DÉCISION DE LA COMMISSION

du 19 décembre 1974

relative à une procédure d'application de l'article 86 du traité CEE (IV/28 851 — General Motors Continental)

(Le texte en langue néerlandaise est le seul faisant foi.)

(75/75/CEE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 86,

vu le règlement n° 17 du Conseil du 6 février 1962 (1), et notamment ses articles 3 et 15 paragraphe 2 point a),

vu la décision de la Commission du 26 juillet 1974 d'engager d'office, conformément à l'article 9 paragraphes 2 et 3 du règlement n° 17, une procédure à charge de la General Motors Continental NV à Anvers,

vu l'avis du comité consultatif en matière d'ententes et de positions dominantes recueilli, conformément à l'article 10 du règlement n° 17, le 28 novembre 1974,

I

considérant que les faits sont les suivants :

1. Seuls les véhicules satisfaisant aux prescriptions de l'arrêté royal du 15 mars 1968 «portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques» peuvent être admis à la circulation sur la voie publique en Belgique (AR du 15 mars 1968 publié au Moniteur belge (MB) du 28 mars 1968, modifié par les AR des 14 juin 1968 — MB du 19 juin 1968, pages 6845 et suivantes, 4 août 1968 — MB du 20 août 1968, pages 8581 et suivantes, 5 janvier 1970 — MB du 29 janvier 1970, pages 966 et suivantes, 14 janvier 1971 — MB du 20 janvier 1971, page 714 et 9 août 1971 — MB du 2 septembre 1971, page 10 082). Ceci implique notamment que chaque type de châssis ou de véhicule autoportant, construit ou assemblé en Belgique, ou importé dans ce pays sous couvert d'une déclaration pour la consommation, doit être agréé par le ministre des communications ou son délégué, dans les formes prescrites par les dispositions de l'arrêté précité (agréation du type). Lorsqu'un type de véhicule a fait l'objet d'un procès-verbal d'agréation (PVA), le constructeur ou son mandataire unique délivre un certificat de conformité pour chacun des véhicules du même type mis en circulation. Sur chaque véhicule, le constructeur ou son mandataire unique doit apposer la plaque d'identification obligatoire.

La demande de reconnaissance comme constructeur qualifié, prévue dans la loi belge, doit être accompagnée dans le cas où le constructeur est établi à l'étranger, de la preuve qu'il a mandaté une personne établie en Belgique pour se charger des obligations résultant des dispositions réglementaires en matière d'agréation de types de châssis ou de véhicules autoportants. Il ne peut y avoir qu'un seul mandataire pour chaque catégorie de véhicules.

Les dispositions susvisées s'appliquent aux véhicules neufs. Depuis le 15 mars 1973, sur instruction du ministre belge des communications, les stations de contrôle de l'État n'acceptent plus, en vue de la délivrance d'un certificat de conformité et d'une plaque d'identification, les véhicules qui ont été immatriculés à l'étranger pendant moins de six mois, de sorte que, depuis cette date, le mandataire du constructeur est également seul compétent pour les véhicules de ce genre.

2. La société anonyme de droit belge General Motors Continental NV (GMC) est le mandataire unique, au sens de l'arrêté royal susmentionné, du constructeur de véhicules automobiles de tourisme Adam Opel Aktiengesellschaft, ainsi, d'ailleurs, que des autres constructeurs appartenant au groupe General Motors. Lorsque des entreprises du groupe General Motors établies hors de Belgique décident de commercialiser en Belgique un modèle de leur propre construction, GMC se charge tout d'abord d'obtenir le procès-verbal d'agréation (PVA). GMC demande des PVA « grande série » lorsqu'il s'agit de modèles Opel et Vauxhall. Pour les modèles américains de la General Motors, elle demande soit un PVA « petite série », qui couvre la mise en circulation d'un maximum de 10 véhicules par an, soit également un PVA « grande série ». Pour les véhicules livrés par la société GMC, celle-ci et ses distributeurs belges agréés ne réclament à leurs clients par rapport au prix d'achat aucun supplément spécifique pour les frais occasionnés par la demande de PVA et la délivrance du certificat de conformité et de la plaque d'identification. Les particuliers et les commerçants qui importaient en Belgique des véhicules automobiles construits par une entreprise appartenant au groupe

(1) JO n° 13 du 21. 2. 1962, p. 204/62.

