DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 19 dicembre 1974

relativa ad una procedura d'applicazione dell'articolo 86 del trattato CEE (IV/28 851 — General Motors Continental)

(Il testo in lingua olandese è il solo facente fede)

(75/75/CEE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 86,

visto il regolamento n. 17 del Consiglio, del 6 febbraio 1962 [1], in particolare gli articoli 3 e 15, comma 2, lettera a),

vista la decisione della Commissione del 26 luglio 1974 d'iniziare d'ufficio una procedura contro la General Motors Continental N.V. di Anversa, ai sensi dell'articolo 9, paragrafi 2 e 3, del regolamento n. 17,

visto il parere del comitato consultivo in materia d'intese e posizioni dominanti emesso, a norma dell'articolo 10 del regolamento n. 17, il 28 novembre 1974,

I

Considerando che i fatti sono i seguenti :

1. Nel Belgio sono ammessi a circolare sulla pubblica via soltanto veicoli conformi alle disposizioni dell'« Arrêté royal » del 15 marzo 1968 relativo al « Regolamento generale circa le condizioni tecniche richieste per autovetture e loro rimorchi » (AR del 15 marzo 1968 pubblicato sul Moniteur Belge (MB) del 28 marzo 1968, modificato dagli AR del 14 giugno 1968 (MB del 19 giugno 1968, pag. 6845), del 4 agosto 1968 (MB del 20 agosto 1968, pag. 8581), del 5 gennaio 1970 (MB del 29 gennaio 1970, pag. 966), del 14 gennaio 1971 (MB del 20 gennaio 1971 pag. 714) e del 9 agosto 1971 (MB del 2 settembre 1971, pag. 10 082). Ne consegue pertanto che ogni tipo di telaio o di veicolo autoportante, costruito o montato in Belgio, o importato in questo paese previa dichiarazione che è per uso proprio, dev'essere omologato dal ministro dei trasporti o da un suo mandatario nelle forme prescritte dall'« Arrêté » suindicato (agréation du type). Non appena sia data l'omologazione per un determinato tipo di veicolo (procès-verbal d'agréation, PVA), il fabbricante o il suo mandatario unico rilascia per ogni veicolo dello stesso tipo messo in circolazione un certificato che ne attesta la conformità a quello omologato (certificat de conformité). Il fabbricante od il suo mandatario unico sono tenuti ad apporre ad ogni singolo veicolo una targa d'identificazione obbligatoria (plaque d'identification).

La domanda per il riconoscimento di fabbricante qualificato prevista dalla legge belga deve essere corredata, nel caso in cui il fabbricante risieda all'estero, dalla prova che egli ha incaricato un residente nel Belgio di adempiere a tutti gli obblighi derivanti dalle disposizioni di legge concernenti l'omologazione di tipi di telai o di veicoli autoportanti. Per ogni categoria di veicoli non può essere nominato più di un mandatario.

Le succitate disposizioni si applicano ai veicoli nuovi. Sulla base di una direttiva del ministro belga dei trasporti, dal 15 marzo 1973, gli uffici belgi di controllo non accettano più, ai fini del rilascio del certificato di conformità e della targa d'identificazione, i veicoli immatricolati all'estero da meno di sei mesi, cosicché, a partire da tale data, anche per tali veicoli è competente soltanto il mandatario del fabbricante.

2. La General Motors Continental NV (GMC), società anonima di diritto belga, è l'unica mandataria, ai sensi del citato « Arrêté royal », del fabbricante di autovetture da turismo, Adam Opel Aktiengesellschaft, come pure di altri fabbricanti appartenenti al gruppo General Motors. Non appena imprese del gruppo General Motors aventi sede fuori del Belgio decidono di organizzare nel Belgio la vendita di un modello da esse fabbricato, la GMC si assume l'incarico di ottenere il procès-verbal d'agréation (PVA). La GMC richiede dei PVA per grandi serie, se si tratta di modelli Opel o Vauxhall. Per quanto riguarda i modelli americani della General Motors, essa richiede sia un PVA per piccole serie che copra la messa in circolazione di un massimo di 10 veicoli all'anno, sia del pari un PVA per grandi serie. Per le autovetture consegnate tramite la società GMC, questa e i suoi concessionari belgi non mettono in conto ai loro clienti alcun importo diverso da quello di acquisto, a copertura delle spese inerenti alla domanda del PVA ed al rilascio del certificato di conformità e della targa d'identificazione ; privati e commercianti che importavano in Belgio autoveicoli, fabbricati da imprese del gruppo General Motors, per vie diverse dal sistema di

[1] GU n. 13 del 21. 2. 1962, pag. 204/62.

distribuzione GMC (importazioni parallele) dovevano, in virtù dei citati decreti reali, rivolgersi alla GMC per controlli di conformità quando si trattava di autoveicoli nuovi. Tale situazione perdura tuttora. Per quanto riguarda gli autoveicoli della General Motors, usati, qualunque ne fosse l'età, fino al 14 marzo 1973 siffatti controlli erano effettuati dai competenti uffici statali. Questa possibilità è venuta a cessare il 15 marzo 1974 per gli autoveicoli immatricolati all'estero da meno di sei mesi per i quali, a partire da tale data, i controlli di conformità sono eseguiti unicamente dalla GMC.

3. Nel 1972 la GMC ha, in un primo tempo, effettuato gratuitamente tali controlli di autoveicoli General Motors importati in via parallela. Avendo lo Stato reso più rigorosi i requisiti per l'omologazione degli autoveicoli e comportando essi un maggior lavoro amministrativo e tecnico, nell'ottobre 1972 la GMC incaricò la propria divisione « Product Engineering » di eseguire le formalità necessarie nonché i controlli di conformità ; la società per un periodo di transizione mise in conto, per il controllo di ogni autoveicolo General Motors importato in via parallela, 2 500 FB, più 450 d'imposta sul valore aggiunto, importi che poi aumentò rispettivamente a 5 000 FB e 900 FB, e che riscosse in tutti i casi in cui la richiesta di controllo le era pervenuta dopo il 1° settembre 1972. Mentre nel periodo dal gennaio all'agosto 1972 erano ancora pervenute alla GMC ed erano state da questa gratuitamente esitate, 12 domande per autoveicoli Opel, nessuna domanda per tali autoveicoli è stata presentata alla GMC dal settembre 1972 al 14 marzo 1973. Tuttavia, ottenuta dalla GMC, con decorrenza 15 marzo 1973, più ampia competenza in materia di controllo, il numero delle domande è salito a 36 alla fine del 1973, ed è stato di 30 per il periodo 1° gennaio — 20 agosto 1974. Per i modelli americani furono presentate 24 domande nel 1972 e 760 nel 1973 ; nel periodo dal 1° settembre 1972 al 14 marzo 1973 la GMC registrò, in contrasto con la situazione esistente per gli autoveicoli Opel, un considerevole numero di domande, provenienti da importatori « paralleli » di autoveicoli della General Motors americani.

4. Nel periodo dal 15 marzo al 31 luglio 1973 la GMC ha applicato per il rilascio dei certificati di conformità e delle targhe d'identificazione in 5 casi di autoveicoli Opel nuovi importati in via parallela la tariffa che essa aveva prima applicato soltanto per il controllo di determinati tipi americani della General Motors ; essa ha inoltre incassato, prima del rilascio dei certificati e delle targhe, gli importi richiesti in ragione di 5 000 FB più 900 FB per l'imposta. Nei mesi di giugno e luglio 1973 la GMC in alcuni casi di importazione parallela di autoveicoli Opel ha chiesto per i controlli soltanto 1 000 FB (imposta compresa). Con effetto dal 1° agosto 1973 essa ha posto in vigore il suo nuovo tariffario del 27 giugno 1973, il quale distingue tra automezzi della General Motors di fabbricazione americana e quelli di fabbricazione europea. La GMC pratica ormai le tariffe seguenti :

a) per un'autovettura fabbricata in Europa da un'impresa del gruppo General Motors per il cui modello ci sia già stato un processo verbale di omologazione in Belgio (« European Passenger car ») : 1 250 FB, di cui 123 FB sono messi in conto partecipazione spese per l'omologazione del modello (« type approval costs ») ed il resto come corrispettivo per le spese inerenti al controllo della singola autovettura (« Cost of checking », « Inspection », « Type shield », « certificate of conformity », « administration « profit 15 % ») ;

b) per un'autovettura del gruppo General Motors fabbricata negli Stati Uniti (« US Passenger car »)

   i) per il cui modello ci sia già stato un processo verbale di omologazione in Belgio (PVA)

      aa) se la GMC prevede una vendita in Belgio di più di 10 vetture (general type) : 5 300 FB, di cui 3 654 FB vengono considerati dalla GMC come partecipazione alle spese di omologazione del modello ed il resto come corrispettivo per le spese inerenti al controllo della singola autovettura ;

      bb) se la GMC prevede un esiguo smercio nel Belgio (« Low volume type ») : 7 000 FB, di cui 5 080 FB sono considerati come partecipazione alle spese di omologazione del modello ed il resto come corrispettivo per le spese inerenti al controllo della singola autovettura ;

   ii) per il cui modello non ci sia ancora stato un processo verbale di omologazione in Belgio : 30 000 FB.

Il 3 agosto 1973 la GMC adottava delle misure intese a rimborsare parzialmente gli importi ricevuti nei cinque casi sunnominati. In due casi furono rimborsati 4 900 FB, in tre 4 425 FB.

5. Dodici imprese belghe, che eseguono in Belgio, in qualità di mandatarie, controlli analoghi a quelli effettuati dalla GMC, hanno dichiarato, rispondendo ad una domanda della Commissione, di non avere mai chiesto più di 2 500 FB per il controllo di autovetture costruite nel mercato comune ed importate in Belgio in via parallela.

6. Le constatazioni fatte nella presente decisione si fondano sui dati forniti dalla GMC, sui risultati degli accertamenti eseguiti presso la GMC a norma dell'articolo 14 del regolamento n. 17, nonché sulla lettera del 6 settembre 1974, con la quale la GMC ha preso posizione in merito agli addebiti comunicatile per iscritto il 1° agosto 1974, ed alla quale si fa riferimento.

II

Considerando che a norma dell'articolo 86, paragrafo 1, del trattato CEE è incompatibile con il mercato comune e vietato nella misura in cui possa essere pregiudizievole al commercio tra Stati membri, lo sfruttamento abusivo da parte di un'impresa di una posizione dominante su una parte sostanziale del mercato comune.

7. Considerando che la GMC, in virtù della legislazione belga e del mandato conferitole dalla Opel, ha conseguito una posizione dominante nel Belgio, e pertanto in una parte sostanziale del mercato comune, per quanto concerne le domande di omologazione ed il rilascio dei certificati di conformità e delle targhe di identificazione sia per gli autoveicoli Opel nuovi, quanto per quelli che sono stati immatricolati all'estero per meno di 6 mesi ; che gli acquirenti di questi autoveicoli devono rivolgersi alla GMC prima di usarli sulla pubblica via in Belgio :

— se si tratta di vetture di un modello non ancora omologato,

— se per gli autoveicoli in questione non sono stati ancora rilasciati il certificato di conformità e la targa d'identificazione ;

ragion per cui il consumatore od il commerciante belga che decidano di comprare un autoveicolo Opel fuori del Belgio, vengono, per tali formalità, a trovarsi in una posizione di totale dipendenza dalla GMC.

8. Considerando che la GMC ha sfruttato in modo abusivo questa posizione dominante ai sensi dell'articolo 86 esigendo ed ottenendo dai richiedenti nel periodo dal 15 marzo al 31 luglio 1971, nei cinque casi, come consta, un prezzo eccessivo per il rilascio del certificato di conformità e della targa d'identificazione per autoveicoli Opel nuovi ;

che l'applicazione abusiva di prezzi eccessivi risulta dalla seguente serie di fatti :

Si deve anzitutto rilevare che nel prezzo aumentato il 1° settembre 1972 da 2 500 FB a 5 000 FB (senza imposta) che la GMC ha sempre fatto pagare nel periodo di tempo in parola, essa non ha computato soltanto gli elementi di costo inerenti ai controlli di conformità, bensì anche quelli che rappresentavano la spesa una tantum per l'omologazione del modello. La base per il calcolo dell'ammontare medio unitario delle spese di omologazione, che determina in parte il prezzo di 5 000 FB, era costituita a quel tempo solo dalle spese relative agli autoveicoli americani della General Motors. Le spese di omologazione per gli autoveicoli Opel erano inferiori a quelle per gli autoveicoli americani della General Motors. Le spese medie unitarie di omologazione degli autoveicoli Opel erano persino considerevolmente inferiori a quelle degli autoveicoli americani dato che la GMC prevedeva di vendere in Belgio un numero più grande di autoveicoli Opel che di autoveicoli americani. Se la GMC avesse tenuto conto di ciò nel determinare i prezzi per i controlli degli autoveicoli Opel, ne sarebbe conseguita una riduzione, per ogni autoveicolo, di almeno la metà del prezzo di 5 000 FB chiesto per il controllo. Ciò risulta nettamente dalla distinta dei costi che la GMC stessa ha in seguito compilato e dalla quale appare che il costo di omologazione per gli autoveicoli Opel era soltanto di 123 FB, contro 3 654 FB per gli autoveicoli americani [vedasi sopra I. 4. a) e b)].

La GMC, nei cinque casi in questione, avrebbe semmai potuto chiedere tale prezzo per i controlli da effettuare con la riserva almeno di calcolare in seguito il costo effettivo di tale controllo e di rimborsare in parte il prezzo ricevuto. Invece, soltanto nei mesi di giugno e luglio 1973 la GMC si è indotta, in alcuni casi di importazioni parallele di autoveicoli Opel, ad esigere soltanto 1 000 FB (imposte comprese), perché alcuni richiedenti non erano disposti a versare i 5 000 FB, più 900 FB d'imposta. Soltanto il 1° agosto 1973 essa ha posto in vigore il nuovo tariffario per le operazioni di controllo, nel quale si distinguono gli autoveicoli americani della General Motors da quelli europei.

A tale riguardo si deve altresì osservare che almeno 12 imprese belghe, che in veste di mandatari di altri fabbricanti eseguono controlli analoghi, chiedevano allora soltanto 2 500 FB o anche meno. Né si può pensare che la GMC si trovasse in una situazione così diversa da giustificare la richiesta di prezzi doppi di quelli applicati per i controlli dagli altri mandatari belgi di case automobilistiche straniere.

Si deve tener conto infine del fatto che, durante il periodo gennaio-agosto 1972, la GMC ha ancora effettuato 12 controlli gratuiti su veicoli Opel, così che l'applicazione dopo il 15 marzo 1973 della tariffa a prezzo elevato praticata per le vetture americane e l'aumento improvviso della tariffa per il controllo delle vetture Opel costituiscono un indizio di comportamento abusivo ; altro indizio di abuso è il fatto che le stazioni di controllo dello Stato fatturavano all'epoca 1 140 FB, più 100 FB, per tutti gli altri controlli necessari.

Da tutti questi fatti si può dunque concludere che la GMC ha abusato della sua posizione dominante ai sensi dell'articolo 86, primo alinea, poiché è eccessiva la differenza esistente fra il costo effettivamente sopportato e il prezzo effettivamente richiesto per il controllo nei cinque casi considerati, e per il fatto che essa ha applicato prezzi non equi ai sensi dell'articolo 86, secondo comma, lettera a).

Infine l'articolo 86, primo comma, è applicabile per un altro motivo ancora : che, come s'è già constatato, la differenza tra la somma di 5 000 FB pretesa all'e-

poca e l'ammontare che, tenuto conto del rapporto tra costo e prezzo, deve considerarsi equo e non abusivo, era troppo evidente ; che il fatto di esigere 5 000 FB comportava uno svantaggio ed una discriminazione abusiva nei confronti dei commercianti che importavano o erano in grado di importare parallelamente delle vetture Opel nuove in Belgio e potevano fare concorrenza ai distributori Opel riconosciuti dalla GMC ; che questi liberi importatori dovevano accollarsi una spesa sproporzionata rispetto ai distributori riconosciuti per i quali il prezzo di acquisto delle vetture Opel nuove era maggiorato soltanto della quota unitaria minima delle spese di omologazione delle vetture Opel (123 FB al massimo) ; lo stesso dicasi per il prezzo pagato dai clienti che acquistavano in Belgio dai distributori Opel riconosciuti rispetto al prezzo pagato dai clienti che procedevano a importazioni parallele di vetture Opel ; anche su tali prezzi incideva in misura diversa il fattore costo risultante dall'omologazione del modello di vettura.

9. Considerando che la determinazione abusiva da parte della GMC del prezzo dei controlli ha effettivamente pregiudicato il commercio tra Stati membri nei cinque casi citati ; che inoltre essa era tale da pregiudicare in altri casi gli scambi intracomunitari ; che l'interpenetrazione economica dei mercati perseguita dal trattato istitutivo della CEE per mezzo della libera circolazione delle merci è stata così resa più difficile dal calcolo abusivo del prezzo di controllo nei cinque casi citati ; che l'esigere prezzi abusivamente alti era suscettibile di distogliere altri utilizzatori o distributori liberi dall'acquistare vetture Opel in altri paesi del mercato comune, o comunque di rendere tali acquisti molto più difficili.

III

Considerando che la Commissione può, a norma dell'articolo 15, paragrafo 2, lettera a) del regolamento n. 17 infliggere alle imprese ammende che variano da un minimo di mille unità di conto ad un massimo di un milione di unità di conto, quando intenzionalmente o per negligenza commettano una infrazione alle disposizioni dell'articolo 86 del trattato CEE.

10. Considerando che la GMC sapeva che le persone ed imprese che chiedevano i controlli potevano rivolgersi soltanto ad essa (vedasi sopra II, 7) ; che essa ha tuttavia scientemente preteso in cinque casi 5 000 FB più 900 FB di tassa per il controllo di una vettura Opel importata in via parallela ; che essa sapeva altresì che la parte essenziale di questo importo era calcolata sulla base delle spese di controllo per gli autoveicoli americani della General Motors e costituiva un compenso eccessivo per il controllo di autoveicoli Opel ; che durante il periodo gennaio-agosto 1972, la GMC aveva effettuato gratuitamente 12 controlli richiesti per veicoli Opel importati in via parallela ; che, dopo il 15 marzo 1973, invece essa ha inopinatamente applicato per i controlli di vetture Opel il prezzo di 5 000 FB, stabilito per il controllo di veicoli General Motors americani ; che essa ha fatturato tale prezzo senza alcuna riserva benché a quel momento non avesse ancora provveduto a calcolare i costi dei controlli per le vetture Opel ; che fatturando in giugno e luglio 1973, senza calcolo preventivo, solo 1 000 FB ad alcuni clienti che non erano disposti a pagare 5 000 FB per il controllo dei veicoli Opel che essi avevano importato direttamente, la GMC ha dimostrato di essere ben consapevole che la somma di 5 000 FB richiesta era abusivamente alta ; che inoltre la GMC sapeva che le tariffe praticate dalle stazioni di controllo di Stato erano di gran lunga inferiori alla somma di 5 000 FB e che la maggior parte dei mandatari belgi di altre case automobilistiche straniere pretendevano all'epoca solo 2 500 FB ed anche meno (vedasi sopra II. 8) ;

11. Considerando che la GMC ha insomma accettato volentieri che durante il periodo considerato le importazioni parallele di veicoli Opel nuovi, vale a dire certe correnti di scambio intracomunitario, sopportassero un prezzo di controllo abusivamente alto nonché discriminatorio ; che così è stato, per lo meno per i cinque casi nei quali il pregiudizio al commercio che risulta dal comportamento abusivo è stato effettivo ; che la GMC aveva anche accettato che dei distributori e degli utilizzatori dovessero sopportare la tariffa troppo alta se avessero proceduto ad analoghe importazioni da altri paesi del mercato comune ed aveva trovato normale che clienti e distributori rinunciassero ad importare a causa della spesa supplementare del prezzo del controllo (vedasi sopra II. 9) ; che, in conclusione, si può constatare che la GMC ha violato l'articolo 86 intenzionalmente e continuativamente durante il periodo 15 marzo — 31 luglio 1973.

IV

12. Considerando che la GMC, in rispetto agli addebiti comunicatile, ha dichiarato che, in considerazione della quota di mercato da essa conseguita nella vendita di autoveicoli in Belgio, non vede come essa possa detenere una posizione dominante ; che come si è detto (vedasi sopra II, 7), non si tratta qui di stabilire se la GMC detenga una posizione dominante in una parte sostanziale del mercato comune per quanto concerne l'offerta di autoveicoli, bensì di accertare se essa detenga una posizione dominante per quanto attiene al controllo di conformità degli autoveicoli Opel importati in via parallela ; che la GMC aveva piena e completa conoscenza dei fatti che costituiscono tale posizione dominante ; che è pertanto irrilevante che gli introiti della GMC derivanti da tali controlli rappresentino meno dello 0,1 % delle sue vendite di autoveicoli ai suoi distributori.

13. Considerando che la GMC adduce inoltre che, nel 1973, non era interessante per commercianti e privati acquistare in Germania autoveicoli Opel poiché, anche senza alcuna spesa di controllo, il livello dei prezzi sarebbe stato più basso in Belgio che in Germania; che la determinazione abusiva dei prezzi ha tuttavia effettivamente pregiudicato le importazioni nei cinque casi, per cui poco importa, nel caso di specie, che queste importazioni siano state fatte per profittare di uno scarto dei prezzi o per altri motivi (come: trasloco, preferenza per un venditore straniero ed il suo servizio di assistenza alla clientela); che l'abuso è inoltre tale da pregiudicare il commercio tra Stati membri per il fatto che, fissando un prezzo elevato per i controlli, la GMC si proteggeva e proteggeva i suoi distributori riconosciuti contro potenziali importatori paralleli, ottenendo così per essa stessa e per i suoi distributori riconosciuti una maggior protezione contro la concorrenza e si assicurava in tal modo un più ampio margine di manovra per la determinazione dei prezzi dei veicoli Opel.

14. Considerando che la GMC eccepisce inoltre d'avere, dopo il 15 marzo 1973 — quando venne sottratta agli uffici statali la competenza di controllare gli automezzi immatricolati all'estero da meno di sei mesi — prontamente riconosciuta la necessità di riorganizzare il proprio sistema per tali controlli, e, nel contempo, di riesaminarne i relativi costi, anche perché le domande riguardavano di nuovo autoveicoli europei della General Motors; che questa obiezione non può infirmare l'addebito di avere riscosso il prezzo abusivo di 5 000 FB per i controlli di conformità in cinque casi, nel periodo dal 15 marzo al 31 luglio 1973; che, in effetti, proprio a motivo di questa situazione, la GMC avrebbe semmai potuto applicare la tariffa prevista per il controllo degli autoveicoli americani della General Motors, con la riserva però di rivedere i propri costi, come essa stessa riteneva necessario (vedasi sopra II, 8).

15. Considerando che la GMC obietta oltre a ciò che dal giugno 1973, in attesa della decisione riguardante la riorganizzazione aziendale interna, essa ha messo in conto per tutti i controlli richiesti soltanto 1 000 FB, imposta compresa, con l'eccezione di uno dei cinque casi, per il quale essa avrebbe per errore ancora fatturato 5 000 FB, più 900 FB d'imposta; che si può ammettere che la GMC nei mesi di giugno e luglio 1973 abbia fatturato per tutti i controlli soltanto 1 000 FB; che, ciò nondimeno, nei cinque casi di cui qui si tratta essa ha però messo in conto e riscosso un prezzo abusivamente elevato; che gli elementi costitutivi dell'infrazione sono quindi riuniti; che, nella fattispecie, è irrilevante il fatto che il 3 agosto 1973 si sia proceduto a rimborsi parziali; che la GMC non ha potuto addurre alcuna dimostrazione che nel solo caso in cui essa avrebbe fatturato 5 900 FB per errore, si sia trattato di un semplice errore amministrativo di cui non possa esserle fatto addebito.

