ΕΚΘΕΣΗ ΑΚΡΟΑΤΗΡΙΟΥ
στην υπόθεση C-225/91 *

I — Πραγματικά περιστατικά

1. Εντός του κοινοτικού πλαισίου για τις κρατικές ενισχύσεις προς την αυτοκινητοβιομηχανία (ΕΕ 1989, C 123, σ. 3, στο εξής: κοινοτικό πλαίσιο), η Επιτροπή καθόρισε τους κανόνες που διέπουν τις κοινοποιήσεις των ενισχύσεων στον τομέα αυτό και τις κατευθυντήριες γραμμές που πρέπει να ακολουθούνται κατά την εκτίμησή τους.

Όλες οι χορηγούμενες από τις δημόσιες αρχές ενισχύσεις, στο πλαίσιο εγκεκριμένου συστήματος ενισχύσεων, υπέρ επιχειρήσεως που δραστηριοποιείται στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, οφείλουν, από 1ης Ιανουαρίου 1989, να έχουν προηγουμένως κοινοποιηθεί, σύμφωνα με το άρθρο 93, παράγραφος 3, της Συνθήκης ΕΟΚ, εφόσον το κόστος του σχεδίου υπερβαίνει τα δώδεκα εκατομμύρια ECU.

Οι ενισχύσεις διασώσεως και αναδιαρθρώσεως δεν εγκρίνονται παρά σε εξαιρετικές περιπτώσεις. Η Επιτροπή, αντιθέτως, διάκειται ευμενώς προς τις ενισχύσεις για επαγγελματική εκπαίδευση στα πλαίσια επενδύσεων, υπό την προϋπόθεση ότι οι ενισχύσεις αυτές δεν χρησιμεύουν απλώς στη μείωση του κόστους το οποίο οι ενδιαφερόμενες εταιρίες θα έπρεπε κανονικά να επωμίζονται οι ίδιες. Οι λειτουργικές ενισχύσεις απαγορεύονται, ακόμη και σε μειονεκτούσες περιφέρειες, καθόσον επάγονται άμεσα στρεβλωτικά αποτελέσματα διαρκείας.

Η Επιτροπή τηρεί θετική στάση ως προς τις επενδυτικές ενισχύσεις που χορηγούνται με σκοπό να υπερβληθούν διαρθρωτικά εμπόδια σε μειονεκτούσες περιοχές. Μολονότι οι ενισχύσεις αυτές συνήθως χορηγούνται αυτόματα, σύμφωνα με τις διαδικασίες που έχουν προηγουμένως εγκριθεί, η Επιτροπή ζητεί την κοινοποίησή τους προκειμένου να συγκρίνει τα οφέλη περιφερειακής αναπτύξεως με ενδεχόμενες αρνητικές επιπτώσεις στον τομέα του αυτοκινήτου ως σύνολο.

2. Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 93, παράγραφος 3, της Συνθήκης και του κοινοτικού πλαισίου, η Πορτογαλική Δημοκρατία κοινοποίησε στην Επιτροπή, με έγγραφο της 26ης Μαρτίου 1991, σχέδιο ενισχύσεως της επιχειρήσεως Newco, που ίδρυσαν από κοινού και με ίση συμμετοχή η Ford Motor Company Inc. (στο εξής: Ford) και η Volkswagen AG (στο εξής: VW), για την εγκατάσταση εργοστασίου αυτοκινήτων ενιαίου αμαξώματος στο Setúbal για την περίοδο από 1991 μέχρι 1995. Μετά την κοινοποίηση αυτή επακολούθησε δεύτερη, στις 16 Απριλίου, σχετικά με πρόσθετα στοιχεία που «αντικαθιστούν και συμπληρώνουν τον φάκελο».

3. Το συνολικό κόστος του σχεδίου υπολογίστηκε σε 454 δισεκατομμύρια ESC (2 550 εκατομμύρια ECU), εκ των οποίων 297 δισεκατομμύρια ESC θεωρήθηκαν ως επένδυση δυνάμενη να τύχει κρατικής ενισχύσεως.

4. Η κοινοποιηθείσα ενίσχυση, συνολικού ποσού 97,44 εκατομμυρίων ESC, περιλαμβάνει μία περιφερειακή επιχορήγηση 89,1 δισεκατομμυρίων ESC (500 εκατομ. ECU), καταβαλλόμενη στο πλαίσιο του «Sistema de Incentivos de Base Regional» (SIBR),

* Γλώσσα διαδικασίας: η γαλλική.

πορτογαλικού συστήματος περιφερειακών ενισχύσεων εγκεκριμένου από την Επιτροπή, και αφορολόγητα ποσά 8,34 δισεκατομμυρίων ESC (47 εκατομμυρίων ECU) των οποίων η χορήγηση θα αρχίσει το 1997.

5. Το σχέδιο προβλέπει, επί πλέον, ένα εκπαιδευτικό πρόγραμμα, οργανωμένο από την Πορτογαλική Κυβέρνηση και τη Newco, δαπάνης 36 δισεκατομμυρίων ESC (202 εκατομ. ECU), χρηματοδοτούμενο κατά 90 % από την Πορτογαλική Κυβέρνηση με την υποστήριξη του Ευρωπαϊκού Κοινωνικού Ταμείου, και ορισμένες επενδύσεις υποδομής τις οποίες ανέλαβε να πραγματοποιήσει η Πορτογαλική Κυβέρνηση με την υποστήριξη των κοινοτικών Ταμείων. Με έγγραφο της 31ης Μαΐου 1991, η Πορτογαλική Κυβέρνηση γνωστοποίησε στην Επιτροπή πληροφορίες σχετικές με το πρόγραμμα αυτό.

6. Από τη δικογραφία προκύπτει ότι η παραγωγή θα άρχιζε στα τέλη του 1994 και θα έφτανε, από το 1996, τις 190 000 μονάδες ανά έτος, οι οποίες θα επωλούντο από τη Ford και τη VW σε διαφοροποιημένες εκδόσεις και μέσω χωριστών εμπορικών δικτύων· το σχέδιο θα δημιουργούσε άμεσα 5 000 και έμμεσα 7 000 θέσεις εργασίας.

7. Με επιστολές της 17 Ιουνίου 1991 προς τους επιτρόπους Bangemann και Millan, η Matra, η οποία παράγει το αυτοκίνητο ενιαίου αμαξώματος «Espace» που διατίθεται από τη Renault, ζήτησε από την Επιτροπή να μεριμνήσει ώστε να αποφευχθούν οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού που συνεπάγεται το σχέδιο και να κινήσει διαδικασία επίσημης έρευνας παρέχοντας τη δυνατότητα σε όλους τους ενιδαφερομένους να γνωστοποιήσουν τις απόψεις τους.

8. Στις 26 Ιουνίου 1991, η Matra υπέβαλε στην Επιτροπή καταγγελία για παράβαση των άρθρων 92 επ. της Συνθήκης από την Πορτογαλική Κυβέρνηση και του άρθρου 85 από τη VW και τη Ford.

9. Στις 27 Ιουνίου 1991 πραγματοποιήθηκε συνάντηση μεταξύ των υπευθύνων της Commission και της Matra, κατά την οποία η Matra διατύπωσε τις ανησυχίες της και η Επιτροπή εξέθεσε τους λόγους για τους οποίους δεν κίνησε τη διαδικασία του άρθρου 93, παράγραφος 2.

10. Με απόφαση της 16ης Ιουλίου 1991, η Επιτροπή πληροφόρησε την Πορτογαλική Κυβέρνηση ότι δεν είχε αντιρρήσεις ως προς το κοινοποιηθέν σχέδιο ενισχύσεως.

Η άποψη της Επιτροπής ήταν ότι η δημιουργία των υποδομών δεν αποτελούσε κρατική ενίσχυση. Το ίδιο ίσχυε και για το εκπαιδευτικό πρόγραμμα που θα ήταν ανεξάρτητο από την κοινή επιχείρηση και θα ανταποκρινόταν επίσης στις ανάγκες και άλλων αυτοκινητοπαραγωγών. Το ποσοστό της ενισχύσεως ήταν 33,5 %, εκφραζόμενο ως ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορηγήσεως (AIE), και 27,1 %, εκφραζόμενο ως καθαρό ισοδύναμο επιχορηγήσεως (KIE). Εγκρίνοντας όμως το SIBR, η Επιτροπή είχε δεχθεί για το Setúbal ποσοστό επενδυτικών περιφερειακών ενισχύσεων 75 % (AIE) και είχε αποδεχθεί ότι οι ενισχύσεις αυτές θα μπορούσαν να συνδυαστούν με άλλες μορφές στηρίξεως, όπως φορολογικές ενισχύσεις μέχρι ποσοστού 75 % (KIE), ανεξάρτητα από τη σπουδαιότητα του σχεδίου.

Η Επιτροπή αναγνώρισε τη σπουδαιότητα του σχεδίου για την ανάπτυξη του Setúbal. Μνημόνευσε τις διαρθρωτικές ελλείψεις της περιφέρειας αυτής που συνίστανται κυρίως στο ότι είναι γεωγραφικά απομακρυσμένη σε σχέση με τις κύριες αγορές και παρουσιάζει σχετική οικονομική καθυστέρηση, παράγοντες οι οποίοι συνεπάγονται υψηλό κόστος όσον αφορά τις μεταφορές, την αποθήκευση, το προσωπικό, που συχνά εκπατρίζεται, και την υποδομή. Παρά τις επιτυγχανόμενες οικονομίες σε επίπεδο εργατικού

δυναμικού και κατασκευής, τα μειονεκτήματα ως προς το καθαρό κόστος και η αναγκαιότητα πρόσθετης ενθαρρύνσεως των επενδύσεων στην περιφέρεια αυτή δικαιολογούσε το επίπεδο και το ποσοστό της προταθείσας ενισχύσεως.