General Motors en passant par des voies autres que celles du système de distribution de GMC (importations parallèles) devaient, en vertu des arrêtés royaux belges cités s'adresser à GMC pour les contrôles de conformité lorsqu'il s'agissait de véhicules neufs. C'est encore le cas aujourd'hui. Pour les véhicules General Motors usagés, quel que soit leur âge, les contrôles ont été effectués par les stations de l'État jusqu'au 14 mars 1973. Depuis le 15 mars 1973, cette possibilité n'existe plus pour les véhicules immatriculés à l'étranger pendant moins de six mois. Depuis lors, les contrôles de conformité ne sont plus effectués dans ce cas également que par GMC.

3. En 1972, GMC a d'abord effectué gratuitement les contrôles cités pour les véhicules General Motors importés parallèlement. Les exigences de l'État pour l'agréation de types de véhicules étant devenues plus sévères et réclamant un travail administratif et technique plus important, GMC, en octobre 1972, a confié à son département «Product Engineering» l'exécution des formalités nécessaires ainsi que des contrôles de conformité. Après avoir réclamé, pendant une période de transition, 2 500 FB plus 450 FB de TVA pour le contrôle de véhicules General Motors importés parallèlement, elle a porté cette somme à 5 000 FB plus 900 FB de TVA, et l'a perçue dans tous les cas où la demande de contrôle lui avait été présentée après le 1er septembre 1972. Alors que, pendant la période de janvier à août 1972, GMC avait encore reçu et traité gratuitement 12 demandes concernant des véhicules Opel, elle n'en a reçu aucune pour ces véhicules de septembre 1972 au 14 mars 1973. Toutefois, à partir du 15 mars 1973, date à laquelle la compétence de GMC en matière de contrôle a été élargie, le nombre de ces demandes a augmenté rapidement et était passé à 36 à la fin de 1973. Pour 1974, 30 demandes étaient enregistrées à la date du 20 août. Pour les modèles américains, 24 demandes ont été présentées en 1972 et 760 en 1973. Au cours de la période allant du 1er septembre 1972 au 14 mars 1973, contrairement à la situation existant pour les véhicules Opel, GMC a reçu un nombre considérable de demandes émanant d'importateurs parallèles de véhicules General Motors américains.

4. Au cours de la période allant du 15 mars au 31 juillet 1973, dans 5 cas de véhicules Opel neufs importés parallèlement, GMC a appliqué pour la délivrance des certificats de conformité et des plaques d'identification le tarif qu'elle n'avait appliqué précédemment que pour le contrôle de certains types américains de la General Motors. Elle a même encaissé les montants demandés, à savoir 5 000 FB plus 900 FB de taxe, avant d'avoir délivré les certificats et les plaques. Au cours des mois de juin et juillet 1973, dans quelques cas de véhicules Opel importés parallèlement, GMC n'a réclamé que 1 000 FB (taxes incluses) pour les contrôles. À partir du 1er août 1973, elle a appliqué son nouveau tarif de frais du 27 juillet 1973 qui établit une distinction entre les véhicules General Motors de construction américaine et ceux de construction européenne. GMC facturait désormais :

a) pour une voiture de tourisme construite en Europe par une entreprise appartenant au groupe General Motors et ayant fait l'objet d'un procès-verbal d'agréation en Belgique (European Passenger car) 1 250 FB
dont 123 FB sont considérés par GMC comme étant la part des frais d'agréation du type (« type approval costs»), et le solde le montant des frais liés au contrôle individuel du véhicule («Cost of checking », «Inspection», «Types shield», «certificate of conformity», «administration cost», «profit 15%») ;

b) pour une voiture de tourisme construite aux États-Unis par une entreprise appartenant au Groupe General Motors (« US passenger car »),

