KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 19. december 1974

om en procedure i henhold til artikel 86 i EØF-traktaten (IV/28.851 — General Motors Continental)

(Den nederlandske tekst er den eneste autentiske)

(75/75/EØF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det europæiske økonomiske Fællesskab, særlig artikel 86,

under henvisning til Rådets forordning nr. 17 af 6. februar 1962 ([1]), særlig artikel 3, samt artikel 15, stk. 2, litra a),

under henvisning til Kommissionens beslutning af 26. juli 1974 om i henhold til artikel 9, stk. 2 og 3, i forordning nr. 17 på eget initiativ at indlede en procedure mod General Motors Continental N.V. i Antwerpen,

under henvisning til den af Det rådgivende udvalg for Kartel- og Monopolspørgsmål den 28. november 1974 afgivne udtalelse i henhold til artikel 10 i forordning nr. 17, og

ud fra følgende betragtninger :

I

1. I henhold til kongelig anordning af 15. marts 1968 om tekniske godkendelsesbetingelser (Moniteur Belge (M.B.) af 28. marts 1968, som ændret ved kongelige anordninger af 14. juni 1968 — M.B. af 19. juni 1968, s. 6845 ff —, af 4. august 1968 — M.B. af 20. august 1968, s. 8581 ff —, af 5. januar 1970 — M.B. af 29. januar 1970, s. 966 ff —, af 14. januar 1971 — M.B. af 20. januar 1971, s. 714 — og af 9. august 1971 — M.B. af 2. september 1971, s. 10082) er kun sådanne køretøjer og påhængsvogne, som opfylder bestemmelserne i denne anordning, godkendt til trafik på offentlige veje i Belgien. I henhold til denne anordning skal enhver type chassis eller køretøj med selvbærende karrosseri, der er fremstillet eller samlet i Belgien eller indført i Belgien til udtrykkeligt brugsformål, være godkendt af trafikministeren eller dennes befuldmægtigede under iagttagelse af de i anordningen indeholdte formforskrifter (agréation du type). Så snart der foreligger godkendelse af en bestemt type køretøj (procès-verbal d'agréation, PVA) skal fabrikanten eller dennes befuldmægtigede for hvert eneste køretøj, der bringes i handelen, udstede attest på, at det svarer til denne type (certificat de conformité, typeattest). Fabrikanten eller dennes enebefuldmægtigede er forpligtet til på hvert eneste køretøj at anbringe et identificeringsskilt (plaque d'identification).

Den i belgisk ret omhandlede ansøgning om anerkendelse som kvalificeret fabrikant skal, såfremt fabrikanten har bopæl i udlandet, være ledsaget af et bevis for, at han har givet en i Belgien bosat person til opgave at opfylde forpligtelserne i medfør af bestemmelserne om type-godkendelse af chassiser eller køretøjer med selvbærende karrosserier. For hver kategori af køretøjer må kun udpeges én befuldmægtiget.

De nævnte bestemmelser finder anvendelse på nye køretøjer. Ifølge en instruks fra den belgiske trafikminister modtager statens kontrolstationer fra den 15. marts 1973 at regne ikke længere køretøjer, der har været godkendt i udlandet i mindre end seks måneder, med henblik på udstedelse af typeattest samt identificeringsskilt, hvorfor der for disse køretøjer fra dette tidspunkt at regne ligeledes kun henvises til fabrikantens befuldmægtigede.

2. Det i henhold til belgisk ret oprettede selskab General Motors Continental (GMC) er i relation til nævnte anordning enebefuldmægtiget for Adam Opel Aktiengesellschaft, der fremstiller pesonvogne, samt for de andre fabrikker, der hører til General Motors-koncernen. Så snart virksomheder, der hører til General Motors-koncernen, og som er hjemmehørende uden for Belgien, træffer beslutning om at bringe en af dem fremstillet model i handelen i Belgien, påtager GMC sig at opnå type-godkendelsen (PVA). Når det drejer sig om Opel- og Vauxhall-modeller, ansøger GMC om godkendelse for store serier. For de amerikanske General Motors-modeller anmoder GMC enten om en type-godkendelse for små serier, der dækker indtil 10 vogne, der bringes i handelen om året, eller ligeledes om en godkendelse for store serier. Til dækning af omkostningerne, der er forbundet med typegodkendelse samt udstedelse af typeattest og identificeringsskilt, afkræver GMC og selskabets belgiske forhandlere kunderne et beløb, der størrelsesmæssigt ikke er specielt urimeligt i forhold til salgsprisen på køretøjer, der leveres gennem GMC. Private kunder og forhandlere, der på anden måde end gennem GMC's afsætningsapparat indførte vogne til Belgien, der var fremstillet af General Motors-koncernen (parallelimport), var på grund af de nævnte belgiske bestemmelser henvist til at henvende sig til GMC i forbindelse med konformitetsprøverne, når der var tale om nye

