ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 19. Dezember 1974

betreffend ein Verfahren nach Artikel 86 des EWG-Vertrags (IV/28.851 — General Motors Continental)

(Nur der niederländische Text ist verbindlich)

(75/75/EWG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 86,

gestützt auf die Verordnung Nr. 17 des Rates vom 6. Februar 1962 (1), insbesondere auf die Artikel 3 und 15 Absatz 2 Buchstabe a),

im Hinblick auf die Entscheidung der Kommission vom 26. Juli 1974, nach Artikel 9 Absätze 2 und 3 der Verordnung Nr. 17 gegen die General Motors Continental N.V. in Antwerpen von Amts wegen ein Verfahren einzuleiten,

im Hinblick auf die vom Beratenden Ausschuß für Kartell- und Monopolfragen am 28. November 1974 gemäß Artikel 10 der Verordnung Nr. 17 abgegebene Stellungnahme und

in Erwägung nachstehender Gründe :

I

1. Zum Verkehr auf öffentlichen Wegen in Belgien sind nach königlichem Gesetz vom 15. März 1968 über technische Zulassungsbedingungen (Moniteur Belge (M.B.) vom 28. März 1968, geändert durch die königlichen Gesetze vom 14. Juni 1968 — M.B. vom 19. Juni 1968, S. 6845 ff., 4. August 1968 — M.B. vom 20. August 1968, S. 8581 ff., 5. Januar 1970 — M.B. vom 29. Januar 1970, S. 966 ff., 14. Januar 1971 — M.B. vom 20. Januar 1971, S. 714, und 9. August 1971 — M.B. vom 2. September 1971, S. 10082) nur Fahrzeuge und deren Anhänger zugelassen, die den Bestimmungen dieses Gesetzes entsprechen. Danach muß jeder Typ eines in Belgien hergestellten oder montierten oder nach dort zum erklärten Zweck des Gebrauchs eingeführten Fahrgestells oder selbsttragenden Fahrzeugs vom Verkehrsminister oder dessen Beauftragten unter Wahrung der im Gesetz vorgeschriebenen Form genehmigt sein (agréation du type). Sobald für einen bestimmten Fahrzeugtyp die Genehmigung vorliegt (procès-verbal d'agréation, PVA), hat der Hersteller oder dessen Beauftragter die Bescheinigung über die Übereinstimmung jedes in Verkehr gebrachten Fahrzeugs mit diesem Typ auszustellen (certificat de conformité, Konformitätsbescheinigung). Der Hersteller oder dessen alleiniger Beauftragter ist verpflichtet, an jedem einzelnen Fahrzeug eine Identitätsplakette (plaque d'identification) anzubringen.

Der im belgischen Gesetz vorgesehene Antrag auf Anerkennung als qualifizierter Hersteller muß im Falle, daß der Hersteller seinen Sitz im Ausland hat, mit dem Nachweis verbunden sein, daß er eine in Belgien ansässige Person damit betraut hat, die sich aus den gesetzlichen Regelungen über die Zulassung von Fahrgestell- oder selbsttragenden Fahrzeug-Typen ergebenden Verpflichtungen zu erfüllen. Für jede Fahrzeugkategorie darf nur ein Beauftragter benannt werden.

Die genannten Bestimmungen finden auf neue Fahrzeuge Anwendung. Infolge einer Weisung des belgischen Ministers für Verkehr nehmen die Kontrollstationen des Staates seit dem 15. März 1973 zum Zweck der Aushändigung einer Konformitätsbescheinigung und einer Identitätsplakette keine Fahrzeuge mehr an, die im Ausland weniger als sechs Monate zugelassen waren, so daß für derartige Fahrzeuge seit diesem Zeitpunkt ebenfalls allein der Beauftragte des Herstellers zuständig ist.

2. Die Gesellschaft nach belgischem Recht General Motors Continental N.V. (G.M.C.) ist im Sinne des erwähnten Gesetzes alleinige Beauftragte der Personenkraftwagen herstellenden Adam Opel Aktiengesellschaft, wie im übrigen auch für die anderen zum General-Motors-Konzern gehörenden Hersteller. Sobald sich Unternehmen des General-Motors-Konzerns außerhalb Belgiens entschließen, ein von ihnen hergestelltes Modell in Belgien zu vertreiben, übernimmt es G.M.C., zunächst die Typengenehmigung (P.V.A.) zu erlangen. G.M.C. beantragt Genehmigung für Großserien, wenn es sich um Opel- und Vauxhall-Modelle handelt. Für die amerikanischen General-Motors-Modelle beantragt sie entweder eine Typengenehmigung für kleine Serien, die ein Inverkehrbringen von bis zu 10 Fahrzeugen pro Jahr deckt, oder ebenfalls eine Genehmigung für große Serien. G..M.C. und ihre belgischen Vertragshändler berechnen ihren Abnehmern für die Kosten, die aus Anlaß einer Typengenehmigung und der Aushändigung der Konformitätsbescheinigung und der Identitätsplakette entstehen, bei den über G.M.C. ausgelieferten Fahrzeugen keinen gegenüber dem Kaufpreis besonders ausgeworfenen Preis. Private und Händler, die von Unternehmen des General-Motors-Konzerns hergestellte Kraftwagen

(1) ABl. Nr. 13 vom 21. 2. 1962, S. 204/62.

nach Belgien auf anderen als nach dem G.M.C.-Vertriebssystem vorgesehenen Wegen einführten (Parallelimporte), waren auf Grund der genannten belgischen Gesetze darauf angewiesen, sich wegen der Konformitätsprüfungen an G.M.C. zu wenden, wenn es sich um neue Fahrzeuge handelte. Das ist auch heute noch der Fall. Für gebrauchte General-Motors-Fahrzeuge, gleich welchen Alters, standen für diese Prüfungen bis zum 14. März 1973 die staatlichen Kontrollstationen zur Verfügung. Seit dem 15. März 1973 besteht diese Möglichkeit nicht mehr für Fahrzeuge, die weniger als 6 Monate im Ausland zugelassen waren. Die Konformitätsprüfungen führt seither insoweit ebenfalls nur noch G.M.C. aus.

3. 1972 berechnete G.M.C. für die genannten Kontrollen von parallel importierten General-Motors-Fahrzeugen zunächst kein Entgelt. Da die staatlichen Anforderungen an die Zulassung von Fahrzeugtypen gestiegen waren und größeren technischen und administrativen Aufwand erforderten, betraute G.M.C. im Oktober 1972 ihre Abteilung „Product Engineering" mit der Wahrnehmung der notwendigen Arbeiten und zugleich mit den Konformitätskontrollen. Nachdem sie für eine Übergangszeit für die Kontrolle von parallel importierten General-Motors-Fahrzeugen 2 500 belgische Franken (bfrs) zuzüglich 450 bfrs Mehrwertsteuer berechnet hatte, erhöhte sie diesen Betrag auf 5 000 bfrs nebst 900 bfrs Steuern und erhob ihn in allen Fällen, in denen die Anträge auf Kontrolle nach dem 1. September 1972 bei ihr eingegangen waren. Während in der Zeit vom Januar bis August 1972 noch 12 Anträge für Opel-Fahrzeuge bei G.M.C. eingegangen und unentgeltlich bearbeitet worden waren, wurden in der Zeit von September 1972 bis zum 14. März 1973 bei G.M.C. keine Anträge für solche Fahrzeuge gestellt. Nachdem G.M.C. mit Wirkung vom 15. März 1973 jedoch die erweiterte Kontrollzuständigkeit erlangt hatte, schwoll die Zahl solcher Anträge für den Zeitraum bis zum Ende 1973 auf 36 an. 1974 waren es bis zum 20. August dreißig Anträge. Für amerikanische Modelle gingen 1972 vierundzwanzig Anträge, 1973 siebenhundertundsechzig Anträge ein. In der Zeit vom 1. September 1972 bis 14. März 1973 verzeichnete G.M.C. entgegen der für Opel-Fahrzeuge bestehenden Lage eine erhebliche Zahl von Anträgen, die von Parallelimporteuren amerikanischer General-Motors-Fahrzeuge herrührten.

4. In der Zeit vom 15. März bis 31. Juli 1973 wandte G.M.C. für die Aushändigung der Konformitätsbescheinigungen und der Identitätsplaketten in 5 Fällen parallel importierter neuer Opel-Fahrzeuge den gleichen Tarif an, den sie zuvor nur für die Prüfung bestimmter amerikanischer General-Motors-Typen angewandt hatte. Sie zog die verlangten Beträge in Höhe von 5 000 bfrs nebst 900 bfrs Steuern vor Aushändigung der Zertifikate und Plaketten auch ein. Während der Monate Juni und Juli 1973 berechnete G.M.C. in einigen anderen Fällen parallel importierter Opel-Fahrzeuge für die Kontrollen nur 1 000 bfrs (inklusive Steuern). Mit Wirkung vom 1. August 1973 setzte sie ihren neuen Kostentarif vom 27. Juli 1973 in Kraft, in dem nunmehr zwischen den aus amerikanischer und europäischer Fabrikation stammenden General-Motors-Fahrzeugen unterschieden wurde. G.M.C. berechnete seither :

a) für einen in Europa von einem Unternehmen des General-Motors-Konzerns hergestellten und in Belgien als Typ bereits zugelassenen Personenkraftwagen („European Passenger Car"). . . . 1 250 bfrs, wobei 123 bfrs von G.M.C. als Anteil an den Typzulassungskosten („type approval costs") und der Rest als Betrag für die mit der individuellen Wagenkontrolle verbundenen Aufwendungen („Cost of chekking", „Inspection", „Types shield", „certificate of conformity", „administration cost", „profit 15 %") angesehen werden ;

b) für einen in den USA hergestellten Personenkraftwagen des General-Motors-Konzerns („US Passenger Car"),

  i) der der in Belgien bereits als Typ zugelassen ist (PVA),

    aa) wenn G.M.C. einen Absatz von mehr als etwa 10 Wagen in Belgien erwartet (general type"), ... 5 300 bfrs, wobei 3 654,- bfrs von G.M.C. als Anteil an den Typzulassungskosten und der Rest als Betrag für die mit der individuellen Wagenkontrolle verbundenen Aufwendungen angesehen werden ;

    bb) wenn G.M.C. einen geringeren Absatz in Belgien erwartet („low volume type"), 7 000 bfrs, wobei 5 080 bfrs von G.M.C. als Anteil an den Typzulassungskosten und der Rest als Betrag für die mit der individuellen Wagenkontrolle verbundenen Aufwendungen angesehen werden ;

  ii) der in Belgien nicht als Typ zugelassen ist, 30 000 bfrs.

Am 3. August 1973 leitete G.M.C. Maßnahmen zur teilweisen Rücküberweisung der in den 5 genannten Fällen erhaltenen Beträge ein. In 2 Fällen wurden 4 900 bfrs, in 3 Fällen 4 425 bfrs erstattet.

5. Zwölf belgische Unternehmen, die als Beauftragte gleichartige Kontrollen in Belgien ausführen wie G.M.C., haben auf Anfrage der Kommission angegeben, daß sie für Kontrollen von im Gemeinsamen Markt hergestellten und parallel nach Belgien eingeführten Personenkraftwagen keine höheren Preise als 2 500 bfrs verlangt haben.

6. Die in dieser Entscheidung getroffenen Feststellungen beruhen auf den Angaben von G.M.C., den Ergebnissen der nach Artikel 14 der Verordnung Nr. 17 bei G.M.C. angestellten Ermittlungen sowie auf dem Schreiben von G.M.C. vom 6. September 1974, mit dem sie sich zu den ihr am 1. August 1974 schriftlich mitgeteilten Beschwerdepunkten geäußert hat und auf das Bezug genommen wird.

II

Nach Artikel 86 Absatz 1 des EWG-Vertrags ist die mißbräuchliche Ausnutzung einer beherrschenden Stellung auf einem wesentlichen Teil des Gemeinsamen Marktes durch ein Unternehmen verboten und mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit dies dazu führen kann, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen.

7. G.M.C. hat auf Grund belgischen Gesetzes und des ihr von Opel erteilten Mandats für die Beantragung von generellen Typzulassungen und die Aushändigung von Konformitätsbescheinigungen und Identitätsplaketten sowohl für neue als auch für nicht länger als 6 Monate im Ausland zugelassene Opel-Fahrzeuge in Belgien eine beherrschende Stellung erlangt, mithin auf einem wesentlichen Teil des Gemeinsamen Marktes. Käufer von solchen Opel-Fahrzeugen sind darauf angewiesen, sich vor Benutzung derselben auf öffentlichen Wegen in Belgien an G.M.C. zu wenden, wenn

— für den betroffenen Fahrzeugtyp noch gar keine Typzulassung vorliegt
oder
— für das betroffene Fahrzeug noch keine Konformitätsbescheinigung und Identitätsplakette ausgehändigt ist.

Sobald sich also Verbraucher oder Händler in Belgien zum Kauf eines Opel-Fahrzeugs außerhalb Belgiens entschlossen haben, geraten sie insoweit in völlige Abhängigkeit von G.M.C.

8. G.M.C. hat diese beherrschende Stellung im Sinne des Artikels 86 mißbräuchlich ausgenutzt, indem sie in der Zeit vom 15. März bis 31. Juli 1973 nachweislich in 5 Fällen für die Aushändigung der Konformitätsbescheinigung und Identitätsplakette für neue Opel-Fahrzeuge einen weit überhöhten Preis verlangte und von den Antragstellern einzog.

Die mißbräuchliche Anwendung weit überhöhter Preise ergibt sich aus einer Summe von Umständen :

Zunächst ist zu berücksichtigen, daß G.M.C. in dem am 1. September 1972 von 2 500 auf 5 000 bfrs (ohne Steuern) heraufgesetzten Preis, den sie in der hier in Frage stehenden Zeit fortgesetzt berechnete, nicht nur Kostenelemente in Ansatz brachte, die sich auf die Konformitätskontrollen bezogen, sondern auch solche, die die einmaligen Aufwendungen für die Typzulassungen betrafen. Grundlage für die den Preis von 5 000 bfrs mitbestimmenden, umgelegten durchschnittlichen Kosten für die Aufwendungen aus Anlaß der Typzulassungen waren damals allein die Aufwendungen für amerikanische General-Motors-Fahrzeuge. Die Aufwendungen bei der Zulassung von Opel-Fahrzeugen waren gegenüber denjenigen für amerikanische General-Motors-Fahrzeuge jedoch geringer. Die umgelegten durchschnittlichen Kosten für Opel-Zulassungen lagen wegen der erheblich höheren Stückzahlen, die G.M.C. für den Verkauf von Opel-Fahrzeugen gegenüber den von amerikanischen General-Motors-Fahrzeugen in Belgien erwartete, sogar erheblich unter denjenigen für amerikanische Fahrzeuge. Hätte G.M.C. dies bei der Preisbestimmung für ihre Kontrolle von Opel-Fahrzeugen berücksichtigt, so hätte sich für sie ein Kostenvorteil pro Einheit ergeben, der mindestens die Hälfte des insgesamt verlangten Kontrollpreises von 5 000 bfrs ausgemacht hätte. Dies ergibt sich eindeutig aus der Kostenaufgliederung, die G.M.C. dann später selbst vornahm und die für Opel-Fahrzeuge nur 123 bfrs Typzulassungskosten gegenüber 3 654 bfrs für amerikanische Fahrzeuge ausweist (vgl. oben I, 4 a) und b)).

G.M.C. hätte ihre Kontrollpreisforderung in den 5 hier zur Erörterung stehenden Fällen, wenn überhaupt, so zumindest nur unter Vorbehalt nachträglicher Kostenberechnung und teilweiser Erstattung geltend machen dürfen. G.M.C. fand sich demgegenüber erst in den Monaten Juni und Juli 1973 in einigen Fällen parallel importierter Opel-Fahrzeuge bereit, nur 1 000 bfrs (einschließlich Steuern) zu erheben, weil einige Antragsteller nicht bereit waren, 5 000 bfrs zuzüglich 900 bfrs Steuern zu zahlen. Den neuen zwischen amerikanischen und europäischen General-Motors-Fahrzeugen unterscheidenden Kontrolltarif setzte G.M.C. schließlich erst am 1. August 1973 in Kraft.

In diesem Zusammenhang ist ferner in Betracht zu ziehen, daß mindestens 12 belgische Unternehmen, die als Beauftragte anderer Hersteller gleichartige Kontrollen wie G.M.C. ausführten, seinerzeit nur 2 500 bfrs oder sogar weniger verlangten. Es kann nicht davon ausgegangen werden, daß sich G.M.C. in einer vergleichsweise derart unterschiedlichen Lage befand, die es gerechtfertigt hätte, doppelt so hohe Kontrollpreise zu verlangen wie andere belgische Beauftragte von ausländischen Kraftfahrzeugherstellern.

