SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta)

11 de noviembre de 1986 *

En el asunto 226/84,

British Leyland Public Limited Company, sociedad inglesa con domicilio social en Uxbridge, representada por los Sres. Christofer Bellamy y Nicolas Paines, Barristers, y el Sr. R.P.A. Coles, Solicitor, que designa como domicilio en Luxemburgo el despacho de M^{es} André Elvinger y Jean Hoss, 15, Côte d'Eich,

parte demandante,

contra

Comisión de las Comunidades Europeas, representada por la Sra. Karen Banks, miembro de su Servicio Jurídico, y por su Consejero Jurídico, el Sr. Thomas F. Cusack, que designa como domicilio en Luxemburgo el del Sr. Georges Kremlis, miembro de su Servicio Jurídico, edificio Jean Monnet, Kirchberg,

parte demandada,

apoyada por

Derek Merson, comerciante, con domicilio en Minehead, Somerset, representado por el Sr. Julian Henry Maitland-Walker, Solicitor, que designa como domicilio en Luxemburgo el despacho de M^c Ernest Arendt, 34 B, rue Philippe II,

parte coadyuvante,

que tiene por objeto un recurso de anulación de la Decisión 84/379 de la Comisión y, con carácter subsidiario, de reducción de la multa,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta),

integrado por los Sres. Y. Galmot, Presidente de Sala; F. Schockweiler, U. Everling, R. Joliet y J.C. Moitinho de Almeida, Jueces,

Abogado General: Sr. M. Darmon

Secretaria: Sra. D. Louterman, administradora

* Lengua de procedimiento: inglés.

habiendo considerado el informe para la vista y celebrada ésta el 6 de mayo de 1986,

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 8 de julio de 1986,

dicta la siguiente

SENTENCIA

- 1 Mediante escrito presentado en la Secretaría del Tribunal de Justicia el 11 de septiembre de 1984, la sociedad inglesa British Leyland Public Limited Company (en lo sucesivo, «BL») interpuso, en virtud del párrafo 2 del artículo 173 del Tratado CEE, un recurso que tiene por objeto la anulación de la Decisión 84/379 de la Comisión, de 2 de julio de 1984, relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 86 del Tratado CEE (DO L 207, p. 11), que le imputó una infracción de dicho artículo por el hecho de:
 - «1) haberse negado a expedir certificados de conformidad (en lo sucesivo, “certificado NTA”) entre junio de 1981 y abril de 1982, siendo así que un certificado NTA estaba vigente para la versión con volante a la izquierda del modelo “Metro”;
 - 2) haber decidido, en noviembre de 1981, no volver a solicitar el certificado NTA para la versión con volante a la izquierda del modelo “Metro” con el fin de impedir la reimportación de este vehículo al Reino Unido desde otros Estados miembros;
 - 3) haber exigido unos derechos de 150 UKL a los distribuidores por la entrega de certificados de conformidad para los “Metro” con volante a la izquierda, entre agosto de 1981 y abril de 1982, y unos derechos de 100 UKL por el mismo servicio a los revendedores independientes y a los particulares, a partir del 16 de marzo de 1983, fecha en que el certificado NTA para la versión con volante a la izquierda del modelo “Metro” fue renovado»,

y por ello le impuso una multa de 350 000 ECU; con carácter subsidiario, BL solicita una reducción del importe de la multa.
- 2 Para una más amplia exposición de los hechos, del procedimiento, de las pretensiones y argumentos de las partes, la Sala se remite al informe para la vista. En lo sucesivo sólo se hará referencia a estos elementos del expediente en la medida exigida por el razonamiento del Tribunal.