([1]) EFT nr. 13 af 21. 2. 1962, s. 204/62.

køretøjer. Dette er stadig tilfældet. For brugte General-Motors-vogne af enhver årgang stod indtil den 14. marts 1973 statens kontrolstationer til rådighed med hensyn til disse prøver. Siden den 15. marts 1973 består denne mulighed ikke længere for vogne, der har været godkendt i mindre end 6 måneder i udlandet. Siden da foretages konformitetsprøverne af sådanne vogne ene og alene af GMC.

3. I 1972 beregnede GMC sig i første omgang intet vederlag for den omtalte kontrol af parallelt importerede General Motors-vogne. Da statens krav til godkendelsen af vogntyper blev skærpet, hvilket krævede større tekniske og administrative omkostninger, overdrog GMC i oktober 1972 selskabets afdeling »Product Engineering« varetagelse af dette arbejde samt af konformitetskontrollen. Efter at selskabet i en overgangsperiode havde beregnet sig 2 500 bfr. plus 450 bfr. i moms for kontrollen af parallelt importerede General Motors-vogne, forhøjede selskabet dette beløb til 5 000 bfr. plus 900 bfr. i moms og opkrævede dette beløb i alle tilfælde, hvor anmodning om gennemførelse af kontrol var modtaget efter den 1. september 1972. Medens GMC endnu i tidsrummet januar-august 1972 havde modtaget 12 anmodninger vedrørende Opel-vogne og havde ekspederet dem vederlagsfrit, modtog GMC i tiden fra september 1972 til 14. marts 1973 ikke flere anmodninger vedrørende sådanne vogne. Efter at GMC imidlertid med virkning fra 15. marts 1973 havde opnået den udvidede kontrolkompetence, steg antallet af sådanne anmodninger indtil udgangen af 1973 til 36. I 1974 var der indtil 20. august modtaget 30 anmodninger. I 1972 indkom der 24 anmodninger vedrørende amerikanske modeller og i 1973 760 anmodninger. Til forskel fra situationen for Opel-vogne modtog GMC i tidsrummet fra 1. september 1972 — 14. marts 1973 et betydeligt antal anmodninger fra parallelimportører af amerikanske General Motors-vogne.

4. I tiden fra 15. marts til 31. juli 1973 anvendte GMC i forbindelse med udstedelse af typeattesterne og identificeringsskiltene i fem tilfælde, hvor der var tale om parallelt importerede nye Opel-vogne, den samme sats, som selskabet tidligere kun havde anvendt ved afprøvning af visse amerikanske General Motors-typer. Selskabet indkasserede de forlangte beløb på 5 000 bfr. plus 900 bfr. i moms, før det udleverede attesterne og skiltene. I månederne juni og juli 1973 beregnede GMC sig i enkelte andre tilfælde, hvor der var tale om parallelt importerede Opel-vogne, kun 1 000 bfr. (inklusive moms) for kontrollen. Med virkning fra 1. august 1973 satte selskabet sin nye omkostningssats af 27. juli 1973 i kraft, i hvilken der sondredes mellem General Motors-vogne af amerikansk og af europæisk fabrikat. Siden da beregnede GMC sig:

a) for en personbil, der er fremstillet i Europa af en virksomhed under General Motors-koncernen, og som allerede er typegodkendt i Belgien (»European Passenger car«) . . . . . 1 250 bfr.

hvoraf GMC betragter 123 bfr. som andel af udgifterne til typegodkendelsen (»type approval costs«) og resten som omkostninger i forbindelse med kontrollen af de enkelte vogne (»cost of checking«, »inspection«, »types shield«, »certificate of conformity«, »administration cost«, »profit 15 %«);

b) for en personbil, der er fremstillet i USA af General Motors-koncernen (»US passenger car«),

i) og som allerede er typegodkendt i Belgien (PVA),

aa) såfremt GMC forventer at afsætte mere end 10 vogne i Belgien (»general type«) 5 300 bfr.

hvoraf GMC betragter 3 654 bfr. som andel af udgifterne til typegodkendelsen og resten som omkostninger i forbindelse med kontrollen af de enkelte vogne;

bb) såfremt GMC forventer en mindre afsætning i Belgien (»low volume type«) 7 000 bfr.

hvoraf GMC betragter 5 080 bfr. som andel af udgifterne til typegodkendelsen og resten som omkostninger i forbindelse med kontrollen af de enkelte vogne;

ii) for en personbil, der ikke er typegodkendt i Belgien . . . . . 30 000 bfr.

Den 3. august 1973 traf GMC foranstaltninger til en delvis tilbagebetaling af de i de nævnte 5 tilfælde indkomne beløb. I 2 tilfælde blev der refunderet 4 900 bfr., i 3 tilfælde 4 425 bfr.

5. Tolv belgiske virksomheder, der som befuldmægtigede gennemfører samme kontrol i Belgien som GMC, har på Kommissionens forespørgsel oplyst, at de for kontrol af personvogne, der er fremstillet inden for fællesmarkedet, og som er indført parallelt til Belgien, aldrig har forlangt mere end 2 500 bfr.

6. De i denne beslutning fastslåede forhold beror på oplysninger fra GMC, på resultaterne af de i henhold til artikel 14 i forordning nr. 17 foretagne undersøgelser hos GMC samt på GMC's skrivelse af 6. september 1974, hvori dette selskab har udtalt sig angående de klagepunkter, som skriftligt blev meddelt selskabet den 1. august 1974, og til hvilke der henvises.

II

I henhold til artikel 86, 1. afsnit, i EØF-traktaten er en virksomheds misbrug af en dominerende stilling på en væsentlig del af Fællesmarkedet uforenelig med Fællesmarkedet og forbudt i den udstrækning, som handelen mellem medlemsstater herved kan påvirkes.

7. Som følge af den belgiske lovgivning og det mandat, som Opel har givet selskabet, har GMC opnået en dominerende stilling i Belgien og dermed på en væsentlig del af det fælles marked for så vidt angår anmodninger om generelle typegodkendelser samt udstedelse af typeattester og identificeringsskilte dels til nye Opel-vogne og dels til Opel-vogne, der har været godkendt i udlandet i mindre end seks måneder. Købere af sådanne Opel-vogne er henvist til at henvende sig til GMC, før de benytter vognene på offentlige veje i Belgien, såfremt

— der for den pågældende vogntype endnu ikke foreligger nogen typegodkendelse, eller

— der til den pågældende vogn endnu ikke er udstedt typeattest eller identificeringsskilt.

Så snart en forbruger eller forhandler i Belgien har besluttet sig til at købe en Opel-vogn uden for Belgien, kommer han således i et fuldstændigt afhængighedsforhold til GMC.

8. GMC har misbrugt denne dominerende stilling, således som dette forstås i artikel 86, idet selskabet i tiden fra 15. marts til 31. juli 1973 beviseligt i fem tilfælde har forlangt og opkrævet et alt for stort beløb for udstedelse af typeattester og identificeringsskilte bestemt for nye Opel-vogne.

Misbruget af alt for høje priser fremgår af en række omstændigheder :

Først og fremmest må der tages hensyn til, at GMC i den pris, der den 1. september 1972 blev forhøjet fra 2 500 bfr. til 5 000 bfr. (uden moms), og som selskabet i det tidsrum, der er tale om her, fortsat beregnede sig, ikke kun lod indgå udgiftsposter, der vedrørte konformitetskontrollen, men også udgiftsposter, der vedrørte engangsudgifterne til typegodkendelserne. Grundlaget for de pålagte gennemsnitlige omkostninger, der opstod i forbindelse med typegodkendelserne, og som var medbestemmende for prisen på 5 000 bfr., var dengang alene omkostningerne for amerikanske General Motors-vogne. Omkostningerne i forbindelse med typegodkendelse af Opel-vogne var imidlertid mindre end omkostningerne for amerikanske General Motors-vogne. De pålagte gennemsnitlige omkostninger i forbindelse med godkendelse af Opel-vogne var endog væsentligt lavere end omkostningerne for amerikanske General Motors-vogne, fordi GMC påregnede at sælge et væsentligt større antal Opel-vogne end amerikanske vogne i Belgien. Dersom GMC havde taget hensyn hertil ved fastsættelsen af prisen for selskabets kontrol af Opel-vogne, ville der for disse vogne være fremkommet en omkostningsbesparelse pr. enhed, der mindst ville have udgjort halvdelen af den forlangte samlede kontrolpris på 5 000 bfr. Dette fremgår klart af den omkostningsfordeling, som GMC senere selv gennemførte, og som for Opel-vogne kun udviser 123 bfr. i udgifter til typegodkendelse i forhold til 3 654 bfr. for amerikanske vogne (se I., 4 a) og b) ovenfor).

GMC kunne, om overhovedet, kun have gjort selskabets kontrolprisforlangende gældende i de 5 tilfælde, der behandles her, under forbehold af en senere omkostningsberegning og delvis refusion. Men det var først i juni og juli 1973, at GMC i nogle tilfælde, hvor der var tale om parallelimporterede Opel-vogne, var rede til kun at opkræve 1 000 bfr. (inklusive moms), fordi nogle personer, der havde anmodet om kontrol, ikke var villige til at betale 5 000 bfr. plus 900 bfr. i moms. De nye satser for kontrol, i hvilke der sondres mellem amerikanske og europæiske General Motors-vogne, blev først sat endelig i kraft den 1. august 1973.

I denne forbindelse må det endvidere tages i betragtning, at mindst 12 belgiske virksomheder, der som befuldmægtigede for andre fabrikanter udførte samme slags kontrol som GMC, på det tidspunkt kun forlangte 2 500 bfr. eller mindre. GMC kan til sammenligning ikke bedømmes som havende befundet sig i en så forskellig situation, at den berettigede til at forlange dobbelt så høje kontrolpriser som andre belgiske befuldmægtigede for udenlandske bilfabrikanter.

Endelig må der også tages hensyn til, at endnu i tidsrummet fra januar til august 1972 havde GMC i 12 tilfælde udført gratis kontrol for Opel-biler, hvorfor anvendelsen efter 15. marts 1973 af den høje sats for amerikanske vogne og den pludselige forhøjelse af beløbene for kontrol af Opel-biler er adfærd, der minder om misbrug. Desuden indiceres misbrug af, at de statslige kontrolstationer på det tidspunkt kun krævede 1 140 bfr. plus 100 bfr. for enhver anden nødvendig kontrol.

På grundlag af alle disse omstændigheder må drages den konklusion, at GMC, således som det forstås i artikel 86, 1. afsnit, har misbrugt sin dominerende stilling på grund af det usædvanlig store misforhold mellem de faktiske udgifter og den faktiske pris, der blev krævet for kontrol i de 5 omhandlede tilfælde, og at selskabet har anvendt urimelige priser i den forstand, hvori dette forstås i artikel 86, 2. afsnit, litra a).

Artikel 86, 1. afsnit, er desuden anvendeligt af en anden grund. Som tidligere anført var forskellen mellem det beløb på 5 000 bfr., der blev krævet på det pågældende tidspunkt, og det beløb, for hvilket forholdet mellem omkostninger og pris kan betragtes som rime-

ligt og ikke som et misbrug, usædvanligt stort. Kravet på 5 000 bfr. medførte en ugunstig stilling for og en forskelsbehandling beroende på et misbrug af de forhandlere, som importerede eller var i stand til at foretage parallelimport af nye Opel-biler i Belgien, og som kunne påføre de af GMC autoriserede Opel-forhandlere konkurrence. Disse uafhængige importører blev afkrævet et uforholdsmæssigt større beløb end de autoriserede forhandlere for indkøbsprisen for nye Opel-biler, idet sidstnævnte kun blev forhøjet med den meget beskedne omkostningsfaktor pr. enhed, som skyldtes godkendelsesomkostningerne for Opel-biler (højst 123 bfr.). Det samme er tilfældet, hvis man sammenligner de indkøbspriser, som betales af forbrugere, der købte hos autoriserede Opel-forhandlere i Belgien, med de priser, som betales af forbrugere, der parallelimporterede Opel-biler. Disse priser blev også belastet forskelligt med omkostningsfaktoren, der var forbundet med typegodkendelsen.

