρυνση όσων διετίθεντο να ωφεληθούν από την αγορά φθηνότερων οχημάτων BL σε άλλα κράτη της κοινής αγοράς. Ειδικότερα, εμποδίστηκαν ορισμένοι πωλητές αυτοκινήτων οι οποίοι σε αντίθετη περίπτωση θα είχαν ικανοποιήσει μια σημαντική ζήτηση οχημάτων BL. Επιπλέον, όταν ανανεώθηκε η ισχύς της εγκρίσεως NTA, η απόφαση της BL να χρεώνει 100 στερλίνες για την παροχή πληροφοριών σχετικά με την έγκριση τύπου στους εισαγωγείς αποτελούσε κύρωση για το παράλληλο εμπόριο. Ως εκ τούτου, η BL εμπόδισε και συνεχίζει να εμποδίζει την ελεύθερη κυκλοφορία των προϊόντων και την οικονομική αλληλοδιείσδυση που η συνθήκη ΕΟΚ είχε σκοπό να ενθαρρύνει.

Β. ΑΡΘΡΟ 15 ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ αριθ. 17

(30) Σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχείο α) του κανονισμού αριθ. 17, η Επιτροπή δύναται να επιβάλλει με απόφαση πρόστιμο ύψους 1 000 μέχρις ενός εκατομμυρίου λογιστικών μονάδων, ή και ποσό μεγαλύτερο από αυτό (που να μην υπερβαίνει όμως το 10 % του κύκλου εργασιών που πραγματοποιήθηκε κατά την προηγούμενη διαχειριστική περίοδο) σε επιχείρηση η οποία έχει συνεργήσει σε παράβαση κατά την οποία, είτε εκ προθέσεως είτε εξ αμελείας, η επιχείρηση αυτή παραβαίνει το άρθρο 86 της συνθήκης.

(31) Κατά τον καθορισμό του ύψους του προστίμου στη συγκεκριμένη περίπτωση θα πρέπει να ληφθούν υπόψη η σοβαρότητα και η διάρκεια της παραβά-

[1] Συλλογή ΔΕΚ, 1975, σ. 1367.

σεως. Η BL όφειλε να γνωρίζει ότι οι ενέργειές της αποτελούσαν παραλλαγή εκείνων που η Επιτροπή χαρακτήρισε ως καταχρηστικές στην απόφασή της 75/75/ΕΟΚ (υπόθεση General Motors Continental) (1). Οι παραβάσεις διήρκεσαν επί σημαντικό χρονικό διάστημα, δηλαδή από τον Οκτώβριο 1981 έως τον Μάρτιο 1983 όσον αφορά την αναστολή της ισχύος των ΝΤΑ για τις παραλλαγές LHD των οχημάτων, από τον Ιούνιο 1981 έως σήμερα όσον αφορά τις επιβαρύνσεις για τη χορήγηση πιστοποιητικών καταλληλότητας, και από τον Οκτώβριο 1981 έως τον Απρίλιο 1982 όσον αφορά την άρνηση χορήγησης πιστοποιητικών καταλληλότητας όταν ακόμη ίσχυε η έγκριση τύπου αυτοκινήτου.

Αν και απο τα αποδεικτικά στοιχεία που συνέλεξε η Επιτροπή φαίνεται ότι οι παραβάσεις της BL έγιναν εκ προθέσεως, πρέπει να ληφθεί υπόψη για τον προσδιορισμό του προστίμου το γεγονός ότι η BL ήταν συνεργάσιμη όσον αφορά ορισμένες παραβάσεις η διάπραξη των οποίων αποδείχτηκε στην παρούσα απόφαση,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Με την παρούσα απόφαση πιστοποιείται ότι η BL παρέβη και συνεχίζει να παραβαίνει το άρθρο 86 της συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας ως προς τα ακόλουθα σημεία:

i) αρνούμενη να εκδώσει πιστοποιητικά καταλληλότητας μεταξύ Ιουνίου 1981 και Απριλίου 1982 όταν ακόμη ίσχυε το πιστοποιητικό ΝΤΑ για την παραλλαγή LHD (αριστερή θέση οδήγησης) του μοντέλου Metro·

ii) με την απόφασή της του Νοεμβρίου 1981 να μην ανανεώσει την έγκριση ΝΤΑ για την παραλλαγή LHD του Metro, και τούτο για να εμποδίσει την επανεισαγωγή του οχήματος αυτού στο Ηνωμένο Βασίλειο από άλλα κράτη μέλη·

iii) χρεώνοντας 150 στερλίνες στους εμπόρους για τη χορήγηση πιστοποιητικών καταλληλότητας των Metro LHD μεταξύ Αυγούστου 1981 και Απριλίου 1982, και χρεώνοντας 100 στερλίνες για την παροχή της ίδιας υπηρεσίας τόσο στους ανεξάρτητους πωλητές όσο και στους ιδιώτες από τις 16 Μαρτίου 1983 και έπειτα, όταν είχε ανανεωθεί η ισχύς της εγκρίσεως ΝΤΑ για την παραλλαγή LHD του Metro.

Άρθρο 2

Επιβάλλεται πρόστιμο τριακοσίων πενήντα χιλιάδων (350 000) ECU (207 876,55 λίρες στερλίνες) στην BL για τις παραβάσεις της που αναφέρονται στο άρθρο 1. Το πρόστιμο αυτό είναι πληρωτέο εντός τριών μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης στο λογαριασμό της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, στη Lloyds Bank, Overseas Department, PO box 19, 6 Eastcheap, UK-London (αριθ. λογαριασμού 1086341).

Άρθρο 3

Η BL οφείλει να παύσει τις παραβάσεις που αναφέρονται στο άρθρο 1 υπό iii) και να ενημερώσει αμέσως την Επιτροπή για τα μέτρα που έλαβε σχετικά.

Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην
BL plc,
33 – 35 Portman Square,
UK-London W1H 0HQ.

Η παρούσα απόφαση αποτελεί τίτλο εκτελεστό σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 192 της συνθήκης ΕΟΚ.

Βρυξέλλες, 2 Ιουλίου 1984.

Για την Επιτροπή
Frans ANDRIESSEN
Μέλος της Επιτροπής

(1) ΕΕ αριθ. L 29 της 3. 2. 1975, σ. 14.