Schließlich ist zu berücksichtigen, daß G.M.C. in der Zeit vom Januar bis August 1972 in 12 Fällen noch unentgeltliche Kontrollen für Opel-Fahrzeuge ausgeführt hatte, so daß die Berechnung des auf amerikanische Fahrzeuge zugeschnittenen hohen Tarifs nach dem 15. März 1973 und die sprunghafte Heraufsetzung des Kontrollbetrags für Opel-Fahrzeuge ein mißbräuchliches Verhalten nahelegt. Ferner wird der Mißbrauch dadurch indiziert, daß die staatlichen Kontrollstationen seinerzeit nur 1 140,- bfrs zuzüglich 100 bfrs für jede weiterhin notwendig werdende Kontrolle berechneten.

Aus all diesen Umständen ist der Schluß zu ziehen, daß G.M.C. ihre beherrschende Stellung wegen des außergewöhnlich hohen Mißverhältnisses zwischen tatsächlichen Kosten und tatsächlicher Preisgestaltung in den 5 Kontrollfällen im Sinne des Artikels 86 Absatz 1 mißbräuchlich ausgenutzt und im Sinne des Artikels 86 Absatz 2 Buchstabe a) unangemessene Preise angewandt hat.

Artikel 86 Absatz 1 ist schließlich noch aus einem anderen Grunde anwendbar. Der Unterschiedsbetrag zwischen den damals verlangten 5 000 bfrs und jenem Betrag, bei dem das Verhältnis zwischen Kosten und Preis als angemessen und nicht mißbräuchlich anzuse-

hen ist, war — wie zuvor festgestellt — außergewöhnlich hoch. Das Fordern von 5 000 bfrs führt zu einer Benachteiligung und mißbräuchlichen Diskriminierung von Händlern, die neue Opel-Fahrzeuge nach Belgien parallel einführten oder in der Lage waren, parallel einzuführen, und die mit den von G.M.C. autorisierten Opel-Vertragshändlern in Belgien in Wettbewerb um Käufer treten konnten. Diese freien Importeure wurden unverhältnismäßig höher belastet als die Vertragshändler, weil deren Einkaufspreise für neue Opel-Fahrzeuge nur durch den sehr niedrigen Kostenfaktor pro Einheit wegen der Aufwendungen bei der Zulassung von Opel-Fahrzeugen (allenfalls 123 bfrs) belastet waren. Entsprechendes gilt, wenn man die Einkaufspreise, die bei belgischen Opel-Vertragshändlern kaufende Verbraucher bezahlten, mit denjenigen vergleicht, die jene Verbraucher bezahlten, die Opel-Fahrzeuge parallel einführten. Auch diese Preise waren in unterschiedlicher Weise mit dem sich aus der Typzulassung ergebenden Kostenfaktor belastet.

9. Die mißbräuchliche Kontrollpreisgestaltung durch G.M.C. hat in den 5 erwähnten Fällen den Handel zwischen Mitgliedstaaten tatsächlich beeinträchtigt und war ferner geeignet, in weiteren Fällen den zwischenstaatlichen Handel zu beeinträchtigen. Die auf Grund des EWG-Vertrags erstrebte gegenseitige wirtschaftliche Durchdringung der Märkte durch unbehinderten Warenverkehr ist durch die in den 5 Fällen erfolgte mißbräuchliche Kontrollpreisberechnung tatsächlich erschwert worden. Die mißbräuchlich überhöhten Preisforderungen waren ferner geeignet, weitere Verbraucher und freie Händler vom Kauf von Opel-Fahrzeugen in anderen Ländern des Gemeinsamen Marktes abzuhalten oder solche Käufe spürbar zu erschweren.

III

Die Kommission kann gemäß Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe a) der Verordnung Nr. 17 gegen Unternehmen Geldbußen in Höhe von eintausend bis einer Million Rechnungseinheiten festsetzen, wenn sie vorsätzlich oder fahrlässig gegen Artikel 86 des EWG-Vertrags verstoßen.

