YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIMEN
TUOMIO (toinen jaosto)
29 päivänä kesäkuuta 1993 *

Asiassa T-7/92,

Asia Motor France SA, kotipaikka Livange (Luxemburg),

Jean-Michel Cesbron, kauppias, kotipaikka Livange (Luxemburg),

Europe Auto Service SA (EAS), kotipaikka Livange (Luxemburg),

Monin Automobiles SA, kotipaikka Bourg-de-Péage (Ranska),

Somaco SA, kotipaikka Fort-de-France (Ranska),

edustajanaan asianajaja Jean-Claude Fourgoux, Pariisi ja Bryssel, prosessiosoite Luxemburgissa asianajaja Pierrot Schiltzin toimisto, 4 rue Béatrix de Bourbon,

kantajina,

vastaan

Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään oikeudellisen yksikön virkamies Berend Jan Drijber ja komissiossa työskentelevä kansallinen virkamies Virginia Melgar, prosessiosoite Luxemburgissa c/o oikeudellisen yksikön virkamies Nicola Annecchino, Centre Wagner, Kirchberg,

vastaajana,

jossa vaaditaan, että 5.12.1991 tehty komission päätös kantajien tekemien, ETY:n perustamissopimuksen 85 artiklan vastaisiksi väitettyjä yritysten välisiä yhteisjärjestelyjä koskevien kantelujen hylkäämisestä kumotaan,

* Oikeudenkäyntikieli: ranska.

EUROOPAN YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIN (toinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: toisen jaoston puheenjohtaja J. L. Cruz Vilaça sekä tuomarit D. P. M. Barrington, J. Biancarelli, A. Saggio ja A. Kalogeropoulos,

kirjaaja: H. Jung,

ottaen huomioon asian kirjallisen käsittelyn ja 22.4.1993 pidetyn suullisen käsittelyn,

on antanut seuraavan

tuomion

Oikeudenkäynnin perustana olevat tosiseikat

1 Asiassa kantajina olevat yritykset harjoittavat Ranskassa sellaisten japanilaismerkkisten ajoneuvojen maahantuontia ja kauppaa, jotka on luovutettu vapaaseen vaihdantaan muissa yhteisön jäsenvaltioissa, kuten Belgiassa tai Luxemburgissa.

2 Eräs kantajina olevista yrityksistä, J.-M. Cesbron, teki 18.11.1985 komissiolle kantelun ETY:n perustamissopimuksen (jäljempänä perustamissopimus) 30 ja 85 artiklan rikkomisesta katsoen kärsineensä vahinkoa viiden japanilaisia autoja Ranskaan tuovan yrityksen - Sidat Toyota France, Mazda France Motors, Honda France, Mitsubishi Sonauto ja Richard Nissan SA - välisen lainvastaisen yhteisjärjestelyn vuoksi. Tätä kantelua seurasi 29.11.1988 uusi, perustamissopimuksen 85 artiklaan perustuva kantelu samoja viittä maahantuojaa vastaan; tämän kantelun tekijöinä oli neljä tämän asian viidestä kantajasta (J.-M. Cesbron, Asia Motor France SA, Monin Automobiles SA ja Europe Auto Service SA, jäljempänä EAS).

3 Viimeksi mainitussa kantelussaan yritykset väittivät pääasiallisesti, että edellä mainitut viisi japanilaisten automerkkien maahantuojaa olivat tehneet Ranskan hallintoviranomaisten kanssa sitoumuksen, jonka mukaan automäärä, jonka - ne myisivät Ranskan sisämarkkinoilla, jäisi enintään 3 prosenttiin koko Ranskan alueella edellisen kalenterivuoden aikana rekisteröidyiksi kirjattujen moottoriajoneuvojen määrästä. Kantelun tekijöiden mukaan samat maahantuojat olivat sopineet keskenään kyseisen kiintiön jakamisesta ennalta vahvistettujen sääntöjen mukaisesti siten, että sen ulkopuolelle jätettäisiin kaikki muut yritykset, jotka haluaisivat jälleenmyydä Ranskassa muun merkkisiä Japanista peräisin olevia ajoneuvoja kuin ne automerkit, joita väitetyn yhteisjärjestelyn osapuolet jälleenmyivät.

4 Kantelussaan kantajat väittivät vielä, että kyseisen yritysten toiminnan vapaaehtoisen rajoittamisen vastapainoksi Ranskan hallintoviranomaiset olivat puolestaan moninkertaistaneet muun merkkisten Japanista peräisin olevien ajoneuvojen kuin niiden viiden automerkin, joita väitetyn yhteisjärjestelyn osapuolina olevat maahantuojat jälleenmyivät, vapaalle liikkuvuudelle aiemmin asettamansa rajoitukset. Ensiksikin rinnakkaistuonnin kohteena olevien ajoneuvojen osalta oli kantajien mukaan otettu käyttöön tavanomaisesta järjestelmästä poikkeava rekisteröintimenettely. Kyseiset ajoneuvot katsottiin nyt käytetyiksi ajoneuvoiksi ja näin ollen niille määrättiin suoritettavaksi kaksi katsastusta. Toisaalta kansalliselle poliisille oli annettu ohjeet ryhtyä toimenpiteisiin sellaisten Japanista peräisin olevien ajoneuvojen ostajien syytteeseen saattamiseksi, jotka liikkuivat ulkomaisin rekisteritunnuksin. Edelleen kantajat väittävät, että näistä ajoneuvoista kannettiin niiden Ranskaan tuonnin yhteydessä siinäkin tapauksessa, että ne olivat hyötyajoneuvoja, joihin sovelletaan alhaisempaa arvonlisäverokantaa kuin yksityisajoneuvoihin, korotettu arvonlisävero, joka alennettiin tavanomaisesti sovellettavan suuruiseksi vasta myöhemmin, mistä aiheutui haittaa jälleenmyyjälle suhteessa ostajaan.

5 Komissio pyysi 9.6.1989 päivätyssä kirjeessä maahantuojilta, joita kantelu koski, tietoja 6.2.1962 annetun neuvoston asetuksen N:o 17, joka on perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan ensimmäinen soveltamisasetus (EYVL 1962, 13, s. 204), jäljempänä asetus N:o 17, 11 artiklan 1 kohdan perusteella. Ranskan teollisuus- ja kaavoitusministeriön teollisuudesta vastaava keskusvirasto antoi 20.7.1989 päivätyssä kirjeessä kyseisille maahantuojille ohjeen olla vastaamatta yhteen komission esittämistä kysymyksistä; ohjeen sanamuoto oli seuraava:

"Olette ystävällisesti toimittaneet tiedokseni 9.6.1989 päivätyn komission kirjeen.

Tässä kirjeessään komissio pyytää teitä toimittamaan sille tietoja Ranskan julkisten viranomaisten Japanista peräisin olevien ajoneuvojen maahantuontiin nähden noudattamasta politiikasta.

Teidän asiananne ei ole vastata komissiolle kyseisten viranomaisten puolesta."

6 Näin ollen komission yksiköt pyysivät 16.10.1989 päivätyllä kirjeellä tietoja Ranskan viranomaisilta. Ranskan viranomaiset vastasivat kyseiseen tietojensaantipyyntöön 28.11.1989 Euroopan yhteisöissä olevan pysyvän edustustonsa välityksellä väittäen pääasiallisesti, että " – – komission kirjeessä mainittujen yritysten toiminnasta esitetyillä kysymyksillä ei ole, siltä osin kuin kyseinen toiminta on sidoksissa julkisten viranomaisten määräysten mukaisessa sääntelyssä noudatettaviin yksityiskohtaisiin sääntöihin, – – tässä yhteydessä merkitystä, koska kyseisillä yrityksillä ei tosiasiallisesti ole mitään itsemääräämisoikeutta kyseisen sääntelyn toteuttamisessa".

7 Koska kyseiset neljä kantajaa eivät olleet saaneet komissiolta mitään vastausta, ne lähettivät sille 21.11.1989 kirjeen pyytäen sitä ottamaan kantaa niiden tekemiin kanteluihin. Kun komissio ei edelleenkään vastannut, kyseiset neljä yritystä nostivat 20.3.1990 laiminlyönti- ja vahingonkorvauskanteen yhteisöjen tuomioistuimessa. Yhteisöjen tuomioistuin jätti asiassa C-72/90, Asia Motor France vastaan komissio, 23.5.1990 antamallaan määräyksellä (Kok. 1990, s. I-2181) laiminlyönti- ja vahingonkorvauskanteen tutkimatta siltä osin kuin se koski komission laiminlyöntiä puuttua perustamissopimuksen 30 artiklan väitettyyn rikkomiseen ja siirsi kanteen yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen käsiteltäväksi siltä osin kuin se koski komission laiminlyöntiä puuttua perustamissopimuksen 85 artiklan väitettyyn rikkomiseen ja siitä aiheutuvaa vastuuta.

8 Tällä välin komission kilpailuasiain pääosaston pääjohtaja ilmoitti kyseisille neljälle asianosaiselle 8.5.1990 päivätyssä kirjeessä neuvoston asetuksen N:o 17 19 artiklan 1 ja 2 kohdassa säädetyistä kuulemisista 25 päivänä heinäkuuta 1963 annetun komission asetuksen N:o 99/63/ETY (EYVL 1963, 127, s. 2268) (jäljempänä asetus N:o 99/63/ETY) 6 artiklan mukaisesti, ettei komissiolla ollut aikomusta ryhtyä toimenpiteisiin näiden tekemien kantelujen johdosta, ja kehotti asianosaisia esittämään tältä osin mahdolliset huomautuk-

sensa. Kyseiset asianosaiset toimittivat 29.6.1990 komissiolle huomautuksensa, joissa ne uudelleen vakuuttivat kantelujensa olevan perusteltuja.

9 Tässä tilanteessa yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi 18.9.1992 antamassaan tuomiossa, ettei sen ollut tarpeen antaa ratkaisua kanteessa esitetyistä vaatimuksista siltä osin kuin kanne perustui perustamissopimuksen 175 artiklaan. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin jätti niin ikään tutkimatta kantajien vahingonkorvausvaatimukset (asia T-28/90, Asia Motor France ym. v. komissio, Kok. 1992, s. II-2285).

10 Myös Somaco-yhtiö teki 5.6.1990 komissiolle kantelun, joka koski CCIE, SIGAM, SAVA, SIDA ja Auto GM -nimisten yhtiöiden menettelytapoja; kaikkien kyseisten yhtiöiden kotipaikka on Lamentin (Martinique) ja automerkit, joiden jälleenmyyjinä ja maahantuojina ne toimivat kyseisellä saarella, ovat vastaavasti Toyota, Nissan, Mazda, Honda ja Mitsubishi. Myös tässä perustamissopimuksen 30 ja 85 artiklaan perustuvassa kantelussa Ranskan hallintoviranomaisten menettelytavat saatettiin kyseenalaisiksi sillä perusteella, että niiden tarkoituksena oli estää kantelun tekijän harjoittama tiettyjen japanilaismerkkisten ajoneuvojen samoin kuin korealaista Hyundai-merkkiä olevien ajoneuvojen rinnakkaistuonti.

11 Komissio ilmoitti Somaco-yhtiölle 9.8.1990 päivätyssä kirjeessä 8.5.1990 päivättyyn, neljälle muulle kantajalle lähettämäänsä kirjeeseen viitaten, ettei sillä ollut aikomusta ryhtyä toimenpiteisiin kyseisen yhtiön tekemän kantelun johdosta, ja kehotti sitä asetuksen N:o 99/63/ETY 6 artiklan mukaisesti esittämään huomautuksensa. Somaco vakuutti uudelleen 28.9.1990 päivätyssä kirjeessä, että sen kantelu oli perusteltu.

12 5.12.1991 päivätyssä kirjeessä, jonka kilpailuasioista vastaava komission jäsen oli allekirjoittanut, komissio antoi kaikille viidelle kantajalle tiedoksi päätöksensä 18.11.1985, 29.11.1988 ja 5.6.1990 tehtyjen kantelujen hylkäämisestä.

13 Kyseisen kirjeen sisältö on seuraava.

"Asiani koskee seuraavia kanteluja:

1. Kantelut, jotka on tehty yritysten J. M. Cesbron (JMC Automobiles, Luxemburg), Asia Motor France (Luxemburg), Monin Automobiles (Bourg-de-Péage) ja EAS (Luxemburg) nimissä seuraavasti:

- 18.11.1985 perustamissopimuksen 30 artiklan perusteella menettelytavoista, joista Ranskan hallintoviranomaisten väitetään olevan vastuussa;

- 29.11.1988 perustamissopimuksen 85 artiklan perusteella menettelytavoista, joita viiden japanilaisen automerkin - Toyota, Honda, Nissan, Mazda ja Mitsubishi - ranskalaiset maahantuojat käyttävät ja jossa saatetaan 30 artiklan nojalla kyseenalaiseksi myös Ranskan valtion toiminta;

- ja joiden perusteena on se, että kyseisten menettelytapojen tarkoituksena on ollut estää kantelun tehneiden yritysten harjoittama muissa jäsenvaltioissa ja erityisesti Belgiassa ja Luxemburgin suurherttuakunnassa vapaaseen vaihdantaan luovutettujen, lähinnä Isuzu-, Daihatsu-, Suzuki- ja Subaru-merkkisten ajoneuvojen rinnakkaistuonti Ranskaan.

(sivu 2)

2. Kantelu, joka on tehty Somaco-yhtiön, jonka kotipaikka on Lamentin, nimissä 5.6.1990 perustamissopimuksen 30, 36 ja 85 artiklan perusteella menettelytavoista, joita yhtiöiden CCIE, SIGAM, SAVA, SIDA ja Auto GM, joiden kaikkien kotipaikka on Lamentin ja jotka ovat vastaavasti japanilaisten automerkkien Toyota, Nissan, Mazda, Honda ja Mitsubishi jälleenmyyjiä ja maahantuojia Martiniquen saarella, käyttävät ja jossa saatetaan kyseenalaiseksi myös Ranskan valtion käyttämät menettelytavat sillä perusteella, että kyseisten menettelytapojen tarkoituksena on ollut estää kantelun tekijän harjoittama samanmerkkisten sekä korealaista Hyundai-merkkiä olevien ajoneuvojen rinnakkaistuonti.

Komissio on tutkinut kyseisissä kanteluissa esitetyt tosiseikat ja oikeudelliset seikat sekä suorittanut asiaa koskevan tutkimuksen kyseisissä yrityksissä. Tämän tutkimuksen jälkeen komissio on antanut kantelun tehneille yrityksille 8.5.1990 ja 9.8.1990 päivätyillä, asetuksen N:o 99/63/ETY 6 artiklan mukaisesti annetuilla ennakkotiedonannoilla tilaisuuden esittää huomautuksensa komission aikomuksesta tehdä niiden kantelujen osalta hylkäävä päätös sekä tämän päätöksen perusteista.

Kantelun tekijöiden nimissä komissiolle lähetetyissä vastauksissa, jotka on päivätty 29.6.1990 ja 28.9.1990, ei ole esitetty uusia tosiseikkoja, uusia perusteluja tai oikeudellisia viitteitä kantelun tekijöiden hakemuksen tueksi. Tästä seuraa, ettei komissio pidä tarpeellisena muuttaa aikomustaan hylätä mainitut kantelut seuraavin, sen 8.5.1990 ja 9.8.1990 päivätyissä tiedonannoissa jo esitetyin perustein:

– Mitä 85 artiklan mahdolliseen soveltamiseen tulee, komission yksiköiden suorittamat tutkimukset ovat osoittaneet, että kyseisten viiden maahantuojan toiminta kuuluu erottamattomana osana politiikkaan, jota Ranskan julkiset viranomaiset toteuttavat japanilaisten ajoneuvojen maahantuontiin nähden. Tältä osin on aiheellista palauttaa mieliin, että kyseinen maahantuonti on kansallisen sääntelyn alaista. Tämän sääntelyn yhteydessä Ranskan julkiset viranomaiset vahvistavat sekä Ranskaan vuosittain tuotavien ajoneuvojen sallitut kokonaismäärät että yksityiskohtaiset säännöt siitä, miten kyseiset määrät jaetaan, ja säännöissä määrätään erityisesti, että määriä varataan yksinomaan kyseisille maahantuojille. Näin Ranskan viranomaiset ovat ilmoittaneet komissiolle 28.11.1989 päivätyssä kirjeessään, jossa todetaan, että kyseisten viiden maahantuojan toiminta 'on sidoksissa julkisten viranomaisten määräysten mukaisessa sääntelyssä noudatettaviin yksityiskohtaisiin sääntöihin' ja että maahantuojilla 'ei – – ole mitään itsemääräämisoikeutta kyseisen sääntelyn toteuttamisessa'. Näin ollen kyseisillä maahantuojilla ei ole ollut tässä asiassa mitään itsenäisen toiminnan mahdollisuutta.

(sivu 3)

Edellä esitettyjen toteamusten perusteella komissio katsoo, ettei 85 artiklan väitetyllä rikkomisella ole mitään yhteyttä teidän etuihinne sen vuoksi, ettei 85 artiklan mahdollisella soveltamisella voitaisi korjata niitä olosuhteita, joiden vuoksi te katsotte kärsineenne vahinkoa. Julkisten viranomaisten vahvistamat kokonaismäärät eivät kuulu 85 artiklan soveltamisalaan eikä kyseisen määräyksen soveltaminen määrien jakoon merkitsisi teidän yhtiönne valtuuttamista maahantuojaksi. Ensiksikin on vaikea kuvitella, miten teidän voitaisiin sallia osallistua jakoon, jonka te itse olette määritellyt lainvastaiseksi yritysten väliseksi yhteisjärjestelyksi. Toisaalta, kuten edellä on todettu, kansallinen sääntely ei mahdollista muiden kuin kyseisten viiden maahantuojan huomioimista jakoperusteessa. Näin ollen 85 artiklan

rikkomisen toteaminen ei millään tavoin muuttaisi teidän asemaanne kyseisiin maahantuojiin nähden.

Siitä, että Hyundai-merkkisiä korealaisia ajoneuvoja ei voida tuoda Ranskaan, jäsenvaltioiden väliselle kaupalle mahdollisesti aiheutuvaa rajoitusta ei voida pitää luonteeltaan merkittävänä ottaen huomioon kyseisen automerkin vähäpätöisen markkina-aseman yhteisössä.

- 30 artiklan soveltamismahdollisuus on hylättävä, koska yhteisen kauppapolitiikan huomioon ottaen kysymys ei ole yhteisön yleisestä edusta.

Näin ollen annan tiedoksenne, että komissio on päättänyt edellä esitetyin perustein hylätä edellä mainitut yritysten JMC Automobiles, Asia Motor, Monin ja EAS nimissä 19.11.1985 ja 29.11.1988 sekä Somaco-yhtiön nimissä 5.6.1990 tehdyt hakemukset."

Asian käsittely ja asianosaisten vaatimukset

14 Kantajat ovat nostaneet edellä mainitusta 5.12.1991 tehdystä komission päätöksestä kanteen, joka on toimitettu ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kirjaamoon 4.2.1992.

15 Asian kirjallinen käsittely on suoritettu tavanomaisen menettelyn mukaisesti, ja se on päättynyt 17.11.1992.

16 Kuultuaan esittelevän tuomarin kertomuksen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin (toinen jaosto) on päättänyt aloittaa asian suullisen käsittelyn. Ennen sen aloittamista ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on prosessinjohtotoimina kehottanut asianosaisia esittämään tiettyjä asiakirjoja ja vastaamaan joihinkin kirjallisiin kysymyksiin, jotka on esitetty niille 13.2.1993 ja 2.4.1993. Kantajat ja vastaaja ovat esittäneet pyydetyt asiakirjat ja vastanneet ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kysymyksiin asiakirjoilla, jotka on merkitty saapuneiksi kirjaamoon kantajien osalta 22.3.1993 ja vastaajan osalta 23.3.1993 ja 15.4.1993. Asianosaisten suulliset lausumat ja vastaukset ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen esittämiin suullisiin kysymyksiin on kuultu 22.4.1993 pidetyssä istunnossa.

17 Kantajat vaativat kanteessaan, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

- toteaa, että kantelujen kohteena olevat sekä manner-Ranskassa että Martiniquessa toteutetut yhteisjärjestelyt merkitsevät perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan määräysten rikkomista;

- näin ollen kumoaa 5.12.1991 tehdyn komission päätöksen siltä osin kuin se perustuu perustamissopimuksen 85 artiklaan.

18 Komissio vaatii, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

- jättää tutkimatta kanteen ensimmäisen osan siltä osin kuin siinä vaaditaan ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuinta toteamaan, että kantelujen kohteena olevat sekä manner-Ranskassa että Martiniquessa toteutetut yhteisjärjestelyt merkitsevät 85 artiklan määräysten rikkomista;

- hylkää kumoamiskanteen kokonaisuudessaan perusteettomana;

- velvoittaa kantajat korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

19 Vastauksessaan kantajat vaativat, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

- ottaa kantajien nostaman kumoamiskanteen tutkittavaksi;

- ottaa huomioon, että komission virallisesti esittämien huomautusten vuoksi kantajat muuttavat vaatimuksensa sanamuotoa eivätkä enää vaadi mainitun yhteisjärjestelyn toteamista lainvastaiseksi vaan yksinomaan 5.12.1991 päivätyn kirjeen kumoamista, jotta komissio voi tehdä siitä asianmukaiset johtopäätöksensä.

Kanteen ulottuvuus

20 Aluksi on aiheellista todeta, että kantajan vastauksessaan kantajat ovat luopuneet alunperin esittämistään vaatimuksista, joiden mukaan kantelujen kohteena olevissa yhteisjärjestelyissä todettaisiin olevan kyse perustamissopimuksen 85 artiklan rikkomisesta. Näin ollen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen on syytä ratkaista ainoastaan se osa vaatimuksista, joka sen käsiteltävänä edelleen on, eli vaatimus siitä, että 5.12.1991 tehty komission päätös kumotaan siltä osin kuin se perustuu perustamissopimuksen 85

artiklaan; tämän vaatimuksen tutkittavaksi ottamisen edellytyksiä ei ole kiistetty.

Kumoamista koskevat vaatimukset

21 Kantajat esittävät kanteensa tueksi virallisesti viisi kanneperustetta. Niistä ensimmäinen koskee olennaisen menettelymääräyksen rikkomista, toinen perustamissopimuksen rikkomista, kolmas suhteellisuusperiaatteen loukkaamista, neljäs syrjintäkiellon periaatteen loukkaamista ja viides harkintavallan väärinkäyttöä.

Olennaisen menettelymääräyksen rikkomista koskeva ensimmäinen kanneperuste

Asianosaisten perustelut

22 Kantajat väittävät, että 5.12.1991 tehdyn päätöksen perustelut ovat riittämättömät siltä osin, että niissä ei täsmennetä päätöksen oikeudellista perustaa, toisin sanoen sitä, mihin yhteisön säädöksiin tai yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännössään vahvistamaan tulkintaan komissio tukeutuu kieltäytyessään tuomitsemasta kantelujen kohteena olevaa yhteisjärjestelyä. Kantajat toteavat, että yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaisesti päätöksen perusteluissa on selkeästi ja yksiselitteisesti ilmaistava yhteisön toimielimen tekemän riidanalaisen toimenpiteen perustelut siten, että ne, joita toimenpide koskee, saavat tietää sen syyt ja että yhteisöjen tuomioistuin voi valvoa sen laillisuutta.

23 Vastauksessaan kantajat täsmentävät edelleen kahta perustelujen riittämättömyyttä koskevaan perusteeseensa liittyvää erityistä seikkaa.

24 Ensiksikin kantajat moittivat komissiota siitä, ettei se ollut vastannut esitettyihin väitteisiin eikä etenkään perustellut toteamustaan, jonka mukaan kyseisillä viidellä maahantuojalla ei ollut mitään itsenäisen toiminnan mahdollisuutta, väitteissä esitettyihin tosiseikkoihin nähden. Kantajien väittämän mukaan erityisesti siitä, että komissio vakuutti relevanttien markkinoiden tilanteen johtuvan kokonaisuudessaan julkisten viranomaisten toteuttamasta politiikasta ilman, että se olisi johdonmukaisin perusteluin osoittanut, miten se oli kyseiseen väittämään päätynyt, ilmenee, ettei komissiolla ollut päätökselleen perusteluja.

25 Toiseksi kantajat moittivat komissiota siitä, että se hyväksyi Ranskan hallituksen väitteet ryhtymättä tarvittaviin tutkimustoimiin varmistaakseen, olivatko ne perusteltuja. Kantajien mukaan tosiasiallisesti ei ole millään tavoin osoitettu, että tuontikiintiön jakaminen siten, että Manner-Ranska saa siitä 3 prosenttia ja Martinique 15 prosenttia, perustuisi ainoastaan Ranskan hallituksen yksipuoliseen päätökseen, kun sitä vastoin komission toimittamista asiakirjoista ilmenee, että kyseiset viisi maahantuojaa ottavat aktiivisesti osaa markkinoiden jakoon olemalla jatkuvassa yhteistoiminnassa keskenään ammattiyhdistyksessään. Kantajat palauttavat mieliin, että Ranskan hallitus oli antanut kyseisille maahantuojille ohjeen olla vastaamatta yhteen komission niille esittämistä kysymyksistä, jossa niitä oli pyydetty esittämään kaikki tuontikiintiön perustamista ja jakoa koskevat asiakirjat. Edelleen kantajat muistuttavat, ettei Ranskan julkisten viranomaisten käyttöön ottama sääntely perustu mihinkään sitovaan lakiin tai asetukseen vaan että se vaikuttaa pelkältä hallinnolliselta menettelyltä. Kantajat esittävät useita erikoislehdistöstä lainaamiaan otteita, jotka niiden mukaan osoittavat, että kyseisillä viidellä maahantuojalla on ollut asiassa toiminnan vapaus, ja päättelevät tästä, että yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan komission velvollisuutena olisi ollut tutkia kantajien esittämät tosiseikat tarkistaakseen Ranskan viranomaisten väitteiden paikkansapitävyyden. Kantajien mukaan päätöksen perustelut ovat näin ollen kiistanalaiset siltä osin, ettei niissä esitetä näyttöä Ranskan viranomaisten väitteiden todenperäisyydestä vaan tyydytään pelkästään toistamaan ne.

26 Komission vastaväitteenä tähän on, että riidanalaisen päätöksen perustelut ovat asianmukaiset ja että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin voi valvoa päätöksen laillisuutta. Komissio huomauttaa, että päätöksessä viitataan niihin perustamissopimuksen artikloihin, joiden perusteella kantelua on arvioitu, että siinä luetellaan tehdyt kantelut, kerrataan tutkimustoimet, joihin asiassa on ryhdytty, ja kirjeenvaihto, joka asiassa on käyty, ja että siinä on sekä perustelut että johtopäätös. Komissio väittää, että lukemalla perustelut voidaan ymmärtää ne syyt, joiden vuoksi se päätyi hylkäämään kantelut, ja että perusteluissa osoitetaan selvästi, että niiden perustana on toteamus, ettei kantelun johdosta ole tarpeen ryhtyä toimenpiteisiin siltä osin kuin väitetyt tosiseikat ovat seurausta julkisten viranomaisten toteuttamasta politiikasta eivätkä kyseisten viiden maahantuojan välisestä yhteisjärjestelystä. Komissio väittää myös, ettei sen velvollisuutena ole kantelun hylkäämisestä tekemässään päätöksessä viitata asian kannalta merkitykselliseen yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytäntöön.

27 Komissio toteaa lisäksi, että sen käsityksen mukaan kantajat sekoittavat keskenään kaksi asiaa eli sen, täyttääkö kiistanalainen päätös perustamissopimuksen 190 artiklassa esitetyt vaatimukset, ja sen, onko päätökseen sisältyvät tosiseikat riittävällä tavalla näytetty toteen. Komissio katsoo kantajan vastauksesta ilmenevän, että kantajat ovat ymmärtäneet sen esittämät perustelut täysin, vaikka ne kiistävät niiden asianmukaisuuden.

28 Komissio toteaa vielä esittäneensä kysymyksensä Ranskan hallitukselle virallisesti ja väittää, että vaikka komissiolle annetaan asetuksessa N:o 17 mahdollisuus esittää jäsenvaltiolle tietojensaantipyyntö, sille ei anneta siinä tarvittavia keinoja tarkastaa, onko annettu vastaus oikea. Komissio katsoo, ettei sen ole sallittua jättää jäsenvaltion antamaa vastausta huomioon ottamatta tai väittää sitä paikkansapitämättömäksi.

Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

29 Aluksi ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa, että ensimmäisenä perusteenaan kantajat väittävät, että riidanalainen päätös on riittämättömästi perusteltu, ja toisaalta ne pyrkivät saattamaan kyseenalaiseksi komission käyttämän ensimmäisen hylkäysperusteen lainmukaisuuden; ensimmäisenä hylkäysperusteena oli se, että kyseisillä maahantuojilla ei ollut mitään itsemääräämisoikeutta markkinoiden jaossa.

- Perustelujen riittämättömyys

30 Tältä osin on ensiksikin aiheellista tähdentää, että kuten yhteisöjen tuomioistuimen ja yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen vakiintuneesta oikeuskäytännöstä ilmenee, - - päätöksen adressaatille vastainen päätös on perusteltava niin, että tämä adressaatti saa tietää päätöksen syyt voidakseen tarvittaessa puolustaa oikeuksiansa ja tutkia, onko päätös asianmukainen (asia T-44/90, La Cinq v. komissio, tuomio 24.1.1992, Kok. 1992, s. II-1), ja toisaalta niin, että yhteisöjen tuomioistuimet voivat tutkia päätöksen laillisuuden.

31 Toiseksi on aiheellista todeta, että yhteisöjen tuomioistuimen ja yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan komission velvollisuutena ei ole niiden päätösten perusteluissa, jotka se tekee varmistaakseen kilpailusääntöjen soveltamisen, ottaa kantaa kaikkiin perusteluihin, joita asianomaiset ovat vaatimustensa tueksi esittäneet. Komission tarvitsee esittää perusteluissa ainoastaan ne tosiseikat ja oikeudelliset

näkökohdat, joilla on tehdyn päätöksen rakenteen kannalta olennaista merkitystä (ks. viimeisimpänä edellä mainittu tuomio La Cinq v. komissio).

32 Riidanalaisesta päätöksestä ilmenevät ne olennaiset tosiseikat ja oikeudelliset seikat, joihin se perustuu, ja kantajien on näin ollen mahdollista riitauttaa sen asianmukaisuus ja ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen on mahdollista tutkia sen laillisuus. Tästä seuraa, että riidanalaisen päätöksen perustelut eivät ole millään tavoin puutteelliset.

– Päätöksen ensimmäisen osan perustelujen asianmukaisuus

33 Tältä osin on aiheellista palauttaa mieliin, että tuomioistuimen valvoessa komission harkintavallan käyttöä monitahoisissa taloudellisissa kysymyksenasetteluissa tämä valvonta kohdistuu välttämättä ainoastaan siihen, että menettelysääntöjä ja perusteluvelvollisuutta on noudatettu, että tosiseikat pitävät asiallisesti paikkansa, että näitä tosiseikkoja ei ole arvioitu ilmeisen virheellisesti ja ettei harkintavaltaa ole käytetty väärin (ks. yhdistetyt asiat 142/84 ja 156/84, BAT ja Reynolds v. komissio, tuomio 17.11.1987, Kok. 1987 s. 4487 ja viimeisimpänä asia C-225/91, Matra v. komissio, tuomio 15.6.1993, Kok. 1993, s. I-3203, 23 ja 25 kohta).

34 Lisäksi on syytä tähdentää, että kun komissiolle on annettu harkintavaltaa, jotta se pystyisi täyttämään tehtävänsä, yhteisön oikeusjärjestyksessä annettujen takeiden noudattamisella hallinnollisissa menettelyissä on erityisen perustavanlaatuinen merkitys. Näihin takeisiin kuuluu erityisesti toimivaltaisen toimielimen velvoite tutkia huolellisesti ja puolueettomasti kaikki sen käsiteltävänä olevan tapauksen kannalta merkitykselliset seikat (asia C-269/90, Technische Universität München, tuomio 21.11.1991, Kok. 1991, s. I-5469 sekä edellä mainittu tuomio La Cinq v. komissio).

35 Niinpä ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on todennut asetuksen N:o 17 3 artiklan perusteella komissiolle tehtyjen hakemusten tutkimisesta, että "vaikka komissiolla ei ole velvollisuutta suorittaa tutkintaa, asetuksen N:o 17 3 artiklassa ja asetuksen 99/63/ETY 6 artiklassa säädetyt menettelylliset takeet edellyttävät kuitenkin, että komissio tutkii huolellisesti kantelijan sen tietoon saattamat tosiseikat ja oikeudelliset seikat sen arvioimiseksi, ilmeneekö niistä käyttäytymistä, joka on omiaan vääristämään kilpailua sisämarkkinoilla ja vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan" (asia T-24/90, Automec v. komissio, tuomio 18.9.1992, Kok. 1992, s. II-2223 ja siinä mainittu yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytäntö).

36 Vaikka komissiolla ei näin ollen olekaan ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen edellä mainitun oikeuskäytännön mukaan velvollisuutta suorittaa tutkintaa jokaisen sen käsiteltäväksi saatetun kantelun johdosta, päätettyään ryhtyä tutkintaan sen on tehtävä tämä – ellei sillä ole tarkkaan yksilöityjä syitä tehdä toisin – huolellisesti, perusteellisesti ja viivytyksettä, jotta se voisi täysin tietoisena asiaan vaikuttavista seikoista arvioida kantelijoiden sen harkintaan saattamat tosiseikat ja oikeudelliset seikat.

37 Näiden näkökohtien perusteella on kantelujen ensimmäisen hylkäysperusteen lainmukaisuuden arvioimiseksi aiheellista tarkistaa ensin kantelun tekijöiden esittämät todisteet ja toiseksi se, onko komission arvioitaviksi annettuja tosiseikkoja ja oikeudellisia seikkoja tarkasteltu kanteen kohteena olevassa päätöksessä asianmukaisesti.

38 Käsiteltävänä olevassa tapauksessa kantelujen kohteena olevat väitetyt rikkomiset ovat, sellaisina kuin ne ilmenevät edellä tarkoitetuista kolmesta kantelusta seuraavat:

– yhtäältä japanilaisten automerkkien Toyota, Honda, Nissan, Mazda ja Mitsubishi Ranskassa toimivien maahantuojien sekä Ranskan hallintoviranomaisten välinen yhteisjärjestely, jonka mukaisesti edellä mainittujen automerkkien Ranskaan tuonnista vastaavien maahantuojien väitetään suostuneen rajoittamaan yhteenlasketun osuutensa Ranskan sisäisistä ajoneuvomarkkinoista 3 prosenttiin Ranskan viranomaisten sitoutuessa vastavuoroisesti varaamaan niille yksinoikeuden Japanista peräisin olevien autojen markkinoihin, sekä kyseisten yritysten välinen yhteisjärjestely, jonka tarkoituksena oli niiden yhteenlasketun markkinaosuuden jakaminen niiden kesken (Cesbronin nimissä 18.11.1985 tehty kantelu ja yritysten Cesbron, Asia Motor, Monin Automobiles ja EAS nimissä 29.11.1988 tehty kantelu);

– toisaalta edellä tarkoitettujen automerkkien Martiniquen saarella toimivien jälleenmyyjien sekä hallintoviranomaisten välinen yhteisjärjestely, jonka mukaisesti kyseisten jälleenmyyjien väitetään suostuneen rajoittamaan osuutensa Martiniquen ajoneuvomarkkinoista 15 prosenttiin viranomaisten luvatessa vastavuoroisesti varata niille yksinoikeuden Japanista peräisin olevien autojen markkinoihin, sekä kyseisten yritysten välinen yhteisjärjestely, jonka tarkoituksena oli niiden yhteisen markkinaosuuden jakaminen (Somacon nimissä 5.6.1990 tehty kantelu).

39 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa, että tehdessään kantelunsa tai kantelujensa tutkinnan yhteydessä kantajat olivat toimittaneet komissiolle väitteidensä tueksi erityisesti kaksi asiakirjaa, joiden todistusvoimaisuutta ei voida ennakolta kiistää ilman niiden täsmällisempää tarkastelua. Toinen niistä on jäljennös maanantaina 19.10.1987 pidetyssä ministeriöiden välisessä kokouksessa tehdyistä muistiinpanoista (ks. kannekirjelmän liite 23). Kokouksessa olivat läsnä 5.6.1990 tehdyn kantelun kohteena olevien yritysten edustajat samoin kuin joitakin Ranskan julkisten viranomaisten edustajia. Muistiinpanojen mukaan kokouksessa läsnä olleet jälleenmyyjät päättivät kaikkien osanottajien kanssa käydyn keskustelun tuloksena erityisesti "suostua vapaaehtoisesti rajoittamaan markkinaosuutensa kaikkien automerkkien osalta yhteensä 15 prosenttiin ja noudattamaan tätä markkinaosuutensa vapaaehtoista rajoitusta ehdottomasti, tarvittaessa valvomalla itse toistensa toimintaa". Tarkasteltavana olevassa asiakirjassa on myös määräyksiä menettelyistä, joilla asteittain poistetaan ylijäämä, joka oli aiheutunut siitä, että jälleenmyyjistä yksi oli taannoin ylittänyt asiakirjan allekirjoittajien tälle aiemmin myöntämän kiintiön. Siinä määrätään vielä, että "japanilaisten ajoneuvojen Martiniquessa toimivien jälleenmyyjien kesken laaditaan myöhemmin sopimuspöytäkirja".

40 Asiakirja-aineistosta ja erityisesti ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen määräämistä prosessinjohtotoimista ilmenee, että kyseinen asiakirja oli liitetty 25.8.1989 päivättyyn kirjeeseen, jonka kantelun tekijät Cesbron, Asia Motor, Monin Automobiles ja EAS lähettivät komissiolle 29.11.1988 kantelunsa tutkinnan yhteydessä. Asiakirja oli liitetty myös Somacon 5.6.1990 tekemään kanteluun. Komissio on näin ollen saanut siitä tiedon ennen kanteen kohteena olevan päätöksen tekemistä.

41 Toiseksi kyseiseen ministeriöiden välisestä kokouksesta laadittuihin muistiinpanoihin on liitetty asiakirja, jonka otsakkeena on "sopimuspöytäkirja" (ks. kannekirjelmän liite 24), jossa on kaikkien jälleenmyyjien laillisten edustajien allekirjoitukset ja jonka mukaan

"On sovittu seuraavaa:

Allekirjoittaneet sitoutuvat jälleenmyyntioikeuttaan vastaan yhteisymmärryksessä julkisten viranomaisten kanssa noudattamaan japanilaismerkkisten uusien ajoneuvojen tuonnissa hallintoviranomaisten myöntämää kiintiöosuutta, joksi vahvistetaan kaikkien automerkkien osalta yhteensä 15 prosenttia uusien ajoneuvojen markkinoista Martiniquessa.

Allekirjoittaneet sopivat, että kyseisen 15 prosentin osuuden jakoperuste on sama kuin vuonna 1982 eli seuraava:

- Toyota 46,93 %
- Nissan 26,01 %
- Mazda 15,00 %
- Honda 7,99 %
- Mitsubishi 4,07 %

- -

Toisaalta allekirjoittaneet ovat saaneet tiedon maanantaina 19.10.1987 pidetyn ministeriöiden välisen kokouksen pöytäkirjasta, jonka yksi kappale on tämän sopimuspöytäkirjan liitteenä, ja hyväksyvät kyseisen pöytäkirjan sanamuodon.

Näin ollen Martiniquen prefektinvirastossa pidetään kunkin vuoden alussa kokous, jossa vahvistetaan niiden vaatimustenmukaisuustodistusten (auton maahantuonnissa tarvittava asiakirja) lukumäärä, joihin kullakin japanilaisten autojen Martiniquessa toimivalla jälleenmyyjällä on oikeus kyseisenä vuonna, mainitussa pöytäkirjassa ja tässä sopimuspöytäkirjassa määriteltyjen yksityiskohtaisten sääntöjen mukaisesti.

Jos jokin sopimuspuoli jättää noudattamatta jotakin edellä tarkoitetuista lausekkeista, tämä pöytäkirja lakkaa olemasta voimassa."

42 Kyseinen asiakirja oli liitetty myös edellä mainittuun, 25.8.1989 päivättyyn ja komissiolle lähetettyyn kirjeeseen. Se oli myös Somacon 5.6.1990 tekemän kantelun liitteenä.

43 Tämän näytön perusteella ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo ensiksikin kyseisen "sopimuspöytäkirjan" olevan ensi arviolta varsin todistusvoimainen siltä osin kuin kyseisten maahantuojien Martiniquen departementin alueella toimivien jälleenmyyjien välillä todennäköisesti vallitsi yksimielisyys siitä, että ne jakaisivat keskenään Ranskan kansallisten viranomaisten taloudellisille toimijoille määräämän 15 prosentin markkinakiintiön. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin panee merkille, että ministeriöiden välisestä kokouksesta laadituissa muistiinpanoissa, joiden perusteella sopimuspöytäkirja laadittiin, ei ole mitään viittausta siihen, että julkinen viranomainen olisi jollain tavoin ottanut osaa kyseisen tuontikiintiön jakoon, minkä vuoksi vaikuttaa siltä, että kyseinen tuontikiintiö on alkujaan perustunut yksinomaan

sopimuspöytäkirjan sopimuspuolina olevien yritysten tekemään aloitteeseen. Komissio on kuitenkin todennut vastauksena erääseen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen sille esittämään kirjalliseen kysymykseen, että sen tietojen mukaan Martiniqueen tuodun ajoneuvojen määrän jakamista koskevia yksityiskohtaisia sääntöjä ei ollut muutettu vuoden 1987 ja vuoden 1991 lopun välisenä aikana.

44 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimelle toimitetuista asiakirjoista ja tiedoista ilmenee näin ollen, että kyseinen viiden jälleenmyyjän välinen jakomenettely on ollut, sellaisena kuin se on todettavissa edellä eritellystä sopimuspöytäkirjasta, uