BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 19 december 1974

betreffende een procedure op grond van artikel 86 van het E.E.G.-Verdrag (IV/28.851 — General Motors Continental)

(Slechts de tekst in de Nederlandse taal is authentiek)

(75/75/EEG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, met name op artikel 86,

Gelet op Verordening nr. 17 van de Raad van 6 februari 1962 (1), met name op de artikelen 3 en 15, lid 2, sub a),

Gezien het besluit van de Commissie van 26 juli 1974 op grond van Verordening nr. 17, artikel 9, lid 2 en 3, tegen de General Motors Continental N.V. te Antwerpen ambtshalve een procedure in te leiden,

Gezien het advies van het Adviescomité voor mededingingsregelingen en economische machtsposities, uitgebracht overeenkomstig artikel 10 van Verordening nr. 17 op 28 november 1974,

I

1. Overwegende dat tot het verkeer op openbare wegen in België ingevolge het Koninklijk Besluit van 15 maart 1968 inzake de technische toelatingseisen (Belgisch Staatsblad (B.S.) van 28 maart 1968, gewijzigd bij de Koninklijke Besluiten van 14 juni 1968, B.S. van 19 juni 1968, blz. 6845 e.v., van 4 augustus 1968, B.S. van 20 augustus 1968, blz. 8581 e.v., van 5 januari 1970, B.S. van 29 januari 1970, blz. 966 e.v., van 14 januari 1971, B.S. van 20 januari 1971, blz. 714 en van 9 augustus 1971, B.S. van 2 september 1971, blz. 10 082) alleen worden toegelaten motorvoertuigen en aanhangwagens die aan de voorschriften van dit besluit voldoen ; dat dit met name betekent dat elk type chassis of zelfdragend voertuig dat in België gebouwd of gemonteerd is, dan wel naar dit land onder dekking van een aangifte ten verbruik wordt ingevoerd, door de Minister van Verkeerswezen of zijn gemachtigde met inachtneming van de door de bepalingen van bovengenoemd besluit voorgeschreven formaliteiten moet zijn goedgekeurd (goedkeuring van het type) ; dat wanneer een bepaald type voertuig is goedgekeurd (proces-verbaal van goedkeuring, P.V.G.) de constructeur of zijn mandataris een verklaring moet afgeven over de gelijkvormigheid van ieder in het verkeer gebracht voertuig van dit type (gelijkvormigheidsattest) ; dat de constructeur of zijn enige mandataris op elk voertuig een „identificatieplaat" moet aanbrengen ;

Overwegende dat de aanvraag tot erkenning als bevoegd constructeur, wanneer deze in het buitenland is gevestigd, volgens de Belgische regeling vergezeld moet gaan van het bewijs dat hij een in België gevestigde persoon heeft gemandateerd om de verplichtingen na te komen welke voortvloeien uit de wettelijke regelingen inzake de goedkeuring van de typen van chassis of zelfdragende voertuigen ; dat voor elke categorie voertuigen slechts één enkele mandataris mag worden aangesteld ;

Overwegende dat de genoemde bepalingen toepasselijk zijn op nieuwe voertuigen ; dat ten gevolge van een richtlijn van de Belgische Minister van Verkeerswezen de officiële automobielinspectiestations voor aflevering van een gelijkvormigheidsattest sinds 15 maart 1973 geen voertuigen meer accepteren die minder dan zes maanden in het buitenland zijn geregistreerd, zodat voor dergelijke voertuigen sedert die datum eveneens alleen de door de constructeur gemandateerde persoon bevoegd is ;

2. Overwegende dat de naamloze vennootschap naar Belgisch recht General Motors Continental N.V. (GMC) in de zin van genoemde wet de enige mandataris is van de personenauto's fabricerende Adam Opel Aktiengesellschaft, zoals overigens ook van de andere tot het General Motors concern behorende fabrikanten ; dat GMC, zodra ondernemingen van het General Motors concern buiten België besluiten tot verkoop van het door hen vervaardigde model in België, zich voorshands ermee belast, de typegoedkeuring (P.V.G.) te verkrijgen ; dat GMC goedkeuringen aanvraagt voor algemene series wanneer het om Opel- en Vauxhall-modellen gaat ; dat zij voor de Amerikaanse General-Motors-modellen of wel een typegoedkeuring voor kleine series aanvraagt die een in het verkeer brengen van tot 10 voertuigen per jaar dekt, of eveneens een algemene typegoedkeuring ; dat GMC en haar erkende dealers in België van hun afnemers voor de kosten die ten gevolge van een typegoedkeuring en de afgifte van het gelijkvormigsheidsattest en de identificatieplaat ontstaan voor via GMC geleverde voertuigen geen in verhouding tot de koopprijs overdreven hoge prijs verlangden ; dat particulieren en handelaren die de door de ondernemingen van het General Motors concern gefabriceerde motorvoertuigen invoerden naar België

(1) PB nr. 13 van 21. 2. 1962, blz. 204/62.

via andere wegen dan het GMC-distributiesysteem (neveninvoer) er op grond van de genoemde Belgische wettelijke regelingen op waren aangewezen zich voor de gelijkvormigheidscontrole tot GMC te wenden wanneer het om nieuwe voertuigen ging ; dat dit ook thans nog het geval is ; dat voor gebruikte General Motors-voertuigen, van ongeacht welke jaargang, voor deze controle tot 14 maart 1973 de officiële controle-inrichtingen ter beschikking stonden ; dat deze mogelijkheid sinds 15 maart 1973 niet meer bestaat voor voertuigen die minder dan zes maanden in het buitenland waren toegelaten ; dat de gelijkvormigheidscontrole sindsdien inzoverre eveneens alleen nog door GMC wordt uitgevoerd ;

3. Overwegende dat GMC in 1972 voor de genoemde controles van via neveninvoer geïmporteerde General Motors-voertuigen voorshands geen vergoeding berekende ; dat GMC, daar de overheidseisen voor de toelating van voertuigtypen waren gestegen en meer technische en administratieve verrichtingen vereisten, in oktober 1972 haar afdeling „Product Engineering" belastte met het uitvoeren van de noodzakelijke werkzaamheden en tevens met de gelijksvormigheidscontrole ; dat GMC, nadat zij gedurende een overgangsperiode voor de controle van via neveninvoer geïmporteerde General-Motorsvoertuigen 2 500 Bfr. + 450 Bfr. B.T.W. had berekend, dit bedrag tot 5 000 Bfr. + 900 Bfr. B.T.W. verhoogde en in alle gevallen waarin de controleaanvragen na 1 september 1972 bij haar waren binnengekomen incasseerde ; dat, terwijl in het tijdsbestek van januari tot augustus 1972 nog 12 aanvragen voor Opel-voertuigen bij GMC waren binnengekomen en gratis waren behandeld, in de periode van september 1972 tot 14 maart 1973 bij GMC geen aanvragen voor dergelijke voertuigen werden gedaan ; dat, nadat GMC met ingang van 15 maart 1973 echter de verruimde controlebevoegdheid had verkregen, het aantal dergelijke aanvragen voor de periode tot eind 1973 tot 36 steeg ; dat er in 1974 tot 20 augustus dertig aanvragen zijn binnengekomen en voor Amerikaanse modellen in 1972 24 en in 1973 760 ; dat GMC van 1 september 1972 tot 14 maart 1973 in tegenstelling tot de situatie bij Opelvoertuigen een aanzienlijk aantal aanvragen kreeg van neven-importeurs van Amerikaanse General-Motors-voertuigen ;

4. Overwegende dat GMC in de periode van 15 maart tot en met 31 juli 1973 voor de afgifte van de gelijkvormigheidsattesten en identificatieplaten in 5 gevallen van via neveninvoer geïmporteerde nieuwe Opel-voertuigen hetzelfde tarief toepaste dat zij voordien alleen voor de controle van bepaalde Amerikaanse General Motors-typen had aangewend ; dat zij de verlangde bedragen van 5 000 Bfr. + 900 Bfr. B.T.W. voor afgifte van de attesten en platen ook incasseerde ; dat GMC gedurende juni en juli 1973 in enige andere gevallen voor de controle van via neveninvoer geïmporteerde Opelvoertuigen slechts 1 000 Bfr. (inclusief B.T.W.) berekende ; dat zij met ingang van 1 augustus 1973 haar nieuwe kostentarief van 27 juli 1973 invoerde, vanaf welk punt tussen de General-Motors-voertuigen van Amerikaanse en Europese produktie onderscheid werd gemaakt ; dat GMC sindsdien berekende ;

a) voor een in Europa door een onderneming van het General-Motorsconcern gefabriceerde en in België als type reeds toegelaten personenauto („European passenger car") . . . . . Bfr. 1 250
waarbij 123 Bfr. door GMC wordt beschouwd als aandeel in de typegoedkeuringskosten („type approval costs") en de rest als bedrag voor de aan de individuele wagencontrole verbonden uitgaven („cost of checking", „inspection", „type shield", „certificate of conformity", „administration cost", „profit 15 %"),

b) voor een in de V.S. gefabriceerde personenauto van het General-Motorconcern („US passenger car"),

  i) die in België reeds als type is toegelaten (P.V.G.),

    aa) indien GMC een afzet van meer dan ongeveer 10 wagens in België verwacht („general type") . . . . . Bfr. 5 300
    waarbij 3 654 Bfr. door GMC wordt beschouwd als aandeel in de kosten van de typegoedkeuring en de rest als bedrag voor de aan de individuele wagencontrole verbonden uitgaven ;

    bb) wanneer GMC een kleinere afzet in België verwacht („low volume type"). . Bfr. 7 000
    waarbij 5 080 Bfr. door GMC wordt beschouwd als aandeel in de kosten voor de typegoedkeuring en de rest als bedrag voor de aan de individuele wagencontrole verbonden uitgaven ;

  ii) die in België niet als type is toegelaten Bfr. 30 000 ;

Overwegende dat GMC op 3 augustus 1973 maatregelen nam voor een partiële restitutie van de in de 5 genoemde gevallen ontvangen bedragen ; dat in 2 gevallen 4 900 Bfr. en in 3 gevallen 4 425 Bfr. werd terugbetaald ;

5. Overwegende dat twaalf Belgische ondernemingen, die als mandatarissen overeenkomstige controles in België uitvoeren als GMC, op aanvraag van de Commissie hebben medegedeeld, dat zij voor controles van binnen de gemeenschappelijke markt vervaardigde en via neveninvoer naar België geïmporteerde personenauto's geen hogere prijzen hebben berekend dan 2 500 Bfr. ;

6. Overwegende dat de in deze beschikking gedane constateringen berusten op opgaven van GMC, op de resultaten van de ingevolge artikel 14, van Verordening nr. 17 bij GMC verrichte verificaties, alsmede op het schrijven van GMC van 6 september 1974, waarin deze haar standpunt heeft kenbaar gemaakt inzake de haar op 1 augustus 1974 schriftelijk medegedeelde punten van bezwaar en waarnaar wordt verwezen ;

II

Overwegende dat krachtens artikel 86, lid 1, van het E.E.G.-Verdrag het misbruik maken van een machtspositie op een wezenlijk deel van de gemeenschappelijke markt door een onderneming verboden is en onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt, voor zover de handel tussen Lid-Staten daardoor ongunstig kan worden beïnvloed ;

7. Overwegende dat GMC op grond van de Belgische wetgeving en het haar door Opel verleende mandaat voor het indienen van aanvragen voor algemene type-goedkeuringen en de afgifte van gelijkvormigheidsattesten en identificatieplaten zowel voor nieuwe alsook voor minder dan 6 maanden in het buitenland geregistreerde Opel-voertuigen in België, en daarmee op een wezenlijk deel van de gemeenschappelijke markt, een machtspositie heeft verkregen ; dat kopers van dergelijke Opel-voertuigen genoopt zijn, zich vóór de gebruikmaking daarvan op openbare wegen in België te richten tot GMC, wanneer

— voor het betrokken voertuigtype nog geen typegoedkeuring is verleend, of

— voor het betrokken voertuig nog geen gelijkvormigheidsattest en identificatieplaat is uitgereikt ;

Overwegende derhalve dat verbruikers of handelaren in België, die besloten hebben een Opel-voertuig anders dan in België te kopen, in zoverre volledig afhankelijk worden van GMC ;

8. Overwegende dat GMC van deze machtspositie misbruik heeft gemaakt in de zin van artikel 86, doordat zij in de periode van 15 maart tot 31 juli 1973, zoals kan worden aangetoond, in 5 gevallen voor de afgifte van gelijkvormigheidsattest en identificatieplaat van nieuwe Opel-voertuigen een overdreven hoge prijs verlangde en ook bij de aanvrager incasseerde ;

Overwegende dat het als misbruik beschouwde toepassen van overdreven prijzen blijkt uit een aantal omstandigheden :

Ten eerste moet in aanmerking worden genomen, dat GMC in de op 1 september 1972 van 2 500 Bfr. tot 5 000 Bfr. (exclusief belasting) opgetrokken prijs, die zij in de betrokken periode voortdurend berekende, niet alleen kostenelementen meerekende, die betrekking hadden op de gelijkvormigheidscontroles, doch ook factoren, die eenmalige verrichtingen voor typegoedkeuringen betroffen. Basis voor de, de prijs van 5 000 Bfr. medebepalende, omgeslagen gemiddelde kosten voor de verrichtingen uit hoofde van de typegoedkeuringen waren destijds alleen de gemaakte kosten voor Amerikaanse General Motors-voertuigen. De kosten voor de goedkeuring van Opel-voertuigen waren echter lager dan die voor Amerikaanse General Motors-voertuigen. De omgeslagen gemiddelde kosten voor Opel-goedkeuringen lagen wegens de aanzienlijk hogere verkoopcijfers, die GMC voor de verkoop van Opel-voertuigen tegenover die van Amerikaanse General Motor-voertuigen in België verwachtte, zelfs aanzienlijk onder die voor Amerikaanse voertuigen. Indien GMC hiermee bij de prijsbepaling voor haar controle van Opel-voertuigen rekening zou hebben gehouden, dan zou daaruit voor haar een kostenvoordeel per eenheid hebben geresulteerd, dat ten minste de helft van de in totaal verlangde controleprijs van 5 000 Bfr. zou hebben vertegenwoordigd.

Dit blijkt duidelijk uit de kostengraduering, die GMC later zelf invoerde, en waaruit voor Opel-voertuigen slechts 123 Bfr. typegoedkeuringskosten tegenover 3 654 Bfr. voor Amerikaanse voertuigen blijken (zie boven I, 4 a) en b)).

GMC had bij de door haar verlangde prijzen voor de controle in de 5 hier behandelde gevallen ten minste het voorbehoud moeten maken van latere kostenberekening en partiële restitutie. GMC was echter eerst in juni en juli 1973 in enige gevallen van via neveninvoer geïmporteerde Opel-voertuigen bereid, slechts 1 000 Bfr. (inclusief B.T.W.) te verlangen, omdat enige aanvragers niet bereid waren 5 000 Bfr. plus 900 Bfr. B.T.W. te betalen. Het nieuwe controletarief, waarbij onderscheid werd gemaakt tussen Amerikaanse en Europese General Motor-voertuigen, werd ten slotte door GMC eerst op 1 augustus 1973 ingevoerd.

In dit verband moet er verder rekening mee worden gehouden, dat minstens 12 Belgische ondernemingen, die als mandatarissen van andere fabrikanten overeenkomstige controles als GMC uitvoerden, destijds slechts 2 500 Bfr. of zelfs minder verlangden. Er kan niet van worden uitgegaan, dat de situatie van GMC naar verhouding zodanig verschillend was, dat deze een rechtvaardigingsgrond zou hebben gevormd om tweemaal zo hoge controleprijzen te verlangen als andere Belgische mandatarissen van buitenlandse autofabrikanten.

Ten slotte dient in aanmerking te worden genomen dat GMC van januari tot augustus 1972 nog in 12 gevallen gratis controles van Opel-voertuigen heeft verricht, zodat de berekening van het voor Amerikaanse wagens bedoelde hoge tarief na 15 maart 1973 en de sprongsgewijze verhoging van de controleprijs voor Opel-voertuigen op een als misbruik te beschouwen gedraging wijst. Een verdere aanwijzing van misbruik is het destijds door de officiële controlestations voor alle in het vervolg noodzakelijk wordende controles berekende tarief van 1 140 Bfr. plus 100 Bfr.

Overwegende dat op grond van al deze omstandigheden kan worden geconcludeerd, dat GMC wegens de opvallende wanverhouding tussen de werkelijke kosten en de feitelijke prijsvorming in de 5 controlegevallen, in de zin van artikel 86, lid 1, misbruik van haar machtspositie heeft gemaakt en onbillijke prijzen in de zin van artikel 86, lid 2, sub a), heeft toegepast ;

Overwegende dat artikel 86, lid 1, ten slotte nog om een andere reden toepasselijk is ; dat het verschil tussen de destijds verlangde 5 000 Bfr. en het bedrag waarbij de verhouding tussen kosten en prijs als billijk en niet als misbruik moet worden beschouwd, zoals

eerder vastgesteld, buitengewoon hoog was ; dat het eisen van een bedrag van 5 000 Bfr. tot benadeling en discriminatie met misbruik leidt van de handelaren, die nieuwe Opel-voertuigen naar België via neveninvoer importeerden of daartoe de mogelijkheid hadden, en met de door GMC erkende Opel-dealers t.a.v. de Belgische cliëntele in concurrentie konden treden ; dat deze vrije importeurs belast werden op een wijze die buiten verhouding staat tot de kostenlast van de contractshandelaren, wier aankoopprijzen voor nieuwe Opel-voertuigen alleen door de zeer lage kostenfactor per eenheid uit hoofde van de verrichtingen voor de goedkeuring van Opel-voertuigen (hoogstens 123 Bfr.) werd belast ; dat hetzelfde geldt voor de vergelijking tussen de door de kopers bij Belgische Opel-dealers betaalde aankoopprijzen met de door verbruikers die Opel-voertuigen via neveninvoer betrokken, betaalde prijzen ; dat ook deze prijzen op verschillende wijze met de uit de typegoedkeuring voortvloeinde kostenfaktor belast werden ;

9. Overwegende dat de als misbruik beschouwde vaststelling door GMC van de prijs voor wagencontroles in de 5 genoemde gevallen de handel tussen de Lid-Staten daadwerkelijk ongunstig heeft beïnvloed en verder in latere gevallen de handel tussen de Lid-Staten ongunstig kan beïnvloeden ; dat de op grond van het E.E.G.-Verdrag nagestreefde wederzijdse economische marktpenetratie via ongehinderd goederenverkeer door de in 5 gevallen verrichte en als misbruik beschouwde prijsberekening voor wagencontroles daadwerkelijk bemoeilijkt is ; dat het als misbruik beschouwde eisen van overdreven hoge prijzen andere verbruikers en vrije handelaren van de aankoop van Opel-voertuigen in de andere landen van de gemeenschappelijke markt kon afhouden of dergelijke aankopen merkbaar kon bemoeilijken ;

III

Overwegende dat de Commissie ingevolge artikel 15, lid 2, sub a), van Verordening nr. 17 aan de ondernemingen geldboeten van ten minste 1 000 en ten hoogste 1 miljoen rekeneenheden kan opleggen, wanneer zij opzettelijk of uit onachtzaamheid inbreuk maken op artikel 86 van het E.E.G.-Verdrag ;

10. Overwegende dat het GMC bekend was, dat de controles aanvragende particulieren en ondernemingen alleen op haar waren aangewezen (zie boven II.7) ; dat zij niettemin bewust in vijf gevallen 5 000 Bfr. plus 900 Bfr. B.T.W. voor de controle van een via neveninvoer geïmporteerd Opel-voertuig heeft verlangd ; dat het haar ook bekend was, dat het wezenlijke deel van dit bedrag was afgemeten aan de controlekosten voor Amerikaanse General Motors-voertuigen en als vergoeding voor de controle van Opel-voertuigen overdreven was ; dat in de periode van januari tot augustus 1972, toen bij GMC nog in 12 gevallen controles van via neveninvoer geïmporteerde Opel-voertuigen werden aangevraagd, GMC deze controles gratis had verricht ; dat sinds 15 maart 1973 echter door haar voor controles van Opel-voertuigen plotseling de tot 5 000 Bfr. verhoogde prijs berekend werd, die eigenlijk slechts voor de controles van Amerikaanse General-Motors-voertuigen bedoeld was ; dat zij deze prijs zonder enig voorbehoud berekende, hoewel zij destijds nog geen kostenanalyse voor de controle van Opel-voertuigen had uitgevoerd ; dat uit het feit dat zij in juni en juli 1973, toen enkele aanvragers niet bereid waren voor de controle van door hen ingevoerde Opel-voertuigen 5 000 Bfr. te betalen, zonder voorafgaande kostenanalyse slechts 1 000 Bfr. verlangde, blijkt dat GMC van meet af aan kon weten dat het tarief van 5 000 Bfr. overdreven hoog was en als misbruik moest worden beschouwd ; dat het GMC overigens bekend was, dat de kosten bij de officiële controle-stations ver onder het tarief van 5 000 Bfr. lagen en dat de meeste Belgische mandatarissen van andere buitenlandse autofabrikanten toen slechts 2 500 Bfr. of zelfs minder verlangden (zie boven II 8) ;

11. Overwegende ten slotte dat GMC althans het gevolg op de koop toe heeft genomen dat de neveninvoer van nieuwe Opel-voertuigen, d.w.z. bepaalde goederenstromen in de tussenstaatse handel, gedurende de hier behandelde periode met een overdreven hoge, als misbruik te beschouwen en bovendien discriminerende controleprijs werd belast ; dat dit in elk geval geldt voor de 5 gevallen waarbij de ongunstige beïnvloeding, die op het als misbruik gekenmerkte gedrag berustte, daadwerkelijk heeft plaatsgevonden ; dat GMC echter ook op de koop toe heeft genomen, dat handelaren en verbruikers met het overdreven hoge tarief belast zouden worden, indien zij zulke invoer uit de andere landen van de gemeenschappelijke markt zouden hebben verricht ; dat GMC bovendien heeft gebillijkt dat verbruikers en handelaren deze invoer wegens de bijkomende last van de controleprijs niet verrichtten (zie boven II 9) ;

Overwegende dat hieruit moet worden geconcludeerd dat GMC met een opzettelijk en voortgezet handelen als voormeld gedurende de periode van 15 maart tot 31 juli 1973 inbreuk op artikel 86 heeft gemaakt ;

IV

12. Overwegende dat GMC naar aanleiding van de haar medegedeelde punten van bezwaar heeft opgemerkt, dat zij gezien het marktaandeel, dat zij bij de verkoop van motorvoertuigen in België had bereikt, niet kon inzien waarom zij een machtspositie zou innemen ; dat het, zoals boven uiteengezet (zie II 7) in dit verband in het geheel niet gaat om de vraag, of GMC op een wezenlijk deel van de gemeenschappelijke markt een machtspositie heeft bij het aanbod van voertuigen, doch of zij een machtspositie ten aanzien van gelijkvormigheidscontroles van via neveninvoer geïmporteerde nieuwe Opel-voertuigen heeft ; dat deze feiten, die de grond van de machtspositie vormen, aan GMC ook volledig bekend waren ; dat het derhalve voorts onbelangrijk is, dat haar inkomsten uit dergelijke gelijkvormigheidscontroles minder dan 0,1 % van haar verkoop van voertuigen aan haar handelaren bedroegen ;

13. Overwegende dat GMC voorts aanvoert, dat het in 1973 voor handelaren en particulieren niet interessant zou zijn geweest, Opel-voertuigen in Duitsland te kopen, daar zelfs zonder enige controlekosten het prijspeil in België lager zou zijn geweest dan in Duitsland ; dat de als misbruik gekenmerkte prijsbepaling evenwel deze invoeren in de 5 gevallen daadwerkelijk ongunstig heeft beïnvloed, zodat inzoverre in het midden kan worden gelaten of deze invoeren voor het verkrijgen van een prijsvoordeel dan wel om andere redenen werden verricht (b.v. verhuizing, voorkeur voor een buitenlandse verkoper en diens service) ; dat daarenboven de handel tussen Lid-Staten echter nog ongunstig kan worden beïnvloed, omdat GMC, door haarzelf en haar erkende dealers door de hoge controleprijs tegen potentiële neveninvoer te beschermen, voor haar eigen beleid en dat van haar dealers een grotere bescherming tegen de concurrentie bereikte en daardoor een grotere speelruimte bij de prijsbepaling voor Opel-voertuigen schiep.

14. Overwegende dat GMC voorts nog aanvoert, dat zij na 15 maart 1973 — toen de overheidscontrolestations de controlebevoegdheid voor voertuigen, die in het buitenland minder dan 6 maanden waren toegelaten, was ontnomen — zeer snel had erkend, dat zij haar stelsel voor dergelijke controles zou moeten reorganiseren ; dat zij tegelijkertijd de door werkzaamheden van dergelijke aard veroorzaakte kosten opnieuw had moeten onderzoeken o.a. omdat de aanvragen opnieuw Europese General Motors-voertuigen betroffen ; dat deze tegenwerping het verwijt, dat in het tijdsbestek van 15 maart tot 31 juli 1973 in 5 gevallen voor gelijkvormigheidscontroles misbruik werd gemaakt door het verlangen van een prijs van 5 000 Bfr., niet kan ontkrachten, daar GMC juist wegens deze situatie het op de controle van Amerikaanse General Motors-voertuigen afgestemde tarief alleen onder het voorbehoud van het door GMC zelf noodzakelijk geachte bedrijfsinterne kostenonderzoek had mogen verlangen (zie boven II 8) ;

15. Overwegende dat GMC voorts opmerkt, dat zij met ingang van juni 1973 in afwachting van de bedrijfsinterne beslissing — met uitzondering van één van de 5 gevallen, waarin zij bij vergissing nog 5 000 Bfr. + 900 Bfr. B.T.W. had geïncasseerd — voor alle andere aanvragen slechts 1 000 Bfr. inclusief belasting heeft berekend ; dat het in het midden kan worden gelaten, of GMC in de maanden juni en juli 1973 van alle aanvragers nog slechts 1 000 Bfr. heeft verlangd ; dat zij echter in de 5 hier behandelde gevallen in ieder geval misbruik heeft gemaakt door het overdreven hoge bedrag te berekenen en te incasseren ; dat daarmee de feitelijke elementen van de inbreuk aanwezig zijn ; dat het feit, dat vanaf 3 augustus partiële restituties hebben plaatsgevonden, daaraan niets kan wijzigen ; dat GMC er geen bewijs voor kan leveren, dat het in het ene geval, waarin zij slechts bij vergissing 5 900 Bfr. zou hebben verlangd, een vergissing betrof, waarvoor zij organisatorisch niet verantwoordelijk kan worden gesteld en waarvan haar geen verwijt kan worden gemaakt ;

16. Overwegende dat GMC voorts meent, dat een toepassing van artikel 86 ook daarom niet in aanmerking komt, omdat zij het tarief van 5 900 Bfr. (inclusief B.T.W.) niet heeft bekendgemaakt ; dat dit argument reeds daarom niet steekhoudend is, omdat iedere koper van een nieuw Opel-voertuig die dit in België wilde doen toelaten, uiterlijk bij het aanvragen van het gelijkvormigheidsattest en de identificatieplaat in het tijdsbestek van 15 maart tot juni 1973 had vernomen, dat GMC voor deze controles 5 900 Bfr. verlangde ;

17. Overwegende dat GMC tenslotte aanvoert, dat geen van de in de periode van 15 maart tot 31 juli 1973 ingediende controle-aanvragen afkomstig waren van handelaren, die door GMC niet waren erkend en die nieuwe Opel-voertuigen verkochten ; dat deze omstandigheid, zelfs wanneer het in de 5 gevallen alleen zou zijn gegaan om controles ten behoeve van eindverbruikers, geen de toepassing van artikel 86 uitsluitende betekenis heeft ; dat dit voorschrift namelijk ook aankopen door de verbruikers zelf in de handel tussen Lid-Staten beschermt ;

V

18. Overwegende dat de Commissie ingevolge artikel 15, lid 2, tweede zin, van Verordening nr. 17 bij de vaststelling van het bedrag van de geldboete zowel zwaarte als duur van de inbreuk in aanmerking moet nemen ;

Overwegende dat voor de vaststelling van de geldboete bepalend was, dat de Commissie meermaals duidelijk heeft gemaakt, dat neveninvoer in het belang van de mededinging en de verbruikers op de gemeenschappelijke markt naar haar mening bijzondere bescherming verdient ; dat maatregelen die de neveninvoer bemoeilijken, zoals als misbruik te beschouwen eisen inzake controleprijzen, volgens het mededingingsrecht principieel even verwerpelijk zijn als contractuele uitvoerverboden in verkoopovereenkomsten ;

Overwegende dat de Commissie ten gunste van GMC in aanmerking heeft genomen, dat de inbreuk slechts van korte duur was ; dat GMC haar controletarief snel heeft gewijzigd en in 3 van de 5 gevallen het verschil met het nieuwe tarief en in 2 gevallen zelfs het 1 000 Bfr. overschrijdende bedrag heeft gerestitueerd ; dat GMC tenslotte thans in haar tarief een veel lagere prijs heeft vastgesteld voor de controle van Europese General-Motors-voertuigen dan voor die van Amerikaanse voertuigen ; dat GMC bij de berekening van de controleprijs de kosten voor de algemene typegoedkeuringen — onderverdeeld naar Amerikaanse en Europese voertuigen — in de toekomst zodanig omslaat, dat het aantal voertuigen, waarover wordt omgeslagen, bepaald wordt aan de hand van ramingen op grond van de in het verleden in België geregistreerde toelatingen van General-Motors-voertuigen alsmede van de totale verkoopverwachtingen voor dergelijke

voertuigen in België, derhalve ook rekening houdend met de neveninvoer en niet meer alleen met de verkopen via het GMC-distributienet ; dat GMC derhalve aan de in deze beschikking vastgestelde inbreuk inmiddels een einde heeft gemaakt ;

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN :

Artikel 1

De General Motors Continental N.V. heeft in de periode van 15 maart tot 31 juli 1973 in 5 gevallen opzettelijk inbreuk gemaakt op artikel 86, van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap door voor de afgifte van het attest en de plaat, die zij ingevolge de Belgische wetgeving na het onderzoek van de gelijkvormigheid van Opel-voertuigen met de algemene typegoedkeuringen en na vaststelling van de identiteit van de voertuigen moest afgeven, een als misbruik te beschouwen te hoge prijs te berekenen.

Artikel 2

Aan de General Motors Continental N.V. wordt wegens deze inbreuk een geldboete van 100 000 (honderdduizend) rekeneenheden opgelegd, of 5 000 000 (vijf miljoen) Bfr.

Deze beschikking vormt overeenkomstig artikel 192 van het E.E.G.-Verdrag ten aanzien van General Motors Continental N.V. executoriale titel.

Artikel 3

Deze beschikking is gericht tot de General Motors Continental N.V., Noorderlaan 75, B 2000 Antwerpen.

Gedaan te Brussel, 19 december 1974.

Voor de Commissie

De Voorzitter

François-Xavier ORTOLI