10. G.M.C. hat gewußt, daß die die Kontrollen beantragenden Personen und Unternehmen allein auf sie angewiesen waren (vgl. oben II 7). Sie hat dennoch wissentlich in fünf Fällen 5 000 bfrs zuzüglich 900 bfrs Steuern für die Kontrolle eines parallel importierten Opel-Fahrzeugs erhoben. Sie hat gewußt, daß der wesentliche Teil dieses Betrages nach den Kontrollaufwendungen für amerikanische General-Motors-Fahrzeuge bemessen und als Entgelt für die Kontrolle von Opel-Fahrzeugen überhöht war. In der Zeit vom Januar bis August 1972, als bei G.M.C. noch in 12 Fällen Kontrollen für parallel importierte Opel-Fahrzeuge beantragt worden waren, hatte G.M.C. diese Kontrollen unentgeltlich ausgeführt; seit dem 15. März 1973 berechnete sie hingegen für Opel-Kontrollen unvermittelt den auf 5 000 bfrs angehobenen Preis, der eigentlich nur auf die Kontrolle von amerikanischen General-Motors-Fahrzeugen zugeschnitten war. Sie berechnete diesen Preis ohne jeden Vorbehalt, obwohl sie damals noch keine Kostenberechnung für Opel-Kontrollen vorgenommen hatte. Dadurch, daß sie im Juni und Juli 1973 — als einige Antragsteller nicht bereit waren, für die Kontrolle der von ihnen importierten Opel-Fahrzeuge 5 000 bfrs zu zahlen — ohne vorherige Kostenberechnung nur 1 000 bfrs berechnete, hat sie gezeigt, daß es für sie von vornherein erkennbar war, daß das Verlangen von 5 000 bfrs mißbräuchlich überhöht war. G.M.C. war zudem bekannt, daß die Gebühren der staatlichen Kontrollstationen weit unter dem Tarif von 5 000 bfrs lagen und daß die meisten belgischen Beauftragten anderer ausländischer Kraftfahrzeughersteller seinerzeit nur 2 500 bfrs oder sogar weniger verlangten (vgl. oben II 8).

11. G.M.C. hatte schließlich zumindest billigend in Kauf genommen, daß die Paralleleinfuhren von neuen Opel-Fahrzeugen, d.h. bestimmte Warenströme im zwischenstaatlichen Handel, in der hier in Frage stehenden Zeit mit einem mißbräuchlichen überhöhten und außerdem diskriminierenden Kontrollpreis belastet wurden. Das traf auf jeden Fall für die 5 Fälle zu, in denen die auf mißbräuchlichem Verhalten beruhende Beeinträchtigung tatsächlich eingetreten ist. G.M.C. hatte aber auch in Kauf genommen, daß Händler und Verbraucher durch den überhöhten Tarif belastet worden wären, wenn sie solche Einfuhren aus anderen Ländern des Gemeinsamen Marktes vorgenommen hätten. G.M.C. hatte es darüber hinaus gebilligt, daß Verbraucher und Händler solche Einfuhren wegen der zusätzlichen Kontrollpreisbelastung unterließen (vgl. oben II 9).

Nach alledem ist festzustellen, daß G.M.C. vorsätzlich fortgesetzt handelnd in der Zeit vom 15. März bis 31. Juli 1973 gegen Artikel 86 verstoßen hat.

IV

12. G.M.C. hat sich im Anschluß an die ihr mitgeteilten Beschwerdepunkte dahin eingelassen, daß sie mit Rücksicht auf ihren Marktanteil, den sie beim Verkauf von Kraftfahrzeugen in Belgien erzielt habe, nicht einsehen könne, weshalb sie eine beherrschende Stellung inne habe. Wie dargelegt (vgl. oben II 7), geht es in diesem Zusammenhang gar nicht um die Frage, ob G.M.C. auf einem wesentlichen Teil des Gemeinsamen Marktes eine beherrschende Stellung beim Angebot von Kraftfahrzeugen hat, sondern darum, ob sie eine beherrschende Stellung in bezug auf Konformitätskontrollen für parallelimportierte neue Opel-Fahrzeuge hat. Die diese beherrschende Stellung begründenden Tatsachen hat G.M.C. auch in vollem Umfang gekannt. Es ist deshalb ferner unerheblich, daß ihre Einkünfte aus solchen Konformitätsprüfungen weniger als 0,1 % ihrer Verkäufe von Kraftfahrzeugen an ihre Händler betrugen.