i) d'un type ayant fait l'objet d'un procès-verbal d'agréation (PVA) en Belgique,

aa) lorsque GMC prévoit la vente de plus de 10 véhicules en Belgique (« general type ») 5 300 FB
dont 3 654 FB sont considérés par GMC comme étant la part des frais d'agréation du type, et le solde le montant des frais liés au contrôle individuel du véhicule ;

bb) lorsque GMC prévoit la vente d'un nombre de véhicules plus restreint en Belgique 7 000 FB
(« low volume type ») dont 5 080 FB sont considérés par GMC comme étant la part des frais d'agréation du type, et le solde le montant des frais liés au contrôle individuel du véhicule ;

ii) d'un type n'ayant pas encore fait l'objet d'un procès-verbal d'agréation en Belgique 30 000 FB

Le 3 août 1973, GMC a pris des dispositions pour rembourser partiellement les sommes perçues dans les cinq cas précités. 4 900 FB ont été remboursés dans deux cas, et 4 425 FB dans les trois autres.

5. Douze entreprises belges, qui effectuent en Belgique en qualité de mandataires des contrôles analogues à ceux effectués par GMC, ont, sur demande de la Commission, indiqué n'avoir jamais réclamé un prix supérieur à 2 500 FB pour le contrôle de véhicules automobiles de tourisme construits dans le marché commun et importés parallèlement en Belgique.

6. Les faits constatés dans la présente décision sont fondés sur les renseignements fournis par GMC, sur les résultats des vérifications effectuées auprès de GMC en application de l'article 14 du règlement n° 17 ainsi que sur la lettre de GMC du 6 septembre 1974, dans laquelle elle a fait connaître par écrit son point de vue sur les griefs qui lui ont été communiqués le 1er août 1974 et à laquelle il convient de se reporter ;

II

considérant que, aux termes de l'article 86 paragraphe 1 du traité de la CEE, est incompatible avec le marché commun et interdit, dans la mesure où le commerce entre États membres est suceptible d'en être affecté, le fait pour une entreprise d'exploiter de façon abusive une position dominante dans une partie substantielle du marché commun ;

7. considérant que, en vertu de la législation belge et du mandat qui lui a été donné par Opel, GMC a acquis une position dominante en Belgique et, partant dans une partie substantielle du marché commun, en ce qui concerne les demandes d'agréation et la délivrance des certificats de conformité et des plaques d'identification tant pour les véhicules Opel neufs, que pour ceux qui ont été immatriculés à l'étranger pendant moins de 6 mois ; que les acheteurs de ces véhicules, avant de les utiliser sur la voie publique en Belgique, doivent s'adresser à GMC.

— lorsque le type du véhicule concerné n'a pas encore fait l'objet d'un procès-verbal d'agréation, ou

— lorsque aucun certificat de conformité et aucune plaque d'identification n'ont encore été délivrés pour le véhicule concerné ;

qu'ainsi, à partir du moment où un utilisateur ou un distributeur établi en Belgique a décidé d'acheter un véhicule Opel hors de Belgique, il devient totalement dépendant de GMC pour ces formalités ;

8. considérant que GMC a exploité cette position dominante de façon abusive au sens de l'article 86 en exigeant des demandeurs et en encaissant, au cours de la période allant du 15 mars au 31 juillet 1973, dans cinq cas dûment prouvés, un prix nettement excessif pour la délivrance de certificats de conformité et de plaques d'identification pour des véhicules Opel neufs ;

que l'application abusive de prix nettement excessifs résulte de toute une série de faits :

qu'il faut tout d'abord tenir compte de ce que, dans le prix porté le 1er septembre 1972 de 2 500 à 5 000 FB (taxes non comprises), qu'elle a appliqué de façon continue au cours de la période examinée, GMC incluait des éléments de coût afférents non seulement aux contrôles de conformité, mais aussi aux frais d'agréation du type, qui ne doivent être supportés qu'une seule fois ; que la base de calcul du montant unitaire moyen des frais d'agréation, qui détermine en partie le prix de 5 000 FB, était alors constituée uniquement par les frais à supporter pour les véhicules General Motors américains ; que, toutefois, les frais d'agréation des véhicules Opel étaient inférieurs à ceux des véhicules General Motors américains ; que les frais unitaires moyens d'agréation des véhicules Opel étaient même sensiblement inférieurs à ceux des véhicules General Motors américains étant donné que GMC prévoyait de vendre en Belgique un nombre beaucoup plus élevé de véhicules Opel que de véhicules américains ; que si GMC avait tenu compte de ce fait dans la fixation du prix du contrôle des véhicules Opel, il en serait résulté par unité une réduction égale à la moitié au moins du prix unique de 5 000 FB réclamé pour le contrôle ; que ceci ressort clairement de la ventilation des coûts que GMC a établie elle-même plus tard et qui fait apparaître un coût d'agréation de 123 FB seulement pour les véhicules Opel et de 3 654 FB pour les véhicules américains (voir partie I, 4, a) et b) supra) ;

que GMC n'aurait dû tout au plus réclamer ce prix pour les contrôles à effectuer dans les cinq cas en cause que sous réserve, au moins, d'un calcul du coût de ce contrôle *a posteriori* et d'un remboursement partiel ; que, au contraire, ce n'est qu'aux mois de juin et juillet 1973 que GMC a accepté de ne demander que 1 000 FB (taxes incluses) dans quelques cas de véhicules Opel importés parallèlement, parce que quelques demandeurs n'étaient pas disposés à payer 5 000 FB plus 900 FB de taxes ; que GMC n'a finalement appliqué que le 1er août 1973 son nouveau tarif différencié pour le contrôle des véhicules General Motors américains et européens ;

que, à ce sujet, il faut également considérer que douze entreprises belges au moins, qui effectuaient des contrôles analogues à ceux de GMC en qualité de mandataires d'autres constructeurs, ne demandaient à l'époque que 2 500 FB ou moins encore ; qu'on ne saurait supposer que GMC se trouvait dans une situation comparativement si différente qu'elle aurait justifié d'exiger pour les contrôles des prix deux fois plus élevés que ceux pratiqués par d'autres mandataires belges de constructeurs automobiles étrangers ;

qu'il faut enfin tenir compte de ce que, pendant la période allant de janvier à août 1972, GMC, dans douze cas, a encore effectué gratuitement des contrôles concernant des véhicules Opel, de sorte que la pratique après le 15 mars 1973 du tarif élevé conçu pour les véhicules américains et l'augmentation par à-coups du montant afférent au contrôle des véhicules Opel sont proches d'un comportement abusif ; que constitue en outre un indice d'abus le fait que les stations de contrôle de l'État ne facturaient à l'époque que 1 140 FB, plus 100 FB pour tout autre contrôle nécessaire ;

que la conclusion à tirer de tous ces faits est que GMC a exploité sa position dominante de façon abusive au sens de l'article 86 premier alinéa, en raison de la disproportion excessive existant entre le coût effectivement supporté et le prix effectivement réclamé pour le contrôle dans les cinq cas considérés et qu'elle a appliqué des prix non équitables au sens de l'article 86 second alinéa lettre a) ;

qu'enfin l'article 86 premier alinéa est encore applicable pour un autre motif ; que, comme il a été constaté précédemment, la différence entre la somme de 5 000 FB exigée à l'époque et le montant dans lequel le rapport entre le coût et le prix est à considérer comme équitable et non abusif, était anormalement

élevée ; que le fait d'exiger 5 000 FB entraînait un désavantage et une discrimination abusive à l'égard des distributeurs qui importaient ou étaient en mesure d'importer parallèlement des véhicules Opel neufs en Belgique et pouvaient faire concurrence aux distributeurs Opel agréés par GMC ; que ces importateurs libres avaient à supporter une charge disproportionnellement plus élevée que les distributeurs agréés pour lesquels le prix d'achat des véhicules Opel neufs n'était majoré que de la part unitaire minime des frais d'agréation des véhicules Opel (123 FB au plus) ; qu'il en est de même si l'on compare les prix d'achat que payaient les utilisateurs achetant à des distributeurs Opel agréés en Belgique à ceux que payaient les utilisateurs importateurs parallèles de véhicules Opel ; que ces prix également étaient grevés de façon différente du facteur de coût résultant de l'agréation du type ;