Sobre la existencia de una posición dominante

- 3 Para determinar si BL ocupa, en este caso, una posición dominante, conviene delimitar previamente el mercado en cuestión.
- 4 En Gran Bretaña, la matriculación de un vehículo para su puesta en circulación está sujeta, salvo en el caso de una importación para uso personal, a la presentación de un certificado de conformidad que acredite que el vehículo es conforme a un tipo de vehículo previamente homologado. Dicho certificado lo expide el fabricante del vehículo con base en el certificado nacional de homologación de tipo (certificado NTA) que obtuvo del Ministerio de Transportes, o por el titular de un certificado primario de homologación ministerial (certificado «PMAC»), que únicamente puede obtenerse del Ministerio si el fabricante proporciona los necesarios datos técnicos.
- 5 En el contexto de esta normativa, el mercado en cuestión no es, contrariamente a lo que pretende BL, el de la venta de vehículos, sino un mercado derivado y distinto, que es el de los servicios a los revendedores profesionales indispensables en la práctica para asegurar la comercialización de los vehículos fabricados por BL en un área geográfica determinada (véase sentencia de 13 de noviembre de 1975, General Motors, 26/75, Rec. 1975, p. 1367, 1378).
- 6 Se desprende del expediente que BL comercializa sus automóviles en Gran Bretaña a través de una red de distribución selectiva. Al margen de esta red se ha ido creando una corriente de reimportación de automóviles «Metro», sobre todo procedentes de Bélgica, que se ha formado debido a las diferencias entre los precios aplicados por BL en el Reino Unido para los vehículos con volante a la derecha y en los Estados miembros continentales de la CEE para los vehículos con volante a la izquierda.
- 7 Para mostrar que no ocupa una posición dominante en el mercado de servicios descrito anteriormente, BL alega que los particulares tienen la posibilidad de matricular en el Reino Unido vehículos comprados en el extranjero sin tener que presentar un certificado de conformidad.
- 8 Se deduce de la normativa británica que dicho sistema constituye un medio excepcional reservado exclusivamente a los particulares, sujeto a condiciones estrictas y concedido para fines exclusivamente personales, que, a pesar de haber sido utilizado por ciertos revendedores profesionales para procurarles vehículos a sus clien-

tes, no puede considerarse como un procedimiento regular para matricular automóviles importados con carácter comercial.

- 9 La normativa británica confiere de este modo a BL una especie de monopolio administrativo en el mercado en cuestión y coloca a los revendedores profesionales, en lo que se refiere a la expedición de certificados de conformidad, en una situación de dependencia económica característica de una posición dominante (véase sentencia de 13 de noviembre de 1975, citada anteriormente).
- 10 Por lo tanto, el argumento de la demandante de que en su caso no existe una posición dominante, debe ser rechazado.

Sobre la explotación abusiva

- 11 Según la Comisión, BL explotó de manera abusiva esta posición dominante de tres modos. Primero, dejando expirar, en noviembre de 1981, el certificado NTA para los vehículos «Metro» con volante a la izquierda que había obtenido desde que empezó la comercialización de dicho modelo; segundo, negándose a entregar, en determinados casos, certificados de conformidad para vehículos de ese tipo reimportados del continente, a pesar de que estaba en posición de hacerlo, y, por último, exigiendo, en otros casos, el pago de unos derechos excesivos por la entrega de los certificados de conformidad.

a) Sobre la no renovación del certificado NTA

- 12 BL alega que el hecho de haber dejado expirar el certificado NTA para los vehículos «Metro» con volante a la izquierda no puede constituir un abuso, dado que, como además admite la Comisión, BL no tenía ninguna obligación de solicitar en un principio una homologación para dichos vehículos, que no comercializa en el Reino Unido.
- 13 Sin que sea necesario examinar si, con el fin de evitar una compartimentación de los mercados dentro del mercado común, podía haber existido, dado el caso, una obligación inicial de solicitar una homologación para los vehículos con volante a la izquierda, basta con señalar que BL, al solicitar esta homologación, que debía permitirle comercializar en el mercado británico vehículos cuya venta hubiese sido denegada en el continente, admitió que se creara un mercado de reimportación de tales vehículos. Esta situación se produjo como resultado de su política de precios.