13. G.M.C. führt ferner an, daß es 1973 für Händler und Private uninteressant gewesen wäre, Opel-Fahrzeuge in Deutschland zu kaufen, weil selbst ohne jegliche Kontrollkosten das Preisniveau in Belgien niedriger als in Deutschland gelegen habe. Die mißbräuchliche Preisgestaltung hat indessen die Einfuhren in den 5 Fällen tatsächlich beeinträchtigt, so daß insoweit dahingestellt bleiben kann, ob diese Einfuhren vorgenommen wurden, um ein Preisgefälle auszunutzen, oder ob andere Gründe vorlagen (z.B. Umzug, Präferenzen für ausländische Verkäufer und dessen Service). Darüber hinaus ist die Eignung zu zwischenstaatlicher Handelsbeeinträchtigung noch deshalb gegeben, weil G.M.C. sich und ihre autorisierten Vertragshändler durch den hohen Kontrollpreis vor potentiellen Parallelimporteuren schützte, für ihr eigenes Verhalten und das ihrer Vertragshändler einen größeren Schutz vor Konkurrenz erreichte und damit einen größeren Spielraum in der Preisfestsetzung für Opel-Fahrzeuge schuf.

14. G.M.C. wendet ferner ein, daß sie nach dem 15. März 1973 — als den staatlichen Kontrollstationen die Prüfungskompetenz für Fahrzeuge, die im Ausland weniger als sechs Monate zugelassen waren, entzogen worden war — sehr schnell erkannt habe, daß sie ihr System für derartige Kontrollen habe reorganisieren müssen. Sie habe gleichzeitig die durch Arbeiten dieser Art verursachten Kosten unter anderem deshalb überdenken müssen, weil die Anträge erneut europäische General-Motors-Fahrzeuge betrafen. Dieser Einwand vermag den Vorwurf, in der Zeit vom 15. März bis 31. Juli 1973 in 5 Fällen für die Konformitätsprüfungen den mißbräuchlichen Preis von 5 000 bfrs erhoben zu haben, nicht zu entkräften ; denn G.M.C. hätte gerade wegen dieser Sachlage den auf Kontrollen amerikanischer General-Motors-Fahrzeuge zugeschnittenen Tarif allenfalls nur unter Vorbehalt der von G.M.C. selbst für notwendig gehaltenen unternehmensinternen Kostenprüfung erheben dürfen (vgl. oben II 8).

15. G.M.C. läßt sich zudem dahin ein, daß sie ab Juni 1973 in Erwartung der unternehmensinternen Entscheidung — mit Ausnahme eines der 5 Fälle, in dem sie irrtümlich noch 5 000 bfrs zuzüglich 900 bfrs Steuern eingezogen habe — allen anderen Antragstellern nur 1 000 bfrs einschließlich Steuern berechnet habe. Es mag dahinstehen, ob G.M.C. in den Monaten Juni und Juli 1973 von allen Antragstellern nur noch 1 000 bfrs verlangte. In den fünf hier zur Erörterung stehenden Fällen hat sie auf jeden Fall den mißbräuchlich überhöhten Betrag in Rechnung gestellt und eingezogen. Damit war der Tatbestand der Zuwiderhandlung vollendet. Daran vermochte die Tatsache der nachträglichen am 3. August 1973 eingeleiteten teilweisen Erstattungen nichts mehr zu ändern G.M.C. konnte keine Umstände dafür darlegen, daß es sich in dem einen Fall, in dem sie nur irrtümlich 5 900 bfrs verlangt haben will, um einen von ihr organisatorisch nicht zu verantwortenden und nicht vorwerfbaren Irrtum handelte.

16. G.M.C. meint ferner, daß eine Anwendung des Artikels 86 auch deshalb nicht in Betracht komme, weil sie den Tarif von 5 900 bfrs (einschließlich Steuern) nicht öffentlich bekanntgemacht habe. Dieses Vorbringen ist schon deshalb nicht stichhaltig, weil jeder Käufer eines neuen Opel-Fahrzeugs, der es in Belgien zulassen wollte, spätestens bei der Beantragung der Konformitätsbescheinigung und der Identitätsplakette in der Zeit vom 15. März bis Juni 1973 erfahren hätte, daß G.M.C. für diese Prüfungen 5 900 bfrs verlangte.