16. Considerando che la GMC sostiene inoltre che l'articolo 86 non è applicabile anche perché essa non ha reso nota al pubblico la taritfa di 5 900 FB (imposta compresa); che questo argomento non è valido se non altro per il fatto che, nel periodo dal 15 marzo al giugno 1973, ogni acquirente di un autoveicolo Opel nuovo che avesse voluto farlo omologare in Belgio, al più tardi all'atto della domanda dell'attestato di conformità e della targa d'identificazione, avrebbe appreso che la GMC esigeva per tali controlli 5 900 FB.

17. Considerando infine che la GMC asserisce che nessuna delle richieste di controllo presentate fra il 15 marzo e il 31 luglio 1973 proveniva da distributori non riconosciuti dalla GMC che vendono autoveicoli Opel nuovi; che anche considerando che, nei cinque casi esaminati, si è trattato soltanto di controlli effettuati a favore di consumatori finali, questa circostanza non esclude affatto l'applicazione dell'articolo 86; che, infatti, tale disposizione protegge del pari gli acquisti che i consumatori stessi fanno nel quadro del commercio fra Stati membri.

V

18. Considerando che, a norma dell'articolo 15, paragrafo 2, secondo comma, del regolamento n. 17, la Commissione deve, nel determinare l'ammontare dell'ammenda, tener conto, oltre che della gravità dell'infrazione, anche della sua durata;

che, inoltre, il fatto che la Commissione abbia dichiarato a più riprese di ritenere che le importazioni parallele devono essere a vantaggio della concorrenza e nell'interesse dei consumatori all'interno del mercato comune, ha costituito un elemento decisivo nella determinazione dell'ammontare dell'ammenda; che le misure che rendono difficili le importazioni parallele — quali sono, appunto, i prezzi abusivi chiesti per i controlli in parola — sono, per principio, da reprimere, sotto il profilo del diritto della concorrenza, alla stessa stregua dei divieti d'esportazione contenuti negli accordi di distribuzione;

che la Commissione ha ritenuto, a favore della GMC i seguenti elementi; l'infrazione è stata soltanto di breve durata; la GMC ha prontamente modificato la sua tariffa per i controlli, e in tre dei cinque casi ha rimborsato la differenza tra la vecchia e la nuova tariffa e in due casi perfino l'importo eccedente i 1 000 FB; infine la GMC nella sua nuova tariffa ha previsto un prezzo per il controllo di autoveicoli europei della General Motors che è di molto inferiore a quello stabilito per gli autoveicoli americani; la GMC, nel calcolare i prezzi per il controllo, ripartisce le spese sostenute per l'omologazione generale del tipo — distinguendo fra autoveicoli americani ed europei — in modo che il numero degli autoveicoli cui si applica la ripartizione sia stabilito in base a stime fondate che tengono conto del numero di auto-

veicoli General Motors omologati in Belgio in passato, nonché del numero complessivo di autoveicoli di questo tipo la cui vendita è prevista in Belgio, cioè anche delle importazioni parallele e non più soltanto delle vendite eseguite attraverso l'organizzazione di vendita della GMC ; la GMC dunque ha nel frattempo posto termine all'infrazione contestatale nella presente decisione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE :

Articolo 1

Si constata che la General Motors Continental NV nel periodo dal 15 marzo al 31 luglio 1973 ha intenzionalmente violato l'articolo 86 del trattato che istituisce la Comunità economica europea esigendo un prezzo abusivamente elevato per la consegna del certificato e della targa che, a norma della legislazione belga, essa deve rilasciare dopo aver controllato la conformità dell'autoveicolo Opel al tipo autorizzato in via generale e dopo aver accertato l'identità dell'automezzo.

Articolo 2

Alla General Motors Continental NV viene inflitta, per detta infrazione, l'ammenda di 100 000 (centomila) unità di conto, pari a 5 000 000 (cinque milioni) di franchi belgi.

La presente decisione costituisce titolo esecutivo nei confronti della General Motors Continental NV a norma dell'articolo 192 del trattato CEE.

Articolo 3

La General Motors Continental NV, B-2000 Antwerpen 1, Noorderlaan 75 è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 19 dicembre 1974.

Per la Commissione

Il Presidente

François-Xavier ORTOLI