BL conocía la existencia de este mercado de reimportación a través de las reclamaciones de los revendedores de su red de distribución selectiva, quienes exigían que BL tomara medidas para eliminarlo. Se deduce, *inter alia*, de las actas de las reuniones del consejo de distribuidores, de 16 de enero y de 4 de noviembre de 1981, que BL prometió hacer todo lo posible para limitar las reimportaciones, en especial, dejando expirar el certificado NTA para los automóviles «Metro» con volante a la izquierda a partir de octubre de 1981. La existencia de este mercado está confirmada también por las reclamaciones de los importadores-revendedores recibidas por la Comisión, cuando BL declaró que en lo sucesivo no podría expedir certificados de conformidad.

Tampoco puede aceptarse el argumento de BL de que no tenía obligaciones para con los revendedores que no pertenecieran a su red de distribución selectiva admitida por la Comisión.

En efecto, BL no puede ampararse en el sistema de distribución selectiva, que practica en el Reino Unido, para crear obstáculos a la reimportación de vehículos por revendedores profesionales independientes desde otros Estados miembros (véanse sentencias de 21 de febrero de 1984, Hasselblad, 86/82, Rec. 1984, p. 883, y de 10 de diciembre de 1985, ETA, 31/85, Rec. 1985, p. 3933). De todas formas la admisión por la Comisión de este sistema de distribución no puede justificar la explotación abusiva que hace BL de su posición dominante.

BL se refiere también a consideraciones comerciales al afirmar que ya no tenía ningún interés comercial en mantener el certificado NTA para los automóviles «Metro» con volante a la izquierda, ya que ella ya no comercializaba dichos vehículos en el mercado británico y que dejar expirar la homologación era algo que se imponía por motivos de reducción de los costes de producción.

Este argumento, en sí mismo, no tiene trascendencia, ya que, al obtener un certificado NTA para las versiones con volante a la izquierda, BL había creado una situación caracterizada por la comercialización en el Reino Unido de automóviles con volante a la izquierda, reimportados de los Estados miembros continentales de la CEE. Tal como resulta de las actas de las reuniones del consejo de sus distribuidores en el Reino Unido, el hecho de no renovar el certificado NTA para los automóviles «Metro» con volante a la izquierda se explica únicamente por la intención de BL de obstaculizar las reimportaciones y de proteger a su red de distribu-

ción. Por lo que se refiere a los motivos de reducción de costes alegados por BL, es preciso señalar que el mantenimiento del certificado NTA mediante la notificación de las modificaciones efectuadas en las versiones con volante a la izquierda no podía suponer gastos administrativos de importancia, tanto más cuanto que de los debates en la vista se desprende que esas modificaciones son las mismas que las efectuadas en los vehículos con volante a la derecha.

- 19 La objeción de BL basada en su preocupación de proteger la reputación de su marca y en la necesidad de velar por la calidad profesional de los importadores que se ocupaban de convertir los vehículos con volante a la izquierda en vehículos con volante a la derecha no está fundada, ya que el certificado NTA y los certificados de conformidad se referían a modelos con volante a la izquierda y que la conversión del vehículo en modelo con volante a la derecha, efectuada con posterioridad a su puesta en el mercado y a su matriculación, escapa al control de BL, que no puede impedir que los compradores de estos vehículos recurran, con este fin, a profesionales ajenos a su red.
- 20 Por último, el argumento de BL que afirma que la no renovación del certificado NTA para los vehículos con volante a la izquierda no ha obstaculizado en modo alguno el comercio no tiene trascendencia. En primer lugar, las estadísticas presentadas se refieren al volumen total de las reimportaciones de vehículos y no permiten llegar a ninguna conclusión acerca del volumen de las reimportaciones con fines de reventa por profesionales. Pero, sobre todo, para que una medida sea considerada perjudicial para el comercio entre los Estados miembros, no es necesario determinar concretamente sus efectos actuales en el volumen de dicho comercio; basta, según los mismos términos de los artículos 85 y 86 del Tratado CEE, con que pueda afectar al comercio entre los Estados miembros. Así pues, es innegable que, al hacer imposible la matriculación de vehículos reimportados con carácter comercial, BL tomó medidas que podían afectar al comercio de estos vehículos entre Estados miembros.
- 21 En conclusión, se debe declarar que, al adoptar la decisión de dejar que expirase el certificado NTA para los automóviles «Metro» con volante a la izquierda, en octubre de 1981, con el fin de obstaculizar las reimportaciones que hubieran podido tener lugar legalmente a raíz de la expedición inicial de un certificado NTA para ese tipo de vehículos, BL abusó de la posición dominante que le confería la normativa británica en materia de matriculación de vehículos.

b) *Sobre la denegación de expedición de certificados de conformidad*

De las explicaciones proporcionadas al Tribunal se desprende que el certificado NTA cubre a todos los vehículos fabricados por BL conformes a dicho certificado o cuyas especificaciones se notifican posteriormente a la autoridad competente, y únicamente pierde su validez para los vehículos a los que se les han efectuado modificaciones no notificadas. Dado que no había notificado las modificaciones efectuadas en sus modelos «Metro» con volante a la izquierda a partir de octubre de 1981, BL podía, por tanto, expedir válidamente certificados de conformidad, tanto para los vehículos fabricados antes de esa fecha como para los fabricados después, siempre que en estos últimos no se hubieran efectuado modificaciones no notificadas en relación al tipo previamente homologado.

Para asegurarse de que tenía derecho a expedir certificados de conformidad, BL sólo tenía que pedir los números de chasis que identificaban a los vehículos y comprobar la fecha de fabricación con el fin de controlar si se habían hecho modificaciones que no hubieran sido notificadas. Del examen de las solicitudes dirigidas a BL por revendedores profesionales se desprende que, por lo menos en cuatro casos, BL habría podido llegar a la conclusión de que los automóviles seguían estando cubiertos por el certificado NTA. BL dio respuestas evasivas, dejando a los interesados en la duda acerca de las formalidades a realizar, con la finalidad de disuadirles de que reimportaran vehículos. Las respuestas de BL revelan que se negó deliberadamente, si no a expedir los certificados de conformidad, que quizá no se exigían siempre de un modo claro y expreso, al menos a proporcionar la información y los servicios necesarios para la matriculación del vehículo que, según la normativa británica, sólo ella podía procurar a los revendedores.

De todo lo anterior se deduce que este comportamiento sólo puede interpretarse como una manifestación de la intención deliberada de BL de obstaculizar las reimportaciones que venían a competir con sus distribuidores autorizados y, por tanto, debe considerarse como un abuso de posición dominante.

c) *Sobre la excesiva cuantía de los derechos cargados*

Del expediente se desprende que en principio BL había exigido, por la expedición de certificados de conformidad, unos derechos únicos de 25 UKL, tanto para los

automóviles «Metro» con volante a la derecha como para las versiones con volante a la izquierda. Manteniendo siempre la misma cuantía para los vehículos con volante a la derecha, BL incrementó, el 1 de julio de 1981, la cuantía para los vehículos con volante a la izquierda a 150 UKL para los revendedores profesionales y a 100 UKL para los particulares. El 16 de marzo de 1983, BL fijó unos derechos uniformes de 100 UKL después de que la Comisión, en su pliego de cargos de 17 de julio de 1982, objetara que el importe de 150 UKL era demasiado elevado. En el curso de este proceso, dicho importe se ha reducido a 50 UKL.