Όσον αφορά τις επιπτώσεις του σχεδίου στον τομέα των αυτοκινήτων ενιαίου αμαξώματος, η Επιτροπή αναφέρει μια συνεχή αύξηση της ζητήσεως η οποία θα φτάσει, κατά το 1995, τις 300 000 έως 400 000 μονάδες ανά έτος. Παρόλον ότι το σχέδιο παρέχει στη Ford και στη VW σημαντικό μέρος της κοινοτικής ικανότητας παραγωγής των οχημάτων αυτών, δεν θα οδηγήσει εντούτοις, στο εγγύς μέλλον, σε πλεονάζουσα ικανότητα, ακόμη και ενόψει των άλλων σχεδίων που βρίσκονται σε στάδιο πραγματοποιήσεως ή μελέτης.

11. Στις 17 Ιουλίου 1991, η Επιτροπή απάντησε στην από 17 Ιουνίου επιστολή της Matra αναφέροντας ότι το προσχέδιο ενισχύσεως είχε υποστεί ουσιώδεις βελτιώσεις και ότι η κοινοποίηση της Πορτογαλικής Κυβερνήσεως, δεόντως συμπληρωμένη σύμφωνα με σχετικό αίτημα της Επιτροπής, επιτύγχανε μια ισορροπία ανάμεσα στα περιφερειακά συμφέροντα της Κοινότητας και τη μέριμνα να αποφευχθεί κάθε στρέβλωση του ανταγωνισμού.

12. Στις 30 Ιουλίου 1991, η Επιτροπή κοινοποίησε, προς ενημέρωση, στη Matra αντίγραφο της αποφάσεως της 16ης Ιουλίου. Όσον αφορά το άρθρο 85 της Συνθήκης, η Επιτροπή ανέφερε ότι, κατά τη γνώμη της, η συνεργασία μεταξύ Ford και VW μπορούσε να τύχει της εξαιρέσεως που προβλέπεται στην παράγραφο 3, αλλά ότι είχε αποφασίσει να κινήσει την προβλεπομένη στο άρθρο 19, παράγραφος 3, του κανονισμού 17/62 διαδικασία για να επιτρέψει στους ενδιαφερομένους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.

II — Έγγραφη διαδικασία και αιτήματα των διαδίκων

1. Η προσφυγή της Matra SA πρωτοκολλήθηκε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 6 Σεπτεμβρίου 1991.

2. Με Διάταξη της 4ης Δεκεμβρίου 1991, ο Πρόεδρος του Δικαστηρίου απέρριψε την αίτηση της Matra με την οποία ζητήθηκε αναστολή εκτελέσεως της αποφάσεως κατά της οποίας βάλλει η προσφυγή ακυρώσεως (υπόθεση C-225/91 R, Συλλογή 1991, σ. I-5823).

3. Με Διατάξεις της 8ης Απριλίου 1992, επετράπη στην Πορτογαλική Δημοκρατία, στις Ford of Europe Inc. και Ford Werke AG (στο εξής: Ford) καθώς και στη VW AG να παρέμβουν στην υπόθεση προς υποστήριξη των αιτημάτων της Επιτροπής.

4. Η *Matra*, προσφεύγουσα, ζητεί από το Δικαστήριο:

— να κρίνει παραδεκτή την προσφυγή,

— να ακυρώσει την απόφαση της Επιτροπής της 16ης Ιουλίου 1991 και, γενικώς, να λάβει κάθε πρόσφορο κατά την κρίση του μέτρο για να εξαφανίσει την επικρινόμενη κατωτέρω παράβαση των κανόνων της Συνθήκης της Ρώμης καθώς και τα αποτελέσματά της,

— να καταδικάσει την καθής στα δικαστικά έξοδα.

5. Η *Επιτροπή*, καθής, ζητεί από το Δικαστήριο:

— να απορρίψει ως αβάσιμη την προσφυγή της επιχειρήσεως Matra SA με την οποία ζητείται η ακύρωση της αποφάσεως της Επιτροπής της 16ης Ιουλίου 1991 περί ενισχύσεων υπέρ της κοινής επιχειρήσεως Ford-Volkswagen για την κατασκευή οχημάτων πολλαπλών χρήσεων στο Setúbal,

— να καταδικάσει την προσφεύγουσα στα δικαστικά έξοδα.

6. Η *Πορτογαλική Δημοκρατία*, παρεμβαίνουσα προς υποστήριξη των αιτημάτων της Επιτροπής, ζητεί από το Δικαστήριο:

— να διαπιστώσει ότι η προσφυγή είναι απαράδεκτη λόγω ελλείψεως νομιμοποιήσεως της προσφεύγουσας,

— συνεπώς, να απορρίψει την προσφυγή,

— επικουρικώς, να κρίνει εντελώς αβάσιμους τους ισχυρισμούς που προβάλλει η προσφεύγουσα για να στηρίξει τα αιτήματά της,

— και στις δύο περιπτώσεις, να καταδικάσει την προσφεύγουσα στα δικαστικά έξοδα.

7. Η *Ford*, παρεμβαίνουσα προς υποστήριξη των αιτημάτων της Επιτροπής, ζητεί από το Δικαστήριο:

— να απορρίψει την προσφυγή της Matra με την οποία ζητείται η ακύρωση της αποφάσεως της Επιτροπής, της 16ης Ιουλίου 1991, σχετικά με την έγκριση της χορηγηθείσας ενισχύσεως στο σχέδιο VUM Ford/VW στην Πορτογαλία,

— να καταδικάσει τη Matra στα δικαστικά έξοδα, συμπεριλαμβανομένων των εξόδων στα οποία υποβλήθηκαν οι παρεμβαίνουσες Ford of Europe Inc. και Ford Werke AG.

8. Η *VW*, προσφεύγουσα προς υποστήριξη των αιτημάτων της Επιτροπής, ζητεί από το Δικαστήριο:

— να απορρίψει τα αιτήματα της προσφεύγουσας Matra SA,

— να καταδικάσει τη Matra SA στην καταβολή των δικαστικών εξόδων και κυρίως αυτών στα οποία υποβλήθηκε η παρεμβαίνουσα.

9. Το Δικαστήριο, κατόπιν εκθέσεως του εισηγητή δικαστή και αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, αποφάσισε να προχωρήσει στην προφορική διαδικασία χωρίς προηγούμενη διεξαγωγή αποδείξεων.

III — Ισχυρισμοί και επιχειρήματα των διαδίκων

Α — *Επί του παραδεκτού*

1. Η Επιτροπή, καθής, δεν φρονεί ότι η Matra είναι αποδέκτης της αποφάσεως, αναγνωρίζει όμως ότι την αφορά άμεσα και ατομικά ενόψει της θέσεως που κατέχει στην αγορά.

Δεν είναι αναγκαίο να εξεταστεί εάν πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις που καθόρισε η απόφαση της 28ης Ιανουαρίου 1986, 169/84, Cofaz (Συλλογή 1986, σ. 391), δεδομένου ότι η απόφαση αυτή αφορούσε περίπτωση όπου είχε κινηθεί η διαδικασία του άρθρου 93, παράγραφος 2, μια αυστηρή δε εφαρμογή των προϋποθέσεων αυτών θα περιόριζε τη δυνατότητα των ανταγωνιστριών επιχειρήσεων να προσφύγουν δικαστικώς.

2. Η *Ford*, παρεμβαίνουσα, υποστηρίζει ότι η απόφαση δεν αφορά τη Matra άμεσα και ατομικά δεδομένου ότι αυτή περιορίζεται στην παραγωγή του οχήματος ενιαίου αμαξώματος «Espace»· το όχημα αυτό διατίθεται από τη Renault, η οποία, επομένως, υφίσταται και τον οικονομικό κίνδυνο.

3. Η *Πορτογαλική Δημοκρατία*, παρεμβαίνουσα, αμφισβητεί επίσης το παραδεκτό της προσφυγής.

Το καθεστώς που διέπει την παρέμβαση δεν εμποδίζει να προταθεί από παρεμβαίνοντα διάδικο ένσταση απαραδέκτου η οποία δεν προεβλήθη από την καθής. Η Πορτογαλική Δημοκρατία υποστηρίζει συναφώς ότι η παρεμβαίνουσα έχει αυτοτελές συμφέρον, ότι η ένσταση απαραδέκτου δεν αντιφάσκει προς τα αιτήματα της Επιτροπής που αποβλέπουν στην απόρριψη της προσφυγής, ότι το «στάδιο της δίκης» ενώπιον του Δικαστηρίου δεν απαγορεύει την έγερση του ζητήματος αυτού, ότι η παρεμβαίνουσα δεν μπορεί να υπαχθεί στις αυστηρές διατάξεις του άρθρου 91 του Κανονισμού Διαδικασίας και ότι η προσφεύγουσα διατηρεί το δικαίωμα απαντήσεως στους ισχυρισμούς της παρεμβαίνουσας. Εν πάση περιπτώσει, τα ζητήματα του παραδεκτού είναι δημοσίας τάξεως και πρέπει να εξετάζονται αυτεπαγγέλτως από το Δικαστήριο.

Κατά την παρεμβαίνουσα, η Matra φρονεί εσφαλμένως ότι είναι αποδέκτης της αποφάσεως. Μολονότι δεν κάνουν μνεία του άρθρου 175, τα έγγραφα της 17ης Ιουνίου 1991 αποτελούσαν πρόσκληση προς ενέργεια και ήδη, από της συναντήσεως της 27ης Ιουνίου 1991, η Matra γνώριζε την απόρριψη της αιτήσεως αυτής· εξάλλου εάν γίνει δεκτή η ημερομηνία αυτή, ανακύπτει ζήτημα εκπροθέσμου της προσφυγής. Τα έγγραφα της Επιτροπής της 17ης Ιουλίου 1991 έχουν χαρακτήρα απλώς επιβεβαιωτικό της εν λόγω απορριπτικής αποφάσεως και η κοινοποίηση, στις 30 Ιουλίου 1991, της επίδικης αποφάσεως στη Matra δεν αποτελεί παρά κίνηση αβροφροσύνης.

Η Matra δεν μπορεί, επίσης, να ισχυριστεί ότι η απόφαση την αφορά άμεσα και ατομικά. Αναφερόμενη στην προπαρατεθείσα απόφαση της 28ης Ιανουαρίου 1986, Cofaz, η Πορτογαλική Δημοκρατία εκθέτει ότι, εάν υποτεθεί ότι μία επιχείρηση, που δεν είναι αποδέκτης αποφάσεως, δεν έχει συμμετάσχει στη διαδικασία του άρθρου 93, παράγραφος 3, ιδίως διότι δεν κινήθηκε η διαδικασία αυτή, τότε δεν υφίσταται η αναγκαιότητα παροχής της δυνατότητας ασκήσεως ένδικης προσφυγής προς προστασία των εννόμων συμφερόντων της. Η επίδικη απόφαση δεν αφορά τη Matra παρά υπό την αντικειμενική της ιδιότητα του κατασκευαστή αυτοκινήτων (βλ. απόφαση της 2ας Φεβρουαρίου 1988, 67/85, 68/85 και 70/85, Van der Kooy, Συλλογή 1988, σ. 219).

Η διατήρηση, όμως, ορισμένων τμημάτων της αγοράς δεν συνιστά έννομο συμφέρον προστατευόμενο από το δίκαιο. Η συμμετοχή στην προ της ασκήσεως προσφυγής διαδικασία είναι απαραίτητη για την εκτίμηση των συμφερόντων των διαφόρων ενδιαφερομένων: μολονότι όλοι οι ενδιαφερόμενοι έχουν το δικαίωμα ακροάσεως στο πλαίσιο της διαδικασίας και το δικαίωμα να αντιδράσουν κατά της αρνήσεως να κινηθεί η εν λόγω διαδικασία, όλοι αυτοί, ακόμη κι αν υποτεθεί ότι συμμετείχαν στη διαδικασία, δεν μπορούν να ισχυριστούν ότι η εγκρίνουσα τις ενισχύσεις απόφαση τους αφορά άμεσα και ατομικά.

4. Η *Matra*, προσφεύγουσα, υποστηρίζει, κυρίως, ότι το ζήτημα του παραδεκτού κρίθηκε με τη Διάταξη επί της αιτήσεως ασφαλιστικών μέτρων της 4ης Δεκεμβρίου 1991.

Επικουρικώς, διατείνεται ότι είναι ο αποδέκτης της προσβαλλομένης αποφάσεως, στο μέτρο που η απόφαση αυτή απέρριψε την καταγγελία της 26ης Ιουνίου 1991, την εξατομίκευε ρητώς και η Επιτροπή την είχε απευθύνει ειδικά σ' αυτήν.

Επικουρικότερα, η Matra υποστηρίζει ότι η απόφαση την αφορά άμεσα και ατομικά (βλ. προαναφερθείσα απόφαση του Δικαστηρίου της 28ης Ιανουαρίου 1986, Cofaz). Συγκεκριμένα, ισχυρίζεται ότι είχε σημαντικό ρόλο κατά την προκαταρκτική διαδικασία του άρθρου 93 και ότι η θέση της στην αγορά έχει ουσιωδώς θιγεί από την επίδικη ενίσχυση. Η επιχειρηματολογία της Ford, πέραν του ότι στερείται νομικού ερείσματος, βασίζεται σε πλάνη περί τα πράγματα καθόσον θιγόμενη από την κοινή επιχείρηση Newco είναι η Matra και όχι η Renault.

Β — *Επί του τύπου και της διαδικασίας*

1. Η *Matra* προβάλλει δύο λόγους ακυρώσεως αντλούμενους από την παράβαση ουσιώδους τύπου και από την παραβίαση των γενικών αρχών του κοινοτικού δικαίου.

2. Η *Επιτροπή* αμφισβητεί το βάσιμο των λόγων αυτών.

Όσον αφορά τον λόγο που αντλείται από την παράβαση ουσιώδους τύπου

— Η αιτίαση ως προς τις τυπικές πλημμέλειες

1. Η *Matra* προσάπτει στην Επιτροπή ότι διέπραξε μία πρώτη ουσιώδη διαδικαστική πλημμέλεια διότι δεν κίνησε τη διαδικασία του άρθρου 93, παράγραφος 2, παρά την ύπαρξη σοβαρών δυσχερειών εκτιμήσεως του συμβιβαστού των ενισχύσεων με τη Συνθήκη, ιδίως με το άρθρο 93 καθώς και με τα άρθρα 85 και 86 (βλ. απόφαση της 20ής Μαρτίου 1984, 84/82, Γερμανία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1984, σ. 1451). Όσον αφορά το άρθρο 92, η Matra υπογραμμίζει, ιδίως, το υψηλό ποσό της ενισχύσεως και τον κίνδυνο δημιουργίας πλεονάζουσας ικανότητας. Η ίδια η Επιτροπή διερωτάται ως προς το συμβιβαστό της συμφωνίας μεταξύ Ford και VW με τα άρθρα 85 και 86.

Η εξέλιξη της διαδικασίας αποκαλύπτει την ύπαρξη σοβαρών δυσχερειών: μυστικές διμερείς διαπραγματεύσεις διεξήχθησαν ήδη από το 1990 μεταξύ των πορτογαλικών αρχών και της Επιτροπής· σε σχέση με τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων αυτών, η διαδικασία τυπικής κοινοποιήσεως αναγκαστικά απλοποιήθηκε. Οι πορτογαλικές αρχές επέφεραν σημαντικές τροποποιήσεις

στο αρχικό σχέδιο και η έγκριση δόθηκε υπό προϋποθέσεις όσον αφορά, κυρίως, την πρόσβαση και άλλων κατασκευαστών στο εκπαιδευτικό πρόγραμμα και τη χρήση των υποδομών. Η απαίτηση ετησίων εκθέσεων αποδεικνύει ότι η Επιτροπή ανησυχούσε ως προς τις ενδεχόμενες επιπτώσεις του σχεδίου στην αγορά.

Η Matra αναφέρει πραγματικά στοιχεία που καθιστούσαν αναγκαία την κίνηση της διαδικασίας, ήτοι τον δυσανάλογο χαρακτήρα τόσο του σχεδίου όσο και της ενισχύσεως, τον ευαίσθητο χαρακτήρα του τομέα του αυτοκινήτου και τις επιφυλάξεις της Επιτροπής ως προς άλλα σχέδια μικρότερης κλίμακας.

Η Matra προσάπτει στην Επιτροπή μια δεύτερη τυπική πλημμέλεια συνιστάμενη στο ότι ενέκρινε την ενίσχυση χωρίς να αναμείνει την έκβαση της διαδικασίας εξαιρέσεως κατά το άρθρο 85, παράγραφος 3, όσον αφορά την συμφωνία Ford/VW. Με την απόφαση της 21ης Μαΐου 1980, 73/79, Επιτροπή κατά Ιταλίας, (Συλλογή τόμος 1980/ΙΙ, σ. 137), το Δικαστήριο έκρινε ότι η κατά τα άρθρα 92 και 93 διαδικασία δεν πρέπει ποτέ να καταλήγει σε αποτέλεσμα αντίθετο με άλλες διατάξεις της Συνθήκης, εν προκειμένω με το άρθρο 95. Ο κανόνας αυτός ισχύει, κατά μείζονα λόγο, και για τις σχέσεις μεταξύ των άρθρων 92 επ. και 85 επ. Το Δικαστήριο, άλλοτε μεν, έκρινε ότι οι διαδικαστικές προϋποθέσεις ενισχύσεως που είναι αντίθετες προς ορισμένες διατάξεις της Συνθήκης, πλην των άρθρων 92 και 93, είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με το αντικείμενο της ενισχύσεως και ως εκ τούτου εφάρμοσε μόνο τη διαδικασία του άρθρου 93 (βλ. απόφαση της 22ας Μαρτίου 1977, 74/76, Iannelli & Volpi, Συλλογή τόμος 1977, σ. 143· απόφαση της 25ης Ιουνίου 1970, 47/69, Γαλλία κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1969-1971, σ. 341), άλλοτε δε, δέχθηκε σώρευση των διαδικασιών (βλ. προαναφερθείσα απόφαση της 21ης Μαΐου 1980, Επιτροπή κατά Ιταλίας). Ανεξάρτητα από την υιοθετηθείσα άποψη, η Επιτροπή όφειλε να εξετάσει το σύνολο των προβλημάτων που προέκυπταν από την άποψη του δικαίου του ανταγωνισμού προτού καταλήξει σε συμπέρασμα είτε όσον αφορά τα άρθρα 92 και 93 είτε όσον αφορά τα άρθρα 85 και 86. Η Επιτροπή κατέστησε κενή περιεχομένου τη διαδικασία εξαιρέσεως κατά το άρθρο 85, παράγραφος 3, και ιδίως τη διαβούλευση με τους τρίτους. Ο διαχωρισμός των δύο διαδικασιών, εξάλλου, οδήγησε την Επιτροπή να υιοθετήσει αντίθετες απόψεις: στο πλαίσιο της διαδικασίας εξαιρέσεως, δήλωσε ότι το σχέδιο Newco θα οδηγήσει σε δομή υγιούς ανταγωνισμού, ενώ, κατά τον χρόνο της εγκρίσεως των ενισχύσεων, η Επιτροπή εξέφρασε την άποψη ότι η δημιουργούμενη στρέβλωση του ανταγωνισμού συνάδει προς τους σκοπούς της Συνθήκης.