17. Schließlich trägt G.M.C. vor, keiner der in der Zeit vom 15. März bis 31. Juli gestellten Prüfungsanträge sei von Händlern ausgegangen, die von G.M.C. nicht autorisiert waren und die neue Opel-Fahrzeuge vertrieben. Selbst wenn es sich in den 5 Fällen nur um Prüfungen zugunsten von Endverbrauchern gehandelt haben sollte, kommt diesem Umstand keine die Anwendung des Artikels 86 ausschließende Bedeutung zu. Diese Vorschrift schützt nämlich auch Käufe, die Verbraucher selbst im zwischenstaatlichen Handel tätigen.

V

18. Nach Artikel 15 Absatz 2 Satz 2 der Verordnung Nr. 17 hat die Kommission bei der Festsetzung der Höhe der Geldbuße neben der Schwere des Verstoßes auch die Dauer der Zuwiderhandlung zu berücksichtigen.

Für die Festsetzung der Geldbuße war bestimmend, daß die Kommission mehrfach deutlich gemacht hat, daß sie Paralleleinfuhren im Interesse des Wettbewerbs und der Verbraucher im Gemeinsamen Markt als besonders schützenswert ansieht. Parallelimporte erschwerende Maßnahmen — wie sie mißbräuchliche Kontrollpreisforderungen darstellen — sind wettbewerbsrechtlich grundsätzlich ebenso verwerflich wie vertragliche Exportverbote in Vertriebsverträgen.

Zugunsten von G.M.C. hat die Kommission folgendes berücksichtigt :

Die Zuwiderhandlung war nur von kurzer Dauer. G.M.C. führte schnell eine Änderung ihres Kontrolltarifs herbei und erstattete in 3 von den 5 Fällen den Differenzbetrag zum neuen Tarif und in 2 Fällen sogar den 1 000 bfrs übersteigenden Betrag. Schließlich hat G.M.C. nunmehr in ihrem Tarif einen weit geringeren Preis für die Kontrolle von europäischen General-Motors-Fahrzeugen gegenüber demjenigen für amerikanische Fahrzeuge vorgesehen. G.M.C. legt bei der Kalkulation der Kontrollpreise die Kosten für die generellen Typzulassungen — getrennt nach amerikanischen und europäischen Fahrzeugen — künftig in der Weise um, daß die Anzahl der Fahrzeuge, auf die die Umlage erfolgt, auf Grund von Schätzungen bestimmt wird, die an die in der Vergangenheit in Belgien verzeichneten Zulassungen von General-Motors-Fahrzeugen sowie an die gesamten Verkaufserwartungen für solche Fahrzeuge in Belgien anknüpfen, also auch an die Parallelimporte und nicht mehr nur an die über

das G.M.C.-Vertriebsnetz erfolgenden Verkäufe. G.M.C. hat also die in dieser Entscheidung festgestellte Zuwiderhandlung inzwischen abgestellt —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN :

Artikel 1

Es wird festgestellt, daß die General Motors Continental N.V. in der Zeit vom 15. März bis 31. Juli 1973 vorsätzlich gegen Artikel 86 verstoßen hat, indem sie für die Aushändigung der Bescheinigung und Plakette, die sie gemäß belgischem Recht nach Prüfung der Konformität von Opel-Fahrzeugen mit den allgemeinen Typzulassungen und nach Feststellung der Identität der Fahrzeuge zu erteilen hatte, einen mißbräuchlich überhöhten Preis verlangte.

Artikel 2

Gegen die General Motors Continental N.V. wird wegen dieses Verstoßes eine Geldbuße in Höhe von 100 000 (einhunderttausend) Rechnungseinheiten festgesetzt, das sind 5 000 000 (fünf Millionen) belgische Franken.

Diese Entscheidung stellt hinsichtlich der General Motors Continental N.V. einen nach Artikel 192 des EWG-Vertrags vollstreckbaren Titel dar.

Artikel 3

Diese Entscheidung ist an die General Motors Continental N.V. in B 2000 Antwerpen 1, Norderlaan 75, gerichtet.

Brüssel, den 19. Dezember 1974

Für die Kommission

Der Präsident

François-Xavier ORTOLI