- 26 BL niega que el hecho de exigir unos derechos por importe de 150 o de 100 UKL pueda constituir un caso de explotación abusiva de posición dominante.
- 27 Como decidió el Tribunal en su sentencia de 13 de noviembre de 1975 (26/75, citada anteriormente), hay explotación abusiva de posición dominante cuando la empresa que disfruta de una situación de monopolio administrativo exige por sus servicios el pago de unos derechos desproporcionados en relación con el valor económico del servicio prestado.
- 28 Del expediente y de las explicaciones proporcionadas por las partes se desprende que para la entrega de un certificado de conformidad, tanto para los vehículos con volante a la derecha como para los vehículos con volante a la izquierda, es necesaria la comprobación, mediante el número de chasis, de la fecha de fabricación del vehículo, lo que permite conocer el número del certificado NTA que le corresponde. Se trata, por tanto, de una simple operación administrativa de control que no puede ocasionar gastos de importancia. Para los vehículos con volante a la izquierda, la expedición del certificado se hace, en principio, antes de su eventual conversión en vehículos con volante a la derecha. La única diferencia en lo que respecta a la expedición de un certificado para un vehículo con volante a la derecha consiste en la comprobación de que al vehículo se le han efectuado las cuatro adaptaciones indispensables para conducir por la izquierda, que son: el ajuste de los faros y de las luces de cruce, la lectura del indicador de velocidad en millas por hora, la adaptación de la luz trasera antiniebla y la colocación de un retrovisor en la puerta delantera derecha. Para esta comprobación no es necesaria ninguna inspección del vehículo, sino que se hace a la vista de un certificado que extiende un taller, y por lo tanto no puede justificar, desde el punto de vista de los gastos que supone, que se carguen derechos de diferente cuantía por la expedición del certificado de conformidad según el vehículo tenga el volante a la izquierda o a la derecha. Ahora bien, inicialmente los derechos para los vehículos con volante a la izquierda eran seis veces superiores a los de los vehículos con volante a la derecha.

- 29 Además, la propia BL admitió en la vista que la diferencia que había en un momento dado, según el certificado fuera solicitado por un revendedor, que debía pagar 150 UKL, o por un particular, que sólo pagaba 100 UKL, no se explicaba por el coste, sino por la consideración de que el comerciante que realizaba una operación con fines lucrativos podía soportar el pago de unos derechos más elevados. El hecho de que la cuantía de los derechos se redujera primero a 100 y luego a 50 UKL, mientras que para los vehículos con volante a la derecha siguió siendo de 25 UKL, permite también llegar a la conclusión de que se fijó con el único fin de hacer menos atractiva la reimportación de vehículos con volante a la izquierda.
- 30 En estas circunstancias, la Comisión podía considerar acertadamente que los derechos exigidos se habían fijado a un nivel manifiestamente desproporcionado en relación con el valor económico del servicio prestado, y que esta práctica constituía una explotación abusiva, por parte de BL, de la situación de monopolio que le reconocía la normativa británica.
- 31 Bl alega además que la percepción de los derechos de 150 UKL tuvo lugar durante un período demasiado breve, desde el 1 de julio de 1981 hasta que expiró el certificado NTA en octubre del mismo año, para considerar este hecho como una infracción.
- 32 Es cierto que, cuando la infracción le fue señalada por la Comisión, BL redujo rápidamente el importe de los derechos de 150 a 100 UKL, lo cual fue además tenido en cuenta por la Comisión al valorar la gravedad de la infracción y al fijar la multa. Sin embargo, la actitud cooperativa de BL y el plazo durante el cual se percibieron los derechos no afectan a la existencia de la infracción en sí.
- 33 Finalmente, el argumento de BL de que la cuantía de los derechos no tuvo ninguna influencia desfavorable en el volumen de las reimportaciones no tiene trascendencia en absoluto, como ha señalado el Tribunal.
- 34 En conclusión, debe declararse que quedan demostradas las imputaciones formuladas por la Comisión en la decisión impugnada.