Ο νομικός συλλογισμός, κατά τον οποίο, πρώτον, η ενίσχυση μπορεί να καταβληθεί μόνον εφόσον η επιχείρηση έχει τεθεί σε λειτουργία, δεύτερον, η εν λόγω θέση σε λειτουργία εξαρτάται από την εξαίρεση και, επομένως, η ενίσχυση μπορεί να καταβληθεί μόνο σε περίπτωση εξαιρέσεως, δεν είναι ορθός. Η μείζων πρόταση δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα: συγκεκριμένα, το πρώτο τμήμα των ενισχύσεων καταβλήθηκε κατά την υπογραφή της συμβάσεως, χωρίς να τεθεί ο όρος της πραγματοποιήσεως της επενδύσεως· ομοίως, οι σχετικές με την υποδομή και την εκπαίδευση ενισχύσεις έπρεπε να καταβληθούν ούτως ή άλλως. Εν πάση περιπτώσει, με την προσφυγή βάλλεται η απόφαση καθεαυτήν και όχι η συγκεκριμένη καταβολή της ενισχύσεως. Η ελάσσων πρόταση είναι επίσης εσφαλμένη: η κατά το άρθρο 85, παράγραφος 3, διαδικασία δεν έχει ανασταλτικό αποτέλεσμα, συχνά διαρκεί πολύ και δεν καταλήγει πάντοτε σε ρητή απόφαση. Επί πλέον, η ενέργεια της αυτόματης ακυρότητας των περιοριστικών του ανταγωνισμού ρητρών επί της εγκυρότητας των συμβάσεων υπάγεται στο εθνικό δίκαιο και είναι αμφίβολο αν κάποιος τρίτος ως προς σύμβαση μπορεί να

ζητήσει την αναγνώριση της ακυρότητάς της ενώπιον πορτογαλικού δικαστηρίου. Το συμπέρασμα του συλλογισμού, επομένως, είναι εσφαλμένο: η εγκρίνουσα την ενίσχυση απόφαση είναι νομικώς ανεξάρτητη από το αποτέλεσμα της διαδικασίας εξαιρέσεως.

2. Κατά την *Επιτροπή*, η συλλογιστική της Matra καταλήγει, ενόψει του κοινοτικού πλαισίου και της σπουδαιότητας των επενδύσεων στον τομέα του αυτοκινήτου, να υποχρεώνει την Επιτροπή να κινεί αυτεπαγγέλτως τη διαδικασία του άρθρου 93, παράγραφος 2, για κάθε περιφερειακή ενίσχυση. Εν προκειμένω, η Επιτροπή δεν αντιμετώπισε σοβαρές δυσχέρειες εκτιμήσεως των ενισχύσεων.

Οι προκαταρκτικές επαφές με τις πορτογαλικές αρχές εγγράφονται στο πλαίσιο καλής συνεργασίας μεταξύ κοινοτικών και εθνικών αρχών και δεν ήταν ούτε μυστικές ούτε υπερβολικά μακρές. Η κοινοποίηση της 16ης Απριλίου 1991 δεν περιείχε καμία ουσιώδη τροποποίηση σε σχέση με την επίσημη κοινοποίηση της 26ης Μαρτίου 1991, αλλά απέβλεπε αποκλειστικά στο να συμπληρώσει κάποια κενά και να διορθώσει κάποια ελάσσονα σφάλματα. Η προσβαλλόμενη απόφαση δεν ανέφερε καμία προϋπόθεση· οι εκθέσεις που ζητήθηκαν από την Επιτροπή απέβλεπαν στο να ελεγχθεί εκ των υστέρων αν οι υποδομές χρησιμοποιούνται για κοινούς σκοπούς και αν η καταβολή των ενισχύσεων πραγματοποιείται σύμφωνα με την κοινοποίηση.

Όσον αφορά την αιτίαση της παραβάσεως της κατά το άρθρο 85, παράγραφος 3, διαδικασίας εξαιρέσεως, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι η εν λόγω διαδικασία δεν μπορεί να την εμποδίσει να ασκήσει τις κατά τα άρθρα 92 και 93 αρμοδιότητές της. Βεβαίως, η Επιτροπή δεν μπορεί να θεωρήσει ότι συστήματα ενισχύσεως αντίθετα με άλλες διατάξεις της Συνθήκης συνάδουν προς την κοινή αγορά· εντούτοις, η Επιτροπή δεν εξέδωσε, εν προκειμένω, την απόφασή της παρά αφού είχε καταλήξει σε μια πρώτη ευνοϊκή εκτίμηση για τη συμφωνία Ford/VW. Εν πάση περιπτώσει, η Πορτογαλική Κυβέρνηση μπορεί να χορηγήσει τις ενισχύσεις μόνον εφόσον πραγματοποιηθεί η επένδυση· σε περίπτωση, όμως, μη παροχής της εξαιρέσεως, οι πορτογαλικές αρχές δεν μπορούν να χορηγήσουν τις ενισχύσεις, δεδομένου ότι η κοινή επιχείρηση και οι επενδύσεις δεν θα μπορούν να τεθούν σε λειτουργία.

3. Η *Ford* τονίζει επίσης τη διαφορά μεταξύ των άρθρων 85 και 92, εκ των οποίων το πρώτο αφορά τις επιχειρήσεις ενώ το δεύτερο αφορά την Επιτροπή και τα κράτη. Η Επιτροπή, προτού εξετάσει τη δυνατότητα εξαιρέσεως της συμφωνίας Ford/VW, έπρεπε πρώτα να εξετάσει μήπως η εν λόγω ενίσχυση ενέπιπτε στην παρέκκλιση του άρθρου 92, παράγραφος 3. Κατά τους όρους της συμφωνίας μεταξύ Ford και VW, αφενός, και κατά την Πορτογαλική Κυβέρνηση, αφετέρου, καθώς και δυνάμει της πορτογαλικής νομοθεσίας, όλα τα ποσά της ενισχύσεως πρέπει να επιστραφούν σε περίπτωση μη αναγνωρίσεως εξαιρέσεως.

4. Η *Πορτογαλική Δημοκρατία* διευκρινίζει ότι, λόγω της υποχρεώσεως κοινοποιήσεως των ενισχύσεων στον τομέα του αυτοκινήτου, η οποία επιβλήθηκε στα κράτη από θεσπίσεως του κοινοτικού πλαισίου, είναι αναγκαίο τα κράτη να γνωρίζουν επακριβώς τα προς κοινοποίηση στοιχεία. Οι επαφές με την Επιτροπή, που προηγήθηκαν της κοινοποιήσεως αυτής καθεαυτήν, είχαν ως αντικείμενο τεχνικά ζητήματα και δεν συνιστούσαν διαπραγμάτευση. Η ίδια η κοινοποίηση διενεργήθηκε εντός της ταχθείσας προθεσμίας και συμπληρώθηκε για να καλυφθούν κάποια ελάσσονα κενά· οι όροι και η προθεσμία εκτιμήσεως της κοινοποιήσεως ανταποκρίνονταν στη συνήθη πρακτική της Επιτροπής. Οι προφορικές επαφές που ακολούθησαν την κοινοποίηση απέβλεπαν στη διευκρίνιση και επιβεβαίωση των στοιχείων που είχαν προηγουμένως κοινοποιηθεί.

Κατά την προαναφερθείσα απόφαση του Δικαστηρίου της 20ής Μαρτίου 1984, Γερμανία κατά Επιτροπής, η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 93, παράγραφος 2, βασίζεται στη δημιουργηθείσα μετά την προκαταρκτική εξέταση πεποίθησή της. Η άποψη της προσφεύγουσας, περί εντοπισμού σοβαρών δυσχερειών που καθιστούν αναγκαία την κίνηση της διαδικασίας, τροποποιεί την εξουσία εκτιμήσεως που απονέμει η Συνθήκη στην Επιτροπή και υποχρεώνει το Δικαστήριο να υποκαταστήσει την Επιτροπή κατά την άσκηση της εξουσίας αυτής.