9. Den måde, hvorpå GMC udformede priserne for kontrol, og som udgjorde et misbrug, påvirkede faktisk samhandelen mellem medlemsstater i de 5 omhandlede tilfælde og var desuden egnet til at påvirke den mellemstatslige handel i andre tilfælde. Den økonomiske integration af markederne, som EØF-traktaten tilstræber ved hjælp af fri varebevægelighed, blev faktisk gjort vanskeligere i de 5 tilfælde af misbrug, som beregningen af priserne for kontrol udgjorde. Endvidere var de høje priser, der beroede på et misbrug, egnede til at hindre andre forbrugere og uafhængige forhandlere i at købe Opel-vogne i det fælles marked eller egnede til at gøre sådanne indkøb væsentligt vanskeligere.

III

I henhold til artikel 15, stk. 2, litra a), i forordning nr. 17 kan Kommissionen pålægge virksomheder bøder på mindst 1 000 og højst 1 000 000 regningsenheder, såfremt de forsætligt eller uagtsomt overtræder bestemmelserne i artikel 86 i EØF-traktaten.

10. GMC har været vidende om, at de personer og virksomheder, der anmodede om kontrol, var henvist til selskabet alene (jf. II. 7, ovenfor). Selskabet har alligevel i fem tilfælde bevidst opkrævet 5 000 bfr. plus 900 bfr. moms for kontrol af en parallelt importeret Opel-vogn. Selskabet har også været vidende om, at størstedelen af dette beløb var beregnet på grundlag af kontrolomkostningerne vedrørende amerikanske General Motors-køretøjer, og at beløbet var et urimeligt stort vederlag for kontrol af Opel-vogne. I perioden fra januar til august 1972, i løbet af hvilken GMC i 12 tilfælde var blevet anmodet om at foretage kontrol af parallelt importerede Opel-vogne, havde GMC udført denne kontrol gratis. Derimod anvendte selskabet ved kontrol af Opel-vogne efter den 15. marts 1973 med ét den til 5 000 bfr. forhøjede pris, som egentligt kun var fastsat for kontrol af amerikanske General Motors-vogne. Selskabet krævede denne pris uden noget forbehold omend det på daværende tidspunkt endnu ikke havde foretaget nogen beregning af omkostningerne ved Opel-kontrol. Eftersom selskabet i juni og juli 1973 kun — og uden forudgående omkostningsberegning — krævede 1 000 bfr. af nogle personer, der ikke var villige til at betale 5 000 bfr. for kontrol af Opel-vogne, de selv havde importeret, har selskabet vist, at det på forhånd var klar over, at det krævede beløb på 5 000 bfr. var uretmæssigt stort. Endvidere var GMC bekendt med, at de statslige kontrolstationers gebyrer var langt mindre end de nævnte 5 000 bfr., og at de fleste belgiske befuldmægtigede for andre udenlandske bilfabrikanter på det pågældende tidspunkt kun forlangte 2 500 bfr. eller endda mindre (se II. 8. ovenfor).

11. GMC havde endelig let affundet sig med, at parallelimporten af nye Opel-vogne, det vil sige visse varebevægelser i den mellemstatslige handel i den pågældende periode blev afkrævet en kontrolpris, der størrelsesmæssigt var et misbrug, og som desuden var diskriminerende. Dette gjaldt i hvert fald i de 5 tilfælde, hvor det indgreb i samhandelen, som var resultatet af en adfærd, der kunne karakteriseres som et misbrug, faktisk indtrådte. GMC havde endog også affundet sig med, at forhandlere og forbrugere ville være blevet afkrævet den urimeligt høje tarif, hvis de havde foretaget sådan import fra andre lande i det fælles marked. Endvidere havde GMC billiget, at forbrugere og forhandlere afstod fra sådan import på grund af det supplerende gebyr, kontrolprisen udgjorde (se II. 9. ovenfor).

Som konklusion må det fastslås, at GMC forsætligt og vedvarende har overtrådt artikel 86 i tidsrummet fra 15. marts til 31. juli 1973.