Sobre la presunta violación de ciertos principios del Derecho

a) *Sobre el derecho a la defensa*

- 35 BL señala que la Comisión únicamente objetó la cuantía de los derechos de 100 UKL, fijada el 16 de marzo de 1983, en una carta de 25 de agosto de 1983, de modo que BL tenía motivos para creer, antes de dicha carta, que la Comisión aceptaba esa cuantía. Además, el pliego de cargos se refería sólo a la suma de 150 UKL.
- 36 Es preciso señalar a este respecto que, en su pliego de cargos, la Comisión objeta sobre todo el carácter desproporcionado del importe de los derechos de 150 UKL en relación a la cuantía inicial de 25 UKL. BL no sólo podía, sino que debía comprender que lo que se objetaba no era tanto el hecho de fijar los derechos en un importe determinado, sino el hecho de que fueran demasiado elevados en general. Habida cuenta de los criterios considerados en la sentencia *General Motors*, antes mencionada, BL debía saber que el importe de los derechos debía ser proporcionado al valor económico del servicio prestado. La Comisión no imputó un nuevo cargo a BL, ni le impidió hacer uso de sus medios de defensa, cuando le informó, por carta de 25 de agosto de 1983, que la cuantía de 100 UKL era también excesiva y le pidió que justificara los gastos de expedición del certificado.
- 37 Debe, por tanto, llegarse a la conclusión de que, desde el punto de vista del procedimiento, la Comisión especificó suficientemente la infracción imputada y dio a BL la oportunidad «de dar a conocer su punto de vista sobre la realidad y trascendencia de los hechos y circunstancias alegados» (véase sentencia de 13 de febrero de 1979, *Hoffmann-La Roche*, 85/76, Rec. 1979, p. 461) (*traducción provisional*).

b) *Sobre la desviación de poder*

- 38 BL imputa a la Comisión el haber continuado el procedimiento por infracción después de la renovación del certificado NTA para los automóviles «Metro» con volante a la izquierda con la única finalidad de obligarle a reducir el precio de los automóviles «Metro» con volante a la derecha vendidos en el continente, y así abrir un mercado de reimportaciones al Reino Unido con el fin de socavar la estructura de precios de dicho país.

Como admite la Comisión, ambas cuestiones pueden considerarse conectadas, dado que el nivel de precios de los automóviles con volante a la derecha en el continente explica el hecho de que la reimportación fuese sobre todo de automóviles con volante a la izquierda. Los dos problemas son además sintomáticos de la determinación de BL de mantener en el Reino Unido un nivel de precios no afectado por la competencia de las reimportaciones. El hecho de que durante la instrucción la Comisión planteara la cuestión, conectada con el tema, de la política de precios practicada por BL en los Estados miembros continentales, que, por otra parte, BL aceptó discutir, no puede constituir una desviación de poder, puesto que se daban los elementos constitutivos de un abuso de posición dominante y ni el procedimiento ni la decisión rebasaron el alcance de las imputaciones presentadas en el pliego de cargos.

Los argumentos basados en una infracción del derecho a la defensa y en una desviación de poder deben, por tanto, rechazarse.

c) Sobre el principio que prohíbe la discriminación

La demandante pretende que al exigirle la Comisión que mantuviera el certificado NTA para los automóviles «Metro» con volante a la izquierda, fue tratada con más severidad que los demás fabricantes de vehículos establecidos en el Reino Unido, a los que no les impuso la misma obligación.

Como Señala la Comisión, la situación de los demás fabricantes era distinta a la de BL, que era la única que había solicitado un certificado NTA para los vehículos con volante a la izquierda, permitiendo de este modo que se creara un mercado de vehículos reimportados.

Por tanto, no hubo infracción del principio de no discriminación, el cual, según ha declarado ya el Tribunal, prohíbe solamente tratar de distinto modo situaciones idénticas.

Sobre la solicitud con carácter subsidiario de reducción de la multa

Es preciso señalar que la Comisión fijó la multa en función de la gravedad y de la duración de la infracción y que, como precisó en los considerandos de su decisión, tuvo en cuenta la actitud cooperativa que BL mostró durante el procedimiento.

45 Por tanto, procede rechazar la solicitud de reducción de la multa.

Costas

46 A tenor de lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 69 del Reglamento de Procedimiento, la parte vencida será condenada en costas. Por haber sido desestimados los motivos de BL, procede condenarla en costas, incluidas las de la parte coadyuvante.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta)

decide:

1) **Desestimar el recurso.**

2) **Condenar a la demandante en costas, incluidas las de la parte coadyuvante.**

Galmot

Schockweiler

Everling

Joliet

Moitinho de Almeida

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, el 11 de noviembre de 1986.

El Secretario

P. Heim

El Presidente de la Sala Quinta

Y. Galmot