9. considérant que la formation abusive par GMC du prix afférent au contrôle a effectivement affecté le commerce entre États membres dans les cinq cas mentionnés et qu'elle était en outre susceptible d'affecter les échanges intracommunautaires dans d'autres cas ; que l'interpénétration économique des marchés recherchée par le traité instituant la CEE au moyen de la libre circulation des marchandises a été effectivement rendue plus difficile par le calcul abusif du prix du contrôle dans cinq cas ; que l'exigence de prix abusivement élevés était en outre susceptible d'empêcher d'autres utilisateurs et distributeurs libres d'acheter des véhicules Opel dans d'autres pays du marché commun, ou de rendre ces achats sensiblement plus difficiles ;

III

considérant que la Commission peut, conformément à l'article 15 paragraphe 2 lettre a) du règlement n° 17, infliger aux entreprises des amendes de mille unités de compte au moins et d'un million d'unités de compte au plus lorsque, de propos délibéré ou par négligence, elles commettent une infraction aux dispositions de l'article 86 du traité de la CEE ;

10. considérant que GMC savait que les particuliers et les entreprises qui demandaient les contrôles ne pouvaient s'adresser qu'à elle (voir partie II, 7 supra) ; qu'elle a cependant réclamé en connaissance de cause dans cinq cas 5 000 FB plus 900 FB de taxes pour le contrôle d'un véhicule Opel importé parallèlement ; qu'elle savait que la partie essentielle de ce montant était calculée sur la base des frais de contrôle pour les véhicules General Motors américains et qu'elle constituait une rémunération excessive pour le contrôle de véhicules Opel ; que, pendant la période allant de janvier à août 1972, GMC avait effectué gratuitement des contrôles qui lui avaient encore été demandés dans douze cas pour des véhicules Opel importés parallèlement ; qu'à partir du 15 mars 1973, par contre, elle a brusquement appliqué pour les contrôles Opel le prix porté à 5 000 FB qui n'était en fait établi que pour le contrôle de véhicules General Motors américains ; qu'elle a facturé ce prix sans aucune réserve bien qu'à l'époque elle n'eût pas encore procédé au calcul des coûts des contrôles Opel ; qu'en ne facturant en juin et juillet 1973, sans calcul préalable, que 1 000 FB à quelques demandeurs qui n'étaient pas disposés à payer 5 000 FB pour le contrôle des véhicules Opel importés par eux, GMC a montré qu'il lui était *a priori* évident que la somme de 5 000 FB exigée était abusivement élevée ; que, en outre, GMC savait que les redevances perçues par les stations de contrôle de l'État étaient très inférieures au tarif de 5 000 FB et que la plupart des mandataires belges d'autres constructeurs étrangers de véhicules automobiles ne réclamaient à l'époque que 2 500 FB, voire moins (voir partie II, 8 supra) ;

11. considérant que, finalement, GMC s'était pour le moins aisément accommodée de ce que, pendant la période considérée, les importations parallèles de véhicules Opel neufs, c'est-à-dire certains courants d'échanges intracommunautaires, supportent un prix de contrôle abusivement élevé et, de surplus, discriminatoire ; qu'il en fut en tout cas ainsi pour les cinq cas dans lesquels l'atteinte au commerce résultant du comportement abusif fut effective ; que GMC s'était toutefois aussi accommodée de ce que des distributeurs et utilisateurs auraient supporté le tarif exagérément élevé s'ils avaient fait de telles importations en provenance d'autres pays du marché commun ; que GMC avait en outre trouvé bon que les utilisateurs et distributeurs s'abstiennent de telles importations en raison de la charge supplémentaire du prix du contrôle (voir partie II, 9 supra) ;

qu'en conclusion il convient de constater que GMC a enfreint l'article 86 de propos délibéré et de façon continue dans la période du 15 mars au 31 juillet 1973 ;

IV

12. considérant que, en réponse aux griefs qui lui ont été communiqués, GMC a déclaré que, compte tenu de la part du marché qu'elle a acquise par la vente de véhicules en Belgique, elle ne peut voir en quoi elle détient une position dominante ; que, comme il a été dit plus haut (voir partie II, 7), il ne s'agit pas de savoir en l'occurrence si GMC détient une position dominante dans une partie substantielle du marché commun concernant l'offre de véhicules automobiles, mais si elle détient une position dominante en matière de contrôles de conformité pour les véhicules Opel importés parallèlement ; que GMC avait également pleine et entière connaissance des faits qui fondent cette position dominante ; qu'il est donc également indifférent que ses recettes provenant de ces contrôles de conformité aient représenté moins de 0,1 % de ses ventes de véhicules automobiles à ses distributeurs ;

13. considérant que GMC fait ensuite valoir qu'en 1973 il aurait été inintéressant pour des distributeurs ou des particuliers d'acheter des véhicules Opel en Allemagne, parce que même sans aucun frais de

contrôle, le niveau des prix aurait été moins élevé en Belgique qu'en Allemagne ; que la formation abusive des prix a néanmoins effectivement affecté les importations dans les cinq cas, de sorte qu'il importe peu, en l'espèce, que ces importations aient été faites pour profiter d'un écart de prix ou pour d'autres motifs (par exemple déménagement, préférence pour un vendeur étranger et son service après vente) ; que, en outre, l'abus est encore susceptible d'affecter le commerce entre États membres du fait que, en fixant un prix élevé pour les contrôles, GMC se protégeait et protégeait ses distributeurs agréés contre des importateurs parallèles potentiels, obtenant ainsi pour elle-même et pour ses distributeurs agréés une plus grande protection à l'égard de la concurrence, et s'assurait ainsi une plus grande marge de manœuvre pour la fixation des prix des véhicules Opel ;

14. considérant que GMC objecte ensuite que, après le 15 mars 1973, lorsque les stations de contrôle de l'État ont perdu leur compétence pour les véhicules immatriculés à l'étranger pendant moins de 6 mois, elle a très rapidement réalisé qu'elle devait réorganiser son système pour ce genre de contrôles et en même temps reconsidérer les frais qui en résultent, du fait, entre autres, que les demandes concernaient de nouveau des véhicules General Motors européens ; que cette objection n'invalide pas le grief d'avoir, au cours de la période allant du 15 mars au 31 juillet 1973, perçu dans cinq cas le prix abusif de 5 000 FB pour les contrôles de conformité ; qu'en effet, en raison précisément de cette situation, GMC n'aurait tout au plus dû appliquer le tarif établi pour le contrôle des véhicules General Motors américains que sous réserve d'une révision interne des coûts que GMC elle-même estimait nécessaire (voir partie II, 8 supra) ;

15. considérant que GMC déclare en outre qu'à partir de juin 1973, dans l'attente d'une décision interne de l'entreprise, elle n'a demandé que 1 000 FB (TVA incluse) à tous les autres demandeurs, sauf dans l'un des cinq cas où elle a réclamé par erreur 5 000 FB plus 900 FB de TVA ; qu'il est possible que GMC n'ait plus demandé que 1 000 FB à tous les demandeurs au cours des mois de juin et juillet 1973 ; que, en tout état de cause, dans les cinq cas examinés, elle a facturé et encaissé le montant abusivement élevé ; que les éléments constitutifs de l'infraction étaient ainsi réunis ; que le fait du remboursement partiel ultérieurement effectué le 3 août 1973 ne pouvait plus rien y changer ; que GMC n'a pu fournir aucun élément prouvant que dans le seul cas où elle aurait réclamé 5 900 FB uniquement par erreur, il s'agissait d'une simple erreur administrative dont on ne peut lui faire grief ;

16. considérant que GMC estime ensuite que l'article 86 n'est pas applicable en raison également du fait qu'elle n'a pas publié le tarif de 5 900 FB (TVA incluse) ; que cet argument n'est pas pertinent, ne fût-ce que parce que, au cours de la période allant du 15 mars à juin 1973, tout acheteur d'un véhicule Opel neuf désirant le faire agréer en Belgique, aurait appris au plus tard lors de la demande du certificat de conformité et de la plaque d'identification que GMC demandait 5 900 FB pour ces contrôles ;

17. considérant que GMC fait enfin valoir qu'aucune des demandes de contrôle présentées au cours de la période allant du 15 mars au 31 juillet 1973 n'émanait d'un distributeur non agréé par GMC et vendant des véhicules Opel neufs ; que, même s'il ne s'était agi, dans les cinq cas examinés, que de contrôles effectués en faveur d'utilisateurs finals, cette circonstance n'exclut en rien l'application de l'article 86 ; que, en effet, cette disposition protège également les achats que les utilisateurs effectuent eux-mêmes dans le cadre du commerce intracommunautaire ;

V

18. considérant que conformément à l'article 15 paragraphe 2 dernier alinéa du règlement n° 17, pour déterminer le montant de l'amende, la Commission doit prendre en considération, outre la gravité de l'infraction, la durée de celle-ci ;

que le fait que la Commission ait indiqué clairement à plusieurs reprises qu'elle considère les importations parallèles comme devant être particulièrement protégées dans l'intérêt de la concurrence et des consommateurs à l'intérieur du marché commun, a constitué un élément décisif dans la détermination du montant de l'amende ; que les mesures qui entravent les importations parallèles — telles que la fixation de prix abusifs pour les contrôles — sont en principe aussi répréhensibles du point de vue de la concurrence que des interdictions contractuelles d'exportations figurant dans des accords de distribution ;

que la Commission a retenu les éléments suivants en faveur de GMC : l'infraction n'a été que de courte durée ; GMC a modifié rapidement son tarif de contrôle et, dans trois des cinq cas, elle a remboursé la différence par rapport au nouveau tarif et dans deux cas, elle a même remboursé la partie du prix dépassant 1 000 FB ; enfin, dans son nouveau tarif, GMC a prévu désormais un prix nettement plus faible pour les contrôles des véhicules General Motors européens que celui demandé pour les véhicules américains ; dans son calcul des prix des contrôles, GMC ventile désormais les frais d'agréation générale du type — séparément pour les véhicules américains et pour les véhicules européens — de telle façon que le nombre de véhicules sur lequel porte la ventilation est déterminé à partir d'estimations fondées sur le nombre de véhicules General Motors agréés en Belgique dans le passé, ainsi que sur le nombre total de véhicules de ce type dont la vente est prévue en Belgique, c'est-à-dire aussi sur les importations parallèles et non plus seulement sur les ventes effectuées par l'intermédiaire du réseau de distribution GMC ; GMC a donc mis fin entre-temps à l'infraction constatée dans la présente décision,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION :

Article premier

Il est constaté que, au cours de la période allant du 15 mars au 31 juillet 1973, General Motors Continental NV a enfreint de propos délibéré l'article 86 en demandant un prix abusivement élevé pour remettre le certificat et la plaque que, conformément à la législation belge, elle doit délivrer après vérification de la conformité des véhicules Opel au procès-verbal d'agréation et après identification des véhicules.

Article 2

En raison de cette infraction, il est infligé à la General Motors Continental NV une amende de 100 000 (cent mille) unités de compte, soit 5 000 000 (cinq millions) de francs belges.

La présente décision forme titre exécutoire pour la General Motors Continental NV, conformément aux dispositions de l'article 192 du traité instituant la CEE.

Article 3

La General Motors Continental NV, Noorderlaan, 75, à B 2000 Anvers est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 19 décembre 1974

Par la Commission

Le président

François-Xavier ORTOLI