IV

12. GMC har som svar på de klagepunkter, der er blevet meddelt selskabet, erklæret, at det, når henses til den markedsandel, som selskabet har opnået ved salg af køretøjer i Belgien, ikke kan indse, hvorledes det kan have en dominerende stilling. Som tidligere anført (se II. 7.) drejer det sig i den forbindelse ikke om, hvor vidt GMC indtager en dominerende stilling på en væsentlig del af det fælles marked vedrørende udbudet af køretøjer, men derimod, om, hvor vidt selskabet indtager en dominerende stilling angående konformitetskontrollen af parallelt importerede Opel-vogne. GMC har i fuldt omfang kendt de omstændigheder, som begrunder denne dominerende stilling. Det er derfor endvidere uden betydning, at selskabets indtægter fra sådanne konformitetskontroller udgjorde mindre end 0,1 % af dets salg af køretøjer til dets forhandlere.

13. GMC anfører endvidere, at det ikke i 1973 ville have været af interesse for forhandlere og private at købe Opel-vogne i Tyskland, da prisniveauet selv uden nogen form for kontroludgifter har været lavere i Belgien end i Tyskland. Fastsættelsen af de på et misbrug beroende høje priser har ikke desto mindre rent faktisk påvirket indførselen i de 5 tilfælde, således at der for så vidt ikke behøver at blive taget stilling til, om denne indførsel blev foretaget for at drage fordel af en prisforskel eller af andre grunde (f.eks. på grund af flytning eller præference for en udenlandsk sælger og dennes service). Endvidere er misbruget også i stand til at påvirke handelen mellem medlemsstater, for ved at fastsætte en høj pris for kontrol beskyttede GMC sig selv og selskabets autoriserede forhandlere mod potentielle parallelimportører, ligesom det opnåede en større beskyttelse mod konkurrence for dets egen adfærd og for dets autoriserede forhandleres adfærd og derigennem sikrede sig et større spillerum for så vidt angår fastsættelsen af priserne på Opel-vogne.

14. GMC indvender desuden, at selskabet efter den 15. marts 1973, da statens prøvestationer var blevet frataget deres undersøgelseskompetence for vogne, der i udlandet havde været godkendt i mindre end seks måneder, meget hurtigt havde indset, at det måtte reorganisere dets system for denne form for kontrol. Samtidig havde selskabet blandt andet måttet tage de udgifter, der opstod i forbindelse med arbejder af denne art, op til overvejelse, fordi anmodningerne på ny vedrørte europæiske General Motors-vogne. Denne indvending kan ikke svække klagepunktet gående ud på, at selskabet i tiden fra 15. marts til 31. juli 1973 i 5 tilfælde opkrævede den på et misbrug beroende høje pris af 5 000 bfr. for konformitetsprøverne ; netop på grund af disse forhold havde GMC under alle omstændigheder kun været berettiget til at opkræve den sats, der var beregnet med henblik på kontrol af amerikanske General Motors-vogne, under forbehold af en intern omkostningsanalyse, som GMC selv havde anset for at være påkrævet (se II. 8. ovenfor).

15. GMC anfører yderligere, at selskabet fra juni 1973, medens det afventede en intern afgørelse, kun havde krævet 1 000 bfr. inklusive moms af alle de øvrige, der havde anmodet om kontrol med undtagelse af et af de 5 tilfælde, i hvilket selskabet ved en fejltagelse havde opkrævet 5 000 bfr. plus 900 bfr. i moms. Det får stå hen, om GMC i månederne juni og juli 1973 kun forlangte 1 000 bfr. af dem der havde anmodet om kontrol. I de fem tilfælde, der behandles her, fastsatte og opkrævede selskabet i hvert fald det på et misbrug beroende store beløb. Dermed var forseelsen en fuldbyrdet kendsgerning. Dette ændres ikke af den omstændighed, at der senere den 3. august 1973 blev påbegyndt en delvis tilbagebetaling GMC har ikke kunnet anføre nogen omstændigheder, der viser, at der i det ene tilfælde, hvor selskabet påstår, at det kun ved en fejltagelse forlangte 5 900 bfr., var tale om en fejltagelse, som selskabet organisatorisk ikke kan være ansvarlig for eller bebrejdes.

16. GMC finder endvidere, at artikel 86 heller ikke kan anvendes, fordi selskabet ikke har offentliggjort satsen på 5 900 bfr. (inklusive moms). Dette argument er ikke holdbart allerede af den grund, at enhver køber af en ny Opel-vogn, der ville have den godkendt i Belgien, senest ved anmodning om typeattest og identificeringsskilt i tiden fra 15. marts til juni 1973, ville have fået at vide, at GMC forlangte 5 900 bfr. for disse undersøgelser.

17. Endelig fremfører GMC det argument, at ingen af de i tiden fra 15. marts til 31. juli indgivne anmodninger om kontrol stammede fra forhandlere, der ikke var autoriseret af GMC, og som solgte nye Opel-vogne. Selv om der i de 5 tilfælde kun skulle have været tale om undersøgelser til fordel for de endelige aftagere af vognene, kan denne omstændighed ikke udelukke anvendelsen af artikel 86. Denne bestemmelse beskytter nemlig også handeler, der indgås af forbrugerne selv inden for rammerne af den mellemstatslige handel.

V

18. I henhold til artikel 15, stk. 2, sidste afsnit, i forordning nr. 17 skal Kommissionen ved fastsættelsen af bødens størrelse tage hensyn til ikke blot overtrædelsens grovhed, men også til dennes varighed.

Bestemmende for bødens størrelse har været den omstændighed, at Kommissionen flere gange har gjort det klart, at den anser parallelimport for at være særlig beskyttelsesværdig af hensyn til konkurrencen og til forbrugerne i det fælles marked. Foranstaltninger, der vanskeliggør parallelimport — som f.eks. fastsættelsen af på et misbrug beroende høje priser for kontrol — er konkurrenceretlig set principielt lige så forkastelige som kontraktmæssige eksportforbud i salgskontrakter.

Til fordel for GMC har Kommissionen taget hesyn til følgende forhold :

Overtrædelsen var kun af kort varighed. GMC foretog hurtigt en ændring af sin kontrolsats og refunderede i 3 af de 5 tilfælde forskelsbeløbet mellem den gamle og den nye sats og i 2 tilfælde endog det beløb, der oversteg 1 000 bfr. Endelig har GMC nu i sin sats fastsat en langt mindre pris for kontrol af europæiske General Motors-vogne end for amerikanske vogne. Ved beregningen af kontrolpriserne pålægger GMC fremtidigt udgifterne til de generelle typegodkendelser — særskilt for amerikanske og europæiske vogne — på en sådan måde, at antallet af vogne, som udgifterne fordeles på, bestemmes ud fra forhåndsskøn, der tager udgangspunkt i de tidligere i Belgien meddelte godkendelser af General Motors-vogne samt i det forven-

tede salg af sådanne vogne i Belgien ; forhåndsskønnene tager altså også hensyn til parallelimport og ikke mere kun til salg, der finder sted gennem GMC's salgsapparat. GMC har således i mellemtiden bragt den i denne beslutning fastslåede overtrædelse til ophør —

TRUFFET FØLGENDE BESLUTNING :

Artikel 1

Det fastslås, at General Motors Continental N.V. i tiden fra 15. marts til 31. juli 1973 forsætligt har overtrådt artikel 86 i kontrakten om oprettelse af Det europæiske økonomiske Fællesskab, idet selskabet forlangte en på et misbrug beroende høj pris for udstedelse af den attest og det skilt, som selskabet i henhold til belgisk lovgivning skulle udstede efter at have kontrolleret Opel-vognes overensstemmelse med de almindelige typegodkendelser og efter at have foretaget identificering af vognene.

Artikel 2

General Motors Continental N.V. pålægges for denne overtrædelse en bøde på 100 000 (et hundrede tusinde) RE, eller 5 000 000 (fem millioner) bfr.

Denne beslutning kan i henhold til artikel 192 i EØF-traktaten tvangsfuldbyrdes over for General Motors Continental N.V.

Artikel 3

Denne beslutning er rettet til General Motors Continental N.V., B — 2000 Antwerpen 1, Noorderlaan 75.

Udfærdiget i Bruxelles, den 19. december 1974.

På Kommissionens vegne

François-Xavier ORTOLI

Formand