Η Πορτογαλική Δημοκρατία συμμερίζεται τις απόψεις της Επιτροπής όσον αφορά τις σχέσεις μεταξύ των άρθρων 85 και 92.

— Η αιτίαση περί ελλείψεως αιτιολογίας

1. Κατά τη *Matra*, η αιτιολογία της αποφάσεως, όσον αφορά το συμβιβαστό του σχεδίου ενισχύσεως προς το άρθρο 92, παράγραφος 3, είναι ανεπαρκής, εάν όχι ανύπαρκτη. Η ανάλυση της πραγματικής καταστάσεως, ιδίως η εξέταση της σχετικής αγοράς στα πλαίσια της οποίας πρέπει να αποφευχθούν οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, είναι ελλιπής. Η πραγματική οικονομική επίπτωση της επιχορηγήσεως υπολογίστηκε μόνον ως ποσοστό επί της συνολικής επενδύσεως των μητρικών εταιριών, χωρίς να συγκριθεί με τις επενδύσεις που πραγματοποιούν οι άμεσοι ανταγωνιστές, με τα διάφορα επενδυτικά στοιχεία, με το καθαρό ετήσιο κέρδος εργοστασίου ισοδύναμης ικανότητας ανήκοντος σε μια από τις μητρικές εταιρίες, και χωρίς να αναλυθεί από την άποψη της επιδράσεως επί του σημείου ισορροπίας της κοινής επιχειρήσεως. Επίσης, η απόφαση δεν περιέχει ακριβή ανάλυση της ίδιας της επενδύσεως, η οποία, λόγω του ύψους της, υπερβαίνει καταφανώς τους βιομηχανικούς κανόνες. Τέλος, λείπει μία χρηματοοικονομική ανάλυση των επιπτώσεων της επιχορηγήσεως επί των άλλων επιχειρηματιών της αγοράς, ενόψει του επικαλούμενου περιφερειακού μειονεκτήματος· έπρεπε να διευκρινιστούν τα στοιχεία της οικονομικής καθυστερήσεως του Setúbal και να διαπιστωθεί κατά πόσον οι επενδύσεις υποδομής και η επαγγελματική εκπαίδευση δεν ανταποκρίνονται σ' αυτά.

2. Η *Επιτροπή* υποστηρίζει στην αντίκρουσή της ότι οι επικρίσεις της Matra όσον αφορά την αιτιολογία συγχέονται με αυτές που αφορούν το βάσιμο της αποφάσεως και παραπέμπει στη σχετική επιχειρηματολογία της.

Η αιτιολογία θετικής αποφάσεως περί ατομικών περιφερειακών ενισχύσεων διαφέρει από την αιτιολογία αρνητικής αποφάσεως· συγκεκριμένα, η αιτιολογία πρέπει να εξεταστεί στο πλαίσιο του εγκριθέντος από την Επιτροπή γενικού συστήματος ενισχύσεως, του SIBR, της θεσπισθείσας το 1988 μεθόδου εφαρμογής του άρθρου 92, παράγραφος 3, στοιχείο α' και β', και του κοινοτικού πλαισίου. Υπ' αυτό το πρίσμα, η ανάλυση της αγοράς στην επίδικη απόφαση αναπτύχθηκε επαρκώς· επίσης, η Επιτροπή έλαβε υπόψη της, όσον αφορά το διαρθρωτικό μειονέκτημα, τις πρόσθετες δαπάνες για μεταφορά, αποθήκευση, προσωπικό και υποδομή.

3. Η *Πορτογαλική Δημοκρατία* επικαλείται παρόμοια επιχειρήματα και παρουσιάζει λεπτομερειακό πίνακα του εγκεκριμένου από την Επιτροπή, εθνικού συστήματος περιφερειακών ενισχύσεων, στο οποίο εντάσσεται η επίδικη ενίσχυση.

Ως προς την παραβίαση των γενικών αρχών του δικαίου

— Η αιτίαση περί προσβολής των δικαιωμάτων υπερασπίσεως

1. Η *Matra* προσάπτει στην Επιτροπή ότι παραβίασε τη γενική αρχή των δικαιωμάτων υπερασπίσεως, η οποία ισχύει και όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις. Η προκαταρκτική διαδικασία της παραγράφου 1 του άρθρου 93 δεν παρέχει στους ενδιαφερομένους εγγυήσεις παρόμοιες με αυτές της παραγράφου 2 (βλ. προαναφερθείσα απόφαση του Δικαστηρίου της 20ής Μαρτίου 1984, Γερμανία κατά Επιτροπής).

Ακόμη και αν υποτεθεί ότι η Επιτροπή μπορούσε να αρνηθεί να κινήσει τη διαδικασία αυτή, ούτως ή άλλως προσέβαλε τα δικαιώματα υπερασπίσεως της Matra προβαίνοντας σε μη προσήκουσα διαβούλευση. Συγκεκριμένα, η συνάντηση της 27 Ιουνίου 1991 παρέμεινε απλώς τυπική εφόσον η επίδικη απόφαση εξεδόθη επισήμως λίγο αργότερα. Κανένα από τα επιχειρήματα της Matra δεν περιελήφθη ούτε αντικρούστηκε στην απόφαση· η προσφεύγουσα δεν είχε ποτέ πρόσβαση στο φάκελο ούτε μπόρεσε να υποβάλει τα σχόλιά της επί του σχεδίου αποφάσεως. Είναι απρόσφορη η διάκριση μεταξύ των καταγγελλόντων και των επιχειρήσεων τις οποίες αφορά έρευνα κατευθυνόμενη κατ' αυτών.

2. Η *Επιτροπή* απαντά ότι η διαδικασία του άρθρου 93, παράγραφος 2 δεν παρακάμφθηκε, αλλά δεν κρίθηκε απαραίτητη. Η προσφεύγουσα είχε τη δυνατότητα να υποβάλει τις παρατηρήσεις της στην Επιτροπή πριν από τη λήψη της αποφάσεως και η κίνηση μιας τυπικής διαδικασίας δεν θα της παρείχε κανένα πρόσθετο πλεονέκτημα. Η Επιτροπή έλαβε υπόψη όλες τις παρατηρήσεις της Matra, αλλά δεν είναι υποχρεωμένη να συνοδεύει τις αποφάσεις της με λεπτομερή έκθεση των επιχειρημάτων και αντεπιχειρημάτων που προβάλλονται στο πλαίσιο των καταγγελιών. Το Δικαστήριο διακρίνει, ως προς την έκταση των δικαιωμάτων υπερασπίσεως, τους καταγγέλλοντες από τα πρόσωπα κατά των οποίων λαμβάνεται διοικητική απόφαση (βλ. απόφαση της 17ης Νοεμβρίου 1987, 142/84 και 156/84, BAT, Συλλογή 1987, σ. 4487).

3. Η *Πορτογαλική Δημοκρατία* προσθέτει ότι η προσφεύγουσα μπορούσε να προσβάλει την άρνηση της Επιτροπής να κινήσει τη διαδικασία.

— Η αιτίαση περί παραβιάσεως της αρχής της χρηστής διοικήσεως

1. Η *Matra* υποστηρίζει ότι η Επιτροπή παραβίασε την αρχή της χρηστής διοικήσεως αρνούμενη να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 93, παράγραφος 2, πράγμα το οποίο θα της επέτρεπε να ενημερωθεί πλήρως, και λαμβάνοντας την απόφαση προτού βεβαιωθεί εάν η ωφελούμενη επιχείρηση είχε εγκύρως συσταθεί από την άποψη του δικαίου του ανταγωνισμού.

2. Η *Επιτροπή* απαντά ότι διέθετε όλα τα στοιχεία για να διαμορφώσει την άποψή της και ότι έλαβε υπόψη τις παρατηρήσεις της Matra.

Γ — *Επί της ουσίας*

1. Η *Matra* επικαλείται τρεις λόγους ακυρώσεως αντλούμενους από πρόδηλες πλάνες εκτιμήσεως, νομικές πλάνες και κατάχρηση εξουσίας.

2. Η *Επιτροπή* αμφισβητεί το βάσιμο των λόγων αυτών.

Ως προς τον αντλούμενο από πρόδηλες πλάνες εκτιμήσεως λόγο ακυρώσεως

— Η αιτίαση περί παραγνωρίσεως του κινδύνου πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας

1. Η *Matra* προσάπτει στην Επιτροπή μια προδήλως εσφαλμένη εκτίμηση των πραγματικών περιστατικών: σύμφωνα με ανεξάρτητους εμπειρογνώμονες, τα γνωστά ευρωπαϊκά επενδυτικά σχέδια θα οδηγήσουν, στα τέλη του 1995, σε παραγωγική ικανότητα 500 000 οχημάτων κατ' εκτίμηση, για μια αγορά 300 000 μονάδων, ήτοι σε πλεονάζουσα ικανότητα πλέον του 50 %. Η Ford επικαλείται αριθμητικά στοιχεία που δεν είναι πλήρη και ακόμη και αν γίνει προβολή των προβλέψεων στο έτος 2 000 το αποτέλεσμα θα είναι μια πλεονάζουσα ικανότητα της τάξεως του 40 έως 50 %.

Η απάντηση στην υπάρχουσα αντίφαση μεταξύ μιας περιορισμένης αλλά υπό ανάπτυξη αγοράς και στη διαδικασία μαζικής παραγωγής του σχεδίου Newco συνίσταται, αφενός, στην άσκηση ενός «δικαιώματος προτιμήσεως» στην αγορά, με την κατάληψη, το γρηγορότερο δυνατό, της δεσπόζουσας θέσεως, και, αφετέρου, στη μαζική επιχορήγηση της παραγωγής τον πρώτο καιρό, εν αναμονή της ανόδου των πωλήσεων. Κατά συνέπεια, όλοι οι μη επιχορηγούμενοι επιχειρηματίες θα βαρύνονταν με πρόσθετες δαπάνες, μειωμένη αποδοτικότητα και αποσταθεροποιημένο ανταγωνισμό.

Η Επιτροπή δεν μπορεί να αμφισβητήσει τον κίνδυνο να αποκτήσουν δεσπόζουσα θέση η Ford και η VW τονίζοντας τη διατήρηση διαφορετικών μοντέλων και δικτύων διανομής. Τα πλεονεκτήματα που προκύπτουν από την ενίσχυση, την εξουδετέρωση του ανταγωνισμού μεταξύ Ford και VW και τις οικονομίες κλίμακας επιτρέπουν στην κοινή επιχείρηση να δραστηριοποιείται ανεξάρτητα από τους ανταγωνιστές της. Κατά την εκτίμηση των οικονομικών επιπτώσεων της επιχορηγήσεως, η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη την ύπαρξη της οικονομικής προσόδου που απορρέει από την κοινή δεσπόζουσα θέση.

2. Η *Επιτροπή* υπενθυμίζει ότι στο κοινοτικό πλαίσιο υπογράμμισε ότι οι περιφερειακές ενισχύσεις δεν πρέπει να οδηγούν σε καταστάσεις σημαντικής πλεονάζουσας ικανότητας. Η επιχείρηση Newco δεν θα φθάσει την πλήρη παραγωγική ικανότητά της παρά το 1996 και, για το 1995, οι συνολικές πωλήσεις των υπαρχόντων και των μελλοντικών εργοστασίων δεν θα υπερβούν τη ζήτηση η οποία εκτιμάται σε 325 000 μονάδες· η ζήτηση αυτή θα αυξηθεί και θα φθάσει, το 1999, στις 500 000 μονάδες, οι οποίες αντιστοιχούν περίπου στην παραγωγική ικανότητα. Το σχέδιο Newco δεν θα οδηγήσει σε σημαντική πλεονάζουσα ικανότητα ακόμη και αν ληφθούν υπόψη οι εισαγωγές από την Ιαπωνία.

Η δεσπόζουσα θέση ορίζεται από την οικονομική ανεξαρτησία έναντι των άλλων επιχειρηματιών της αγοράς. Η Ford και η VW, όμως, παρά την κατοχή μεριδίου 35 % της αγοράς, δεν μπορούν να ενεργούν χωρίς να λαμβάνουν υπόψη τους άλλους ευρωπαίους κατασκευαστές αυτοκινήτων ενιαίου αμαξώματος, την Chrysler/SDP, την PSA/Fiat και τη Matra/Renault. Δεδομένου ότι η Ford και η VW εμπορεύονται διαφοροποιημένα μοντέλα μέσω ανεξαρτήτων δικτύων, δεν μπορούν να αθροιστούν τα μερίδια αγοράς της κάθε μιας για να συγκροτήσουν μία κοινή δεσπόζουσα θέση. Οι οικονομίες κλίμακας εξουδετερώνονται, εν μέρει, από τις πρόσθετες δαπάνες αναπτύξεως του κοινού προϊόντος και διαφοροποιήσεως των μοντέλων· εξάλλου η Matra επιτυγχάνει παρόμοιες οικονομίες λόγω της συνεργασίας της με τη Renault.

3. Η Ford και η VW υπενθυμίζουν, εκ προοιμίου, ότι η Επιτροπή διαθέτει ευρεία εξουσία εκτιμήσεως για την εφαρμογή του άρθρου 92, παράγραφος 2, (απόφαση της 17ης Σεπτεμβρίου 1980, 730/79, Philip Morris, Συλλογή τόμος 1980/ΙΙ, σ. 13· απόφαση της 24ης Φεβρουαρίου 1987, 310/85, Deufil, Συλλογή 1987, σ. 901· απόφαση της 14ης Φεβρουαρίου 1990, C-301/87, Γαλλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1990, σ. I-307). Επομένως, το Δικαστήριο πρέπει να περιορίσει τον έλεγχο της νομιμότητας στην ύπαρξη προφανούς πλάνης εκτιμήσεως των πραγματικών περιστατικών ή καταχρήσεως εξουσίας.

Κατά τη VW, δεν υφίσταται γενική αρχή κατά την οποία η ενισχύσεις προς τις επενδύσεις επιτρέπονται, κατ' εφαρμογή του άρθρου 92, παράγραφοι 2 και 3, μόνον εφόσον δεν οδηγούν σε πλεονάζουσα ικανότητα. Στο κοινοτικό πλαίσιο, η Επιτροπή απλώς υπογράμμισε τον κίνδυνο περιπτώσεων σημαντικής πλεονάζουσας ικανότητας. Η VW διερωτάται σχετικά με την ύπαρξη ιδιαίτερης αγοράς αυτοκινήτων ενιαίου αμαξώματος από την άποψη των δυνατοτήτων υποκαταστάσεώς τους από οχήματα «break» ή άλλα μικρά εμπορικά οχήματα. Η Matra προέβη σε περιγραφή των μελλοντικών προοπτικών της αγοράς μόνο για το 1995, ο συλλογισμός της βασίστηκε στην εσφαλμένη υπόθεση ότι η Newco θα έχει αμέσως παραγωγή πλήρους αποδόσεως και δεν έλαβε υπόψη τις δυνατότητες διαθέσεως των προϊόντων εκτός Δυτικής Ευρώπης.

Κατά τη *Ford*, μια παρέκταση μέχρι το έτος 2 000 των προβολών εξελίξεως της αγοράς που παρουσίασε η Matra επιτρέπει την πρόβλεψη μιας ζητήσεως υπολογιζόμενης μεταξύ 450 000 και 980 000 μονάδων, στην οποία ανταποκρίνεται μια παραγωγική ικανότητα 536 000 μονάδων.

Επιπροσθέτως, πρέπει να ληφθούν υπόψη και οι εξαγωγές εκτός Δυτικής Ευρώπης και οι υπερβάσεις της παραγωγικής ικανότητας τις οποίες θα έχει ανάγκη, για λόγους συγκυρίας, η αυτοκινητοβιομηχανία.

Η ύπαρξη διαφορετικών μοντέλων και δικτύων διανομής οδηγεί στη διατήρηση του ανταγωνισμού μεταξύ Ford και VW σε επίπεδο τιμών, σήματος, υπηρεσιών, ακόμη και ποιότητας. Η κοινή επιχείρηση, αντί να δημιουργεί μία νέα δεσπόζουσα θέση, μάλλον βοηθά στην εξάλειψη της δεσπόζουσας θέσεως της Matra/Renault.

— Η αιτίαση περί προφανώς εσφαλμένης εκτιμήσεως του περιφερειακού μειονεκτήματος

1. Η *Matra* προσάπτει στην Επιτροπή εσφαλμένη ανάλυση των πραγματικών περιστατικών όσον αφορά την εκτίμηση του διαρθρωτικού μειονεκτήματος που δικαιολογεί το επίπεδο και το ποσοστό της ενισχύσεως. Έπρεπε να παραβληθούν οι συμπληρωματικές δαπάνες αναφορικά με τη μεταφορά, την εκπαίδευση, τη μετακίνηση κάποιων στελεχών και την επένδυση, προς τις οικονομίες που είναι πραγματοποιήσιμες στο Setúbal· η Matra παραθέτει συναφώς το χαμηλότερο κόστος του εργατικού δυναμικού, της γης, των κατασκευών και της συντηρήσεως, τις οικονομίες κλίμακας και εύρους που προκύπτουν από τη συμφωνία μεταξύ Ford και VW, καθώς και τις οικονομίες που συνεπάγονται οι πραγματοποιηθείσες υποδομές και η παρουσία άλλων κατασκευαστών αυτοκινήτων. Κατά τη Matra, σε συμπληρωματικό κόστος 170 έως 220 ECU ανά όχημα αντιστοιχεί άμεση ενίσχυση 600 έως 1 000 ECU, και αυτό επί μία κανονική περίοδο αποσβέσεως επτά ετών.

Η Επιτροπή, επιπλέον, υπέπεσε σε πρόδηλη νομική πλάνη παραδεχόμενη, εν αντιθέσει με την ανακοίνωσή της του 1979 περί των περιφερειακών ενισχύσεων και του κοινοτικού πλαισίου, ότι οι ενισχύσεις πρέπει να καλύψουν όχι μόνο τις πρόσθετες επενδυτικές δαπάνες αλλά και τις λειτουργικές δαπάνες. Πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ των τρεχουσών λειτουργικών δαπανών, που

εγγράφονται στους λογαριασμούς εκμεταλλεύσεως των επιχειρήσεων, και των επενδυτικών ενισχύσεων που αντιστοιχούν στα κονδύλια του ισολογισμού «ενσώματες και ασώματες ακινητοποιήσεις».

Η Επιτροπή δέχθηκε εσφαλμένως ότι η περιφερειακή ενίσχυση μπορεί να οδηγήσει σε μετεγκατάσταση βιομηχανιών και μεταφορά υφισταμένων θέσεων εργασίας. Η Matra, εξάλλου, αμφισβητεί τον περιφερειακό χαρακτήρα του σχεδίου στο μέτρο που τα πραγματικά οικονομικά του αποτελέσματα επέρχονται, κατά σημαντικό ποσοστό, εκτός Πορτογαλίας· συγκεκριμένα, η ενίσχυση επιτρέπει στη Ford και στη VW να μειώσουν επενδύσεις που κανονικά θα έπρεπε να πραγματοποιηθούν· το σχεδιαζόμενο εργοστάσιο αποτελεί εγκατάσταση συναρμολογήσεως περιορισμένης τοπικής προστιθεμένης αξίας και χωρίς σημαντική μεταφορά τεχνολογίας· οι δημιουργούμενες εμπορικές ροές ωφελούν ουσιαστικά τους παραγωγούς «ευγενών» συστατικών μερών, ιδίως τη Ford και τη VW, που είναι εγκατεστημένες στο κέντρο της Ευρώπης· το 95 % της παραγωγής θα επανεξάγεται, πράγμα το οποίο κάνει να φαίνονται οι επίδικες ενισχύσεις σαν άμεσες επιχορηγήσεις εξαγωγής· στο μέτρο που αποτελούν λειτουργικές ενισχύσεις, οι εν λόγω ενισχύσεις θα ωφελήσουν το χαρτοφυλάκιο της κοινής επιχειρήσεως και όχι τη χαρακτηριζόμενη ως μειονεκτούσα περιοχή.

Το γεγονός ότι η επιχορήγηση είναι μικρότερη του 75 % (KIE) δεν αποτελεί εγγύηση για το ότι η Επιτροπή δεν υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως. Η Matra προτείνει αριθμητικά δεδομένα αποδεικνύοντας ποσοστό ενισχύσεως 67 % όσον αφορά τις επιχορηγούμενες επενδύσεις παγίου κεφαλαίου, που είναι και οι μόνες κρίσιμες.

Τα σχετικά με το διαρθρωτικό μειονέκτημα δεδομένα που παρασχέθηκαν από τη Ford τονίζουν την παντελή έλλειψη αριθμητικών δεδομένων στην αιτιολογία της αποφάσεως.

Η Matra ωστόσο αμφισβητεί τους αριθμούς αυτούς και καταλήγει, συγκρίνοντας το καθαρό περιφερειακό μειονέκτημα με την ενίσχυση, σε ένα καθαρό όφελος ανά όχημα δεκατρείς έως είκοσι φορές μεγαλύτερο αυτού που αναφέρει η Ford.

2. Η *Επιτροπή* υπενθυμίζει ότι το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα είναι σύμφυτο με όλες τις ενισχύσεις που προβλέπονται στο άρθρο 92, παράγραφος 1. Σημασία έχει μόνο το συμβιβαστό της ενισχύσεως προς τις παρεκκλίσεις που προβλέπονται στο άρθρο 92, παράγραφος 3, στοιχείο α'.

Όσον αφορά το περιφερειακό μειονέκτημα, η Επιτροπή τονίζει ότι οι ενισχύσεις πρέπει να καλύψουν τις πρόσθετες δαπάνες που προκύπτουν όχι μόνο από τις επενδύσεις αλλά και από τη λειτουργία των νέων εγκαταστάσεων. Οι ενισχύσεις πρόκειται επίσης να παρακινήσουν τις επιχειρήσεις να μεταφερθούν προς τις σκοπούμενες περιφέρειες. Η Επιτροπή ανάλυσε όλα τα στοιχεία προκειμένου να εξασφαλίσει μία ισορροπία ανάμεσα στις απαιτήσεις του ανταγωνισμού και αυτές της περιφερειακής αναπτύξεως της οποίας η σπουδαιότητα έχει υπογραμμιστεί στο κοινοτικό πλαίσιο. Η Επιτροπή εξέτασε, έτσι, κάθε επενδυτικό κονδύλιο καθώς και τις πρόσθετες λειτουργικές δαπάνες (για περίοδο πέντε ετών) που απορρέουν από τη γεωγραφική θέση του Setúbal, λαμβανομένων υπόψη των οικονομιών που προκύπτουν από τη θέση αυτή. Το ποσοστό των ενισχύσεων εκτιμήθηκε συναρτήσει των κριτηρίων που εφαρμόστηκαν σε άλλες επενδύσεις περιφερειακής αναπτύξεως, ήτοι των επιπτώσεων της επενδύσεως και της παραγωγής, που συνδέονται με την ενίσχυση, επί του σχετικού τμήματος της αγοράς, της φύσεως των δαπανών που είναι κρίσιμες ως προς τον καθορισμό του ποσοστού των ενισχύσεων, της αναλύσεως κόστους/οφέλους της επενδύσεως, έχοντας υπόψη τη γεωγραφική συνιστώσα καθώς και τα άμεσα και έμμεσα πλεονεκτήματα σε περιφερειακό επίπεδο.

Ο καθορισμός του ποσοστού των ενισχύσεων στην περιφερειακή ανάπτυξη εμπίπτει στην εξουσία εκτιμήσεως της οικονομικής πολιτικής που το άρθρο 92 απονέμει στην Επιτροπή. Η περιφερειακή επιχορήγηση δεν υπερβαίνει το ένα τρίτο του ανωτάτου ορίου που έχει εγκριθεί από την Επιτροπή στο πλαίσιο του πορτογαλικού SIBR και δικαιολογείται σε σχέση με τις πρόσθετες δαπάνες που βαρύνουν την εγκατάσταση στο Setúbal· τα αφορολόγητα ποσά, κλιμακούμενα σε μία περίοδο μεταξύ 1997 και 2001, αποτελούν κυριολεκτικώς περιφερειακό κίνητρο. Συναφώς, πρόκειται να δημιουργηθούν θέσεις εργασίας και όχι να μεταφερθούν από ένα μέρος σε άλλο.

Η Επιτροπή διευκρινίζει ότι η κοινοποίηση δεν αναφέρει δέσμευση της Ford και της VW να εφοδιάζονται, μέχρις ορισμένου ποσού, από πορτογαλικές επιχειρήσεις. Αυτή η υποχρέωση θα μπορούσε να αποδειχθεί αντίθετη προς το άρθρο 30 της Συνθήκης. Πρόκειται ωστόσο για όρο που δεν είναι κατ' ουσίαν συνδεδεμένος με το κοινοποιηθέν σύστημα ενισχύσεων και ο οποίος δεν καθιστά πλημμελή την απόφαση της 16ης Ιουλίου 1991 (βλ. προαναφερθείσα απόφαση της 22ας Μαρτίου 1977, Iannelli & Volpi).

3. Η *VW*, η *Ford* και η *Πορτογαλική Κυβέρνηση* τονίζουν ότι η περιφερειακή ανάπτυξη περιλαμβάνεται στους στόχους της Συνθήκης και ότι το άρθρο 92 εισάγει, με την παράγραφο 3, εξαίρεση από την αρχή του ελεύθερου ανταγωνισμού υπέρ της οικονομικής αναπτύξεως των λιγότερο ευνοημένων περιοχών. Η Πορτογαλία ανταποκρίνεται στα κριτήρια που καθόρισε με την ανακοίνωσή της η Επιτροπή, όσον αφορά τη μέθοδο εφαρμογής του άρθρου 92, παράγραφος 3, στοιχεία α' και γ', επί των περιφερειακών ενισχύσεων (ΕΕ 1988, C 212, σ. 2). Στην προαναφερθείσα μέθοδο, η Επιτροπή δέχθηκε, για τις ενδιαφερόμενες περιφέρειες, ένα μέγιστο ποσοστό 75 % (AIE) της αρχικής επενδύσεως. Η βαλλόμενη ενίσχυση, όμως, δεν είναι παρά ποσοστού 27 %. Εντάσσεται, εξάλλου, στο πρόγραμμα SIBR, που έχει ήδη εγκριθεί από την Επιτροπή, και ανταποκρίνεται στο κοινοτικό πλαίσιο το οποίο υπογραμμίζει τη σπουδαιότητα των επενδύσεων στον τομέα του αυτοκινήτου στις μειονεκτούσες περιφέρειες. Δεσμευόμενη, κατά την άσκηση της εξουσίας εκτιμήσεως, από τις αρχές που συνάγονται από την εφαρμογή του άρθρου 92, παράγραφος 3, στοιχείο α', η Επιτροπή δεν μπορούσε παρά να εγκρίνει την εν λόγω ενίσχυση από τη στιγμή που επληρούντο οι καθοριζόμενες προϋποθέσεις.

Η *Πορτογαλική Κυβέρνηση* τονίζει τις διαρθρωτικές δυσχέρειες τις οποίες παρουσιάζει η περιφέρεια του Setúbal και υπενθυμίζει τα θετικά αποτελέσματα της επενδύσεως ως προς τη μεταφορά τεχνολογίας, την τοπική προστιθέμενη αξία, το ισοζύγιο πληρωμών και την απασχόληση· η εν λόγω Κυβέρνηση τονίζει ότι η Ford και η VW δεσμεύτηκαν να προμηθευτούν, μέχρις ορισμένης αξίας, από τις εθνικές επιχειρήσεις του τομέα των εξαρτημάτων για αυτοκίνητα, προϊόντα προοριζόμενα για αυτοκίνητα κατασκευαζόμενα σε άλλα εργοστάσια της Ford ή της VW.

Η *VW* εκθέτει ότι η ενίσχυση προς την επένδυση δεν αφορά μόνο τα καθαρά πρόσθετα κόστη που προκύπτουν από την εγκατάσταση μιας επιχειρήσεως σε υπό ανάπτυξη περιοχή, αλλά επίσης, τα καθαρά πρόσθετα κόστη που απορρέουν από την τρέχουσα λειτουργία της επιχειρήσεως στην περιφέρεια αυτή.

Η *Ford* παρουσιάζει δεδομένα σχετικά με τις πρόσθετες δαπάνες που συνεπάγεται η τοποθεσία του Setúbal σε σχέση με επένδυση στη Βόρεια Ευρώπη. Η σύγκριση των προσθέτων αυτών δαπανών με τις επαγόμενες από την τοποθεσία αυτή οικονομίες οδηγεί σε ένα κίνητρο επενδύσεως 53 ECU ανά όχημα. Η Ford τονίζει επίσης τη σπουδαιό-

τητα του σχεδίου για την περιφερειακή ανάπτυξη του Setúbal.

— Η αιτίαση περί προδήλως εσφαλμένης εκτιμήσεως των ενισχύσεων για υποδομή και εκπαίδευση

1. Η *Matra* προσάπτει στην Επιτροπή ότι δεν έλαβε υπόψη τις ενισχύσεις για υποδομή και εκπαίδευση προκειμένου να εκτιμήσει τις επιπτώσεις επί του ανταγωνισμού.

Ακόμη και αν και άλλες επιχειρήσεις μπορούσαν, μελλοντικά, να χρησιμοποιούν τις νέες υποδομές που αφορούν δρόμους, εφοδιασμό σε νερό και ηλεκτρικό ρεύμα και επεξεργασία των απορριμμάτων, αυτές οι υποδομές στην πραγματικότητα οφελούν μόνο την VW και τη Ford και επομένως αποτελούν κρατική ενίσχυση.

Οι ενισχύσεις στο εκπαιδευτικό πρόγραμμα είναι δυσανάλογες και δεν έχει καθόλου αποδειχθεί ότι και άλλες επιχειρήσεις έχουν πρόσβαση στο πρόγραμμα αυτό. Εξάλλου, ένα όχι αμελητέο τμήμα της εκπαιδεύσεως πραγματοποιείται μέσα στην κοινή επιχείρηση.

Η Matra τονίζει ότι, στις αρχικές κοινοποιήσεις, η Πορτογαλική Κυβέρνηση είχε αναφέρει δαπάνες «προεκκινήσεως» της τάξεως των 200 εκατομμυρίων ECU αναγόμενες στην εκπαίδευση και στη μειωμένη παραγωγικότητα των υπαλλήλων. Με μια όμως απλή λογιστική εγγραφή τάξεως, αυτές οι μη δυνάμενες να χρηματοδοτηθούν δαπάνες μετατράπηκαν σε δαπάνες εκπαιδεύσεως ισοδύναμου ποσού επιχορηγούμενες με τη σύμφωνη γνώμη της Επιτροπής.

2. Η *Επιτροπή*, υποστηριζόμενη ρητώς επ' αυτού του σημείου από τη *Ford*, απαντά ότι οι υποδομές σε επίπεδο δρόμων, πολεοδομήσεως του εδάφους και εξαλείψεως των απορριμμάτων θα είναι κοινής χρήσεως. Ως προς τις άλλες εργασίες υποδομής, οι παρεχόμενες προς τη Ford/VW υπηρεσίες θα τιμολογούνται στην τιμή της αγοράς.

Το ύψος της ενισχύσεως για την επαγγελματική εκπαίδευση δεν είναι δυσανάλογο δεδομένου ότι αφορά 4 000 εργάτες. Στο εκπαιδευτικό πρόγραμμα έχουν πρόσβαση και άλλοι κατασκευαστές αυτοκινήτων και μόνο ένα ασήμαντο τμήμα της εκπαιδεύσεως πραγματοποιείται στις καινούργιες εγκαταστάσεις.

3. Η *Πορτογαλική Κυβέρνηση* προσθέτει ότι στο άρθρο 92, παράγραφος 1, εμπίπτουν οι ενισχύσεις που αφορούν δαπάνες που βαρύνουν κανονικά τις επιχειρήσεις, πράγμα το οποίο δεν ισχύει για τις επενδύσεις για υποδομή ή για εκπαίδευση.

Ως προς τον αντλούμενο από νομική πλάνη λόγο ακυρώσεως

1. Η *Matra* προσάπτει στην Επιτροπή ότι ενέκρινε την ενίσχυση, βάσει του SIBR, χωρίς να λάβει υπόψη το πραγματικό στρεβλωτικό αποτέλεσμα που επάγεται η ενίσχυση στην αγορά και ότι δέχθηκε την αναγκαιότητα πρόσθετων κινήτρων σε σχέση με αυτά που εδικαιολογούντο λόγω του περιφερειακού μειονεκτήματος. Το άρθρο 92, παράγραφος 3, εξαρτά το συμβιβαστό της ενισχύσεως με την κοινή αγορά από την ύπαρξη κάποιας αντισταθμίσεως η οποία δεν μπορεί να επιτευχθεί δια των νόμων της αγοράς, υπό την προϋπόθεση ωστόσο ότι η στρέβλωση του ανταγωνισμού δεν είναι

υπερβολική σε σχέση με τα κοινοτικά συμφέροντα και ότι η ενίσχυση είναι απαραίτητη για να επιτευχθεί ο περιφερειακός, κοινωνικός ή οικονομικός στόχος. Η Επιτροπή δεν μπορεί να υπερβεί αυτά τα όρια μέσω κανονιστικών ή διοικητικών διατάξεων, όπως η έγκριση του SIBR.

Η Matra υπενθυμίζει συναφώς τον υπερβολικό χαρακτήρα της επενδύσεως σε σχέση με παρόμοια σχέδια και το ποσοστό της ενισχύσεως. Οι νέοι αριθμοί που παρουσιάστηκαν από τη Ford καθιστούν προφανές ότι η Επιτροπή αποφάσισε βάσει υπερεκτιμημένων δεδομένων. Η Matra επανέρχεται στην αιτίαση περί υπερβολικού χαρακτήρα της ενισχύσεως σε σχέση με το περιφερειακό μειονέκτημα. Η Ford και η VW αναγνωρίζουν οι ίδιες τη μη βιωσιμότητα του κοινού σχεδίου ελλείψει επιχορηγήσεων και παραδέχονται ότι η ενίσχυση δεν αποβλέπει τόσο στο να αντισταθμίσει κάποιο δήθεν περιφερειακό μειονέκτημα, αλλά στο να επιτρέψει σε δύο πολυεθνικές επιχειρήσεις να πραγματοποιήσουν ένα ελκυστικό σχέδιο.

2. Η *Επιτροπή* εκθέτει ότι η ανάλυση των επίδικων ενισχύσεων, στο πλαίσιο της περιφερειακής αναπτύξεως, αποτελεί το κεντρικό σημείο της διαφοράς και παραπέμπει στις απόψεις που αναπτύχθηκαν προηγουμένως σχετικά με το ποσοστό των ενισχύσεων και το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.

3. Η *Ford* προσάπτει στη Matra ότι συγκρίνει τις επενδύσεις του σχεδίου Newco με τα άλλα σχέδια που εμφανίζουν διαφορετικά τεχνικά και οικονομικά δεδομένα. Εξάλλου, η εκτίμηση του επενδυτικού κόστους έχει εν τω μεταξύ μειωθεί κατά 268 εκατομμύρια ECU περίπου, οπότε το σχέδιο Newco τοποθετείται στο ίδιο επίπεδο με άλλες παρόμοιες επενδύσεις.

Κατά τη *Ford και τη VW*, στο άρθρο 92, παράγραφος 3, στοιχείο α', εμπίπτουν αποκλειστικά ενισχύσεις που προκάλεσαν επένδυση σε μειονεκτούσα περιφέρεια (βλ. προαναφερθείσα απόφαση της 17ης Σεπτεμβρίου 1980, Philip Morris). Εφόσον, όμως, η ενίσχυση περιορίστηκε να αντισταθμίσει το περιφερειακό μειονέκτημα δεν πληροί αυτή την προϋπόθεση αιτιώδους συναφείας.

Ως προς την κατάχρηση εξουσίας

1. Η *Matra* υποστηρίζει ότι η Επιτροπή, προδικάζοντας την έκβαση της διαδικασίας που κινήθηκε κατ' εφαρμογήν του άρθρου 85, παράγραφος 3, ενήργησε κατά κατάχρηση εξουσίας.

2. Η *Επιτροπή* αντικρούει τη μομφή αυτή και παραπέμπει στην απάντησή της επί του λόγου ακυρώσεως που συνίσταται στην παράβαση ουσιώδους τύπου.

3. Η *Πορτογαλική Δημοκρατία* προσθέτει ότι η Matra δεν μπόρεσε να αποδείξει ότι το χρησιμοποιηθέν μέσο, ήτοι η αποδοχή των ενισχύσεων, επιτρέπει την επίτευξη του προβαλλομένου στόχου, ήτοι την έγκριση της συμφωνίας Ford/VW προτού γίνει γνωστή η έκβαση της διαδικασίας εξαιρέσεως.

F. A. Schockweiler

εισηγητής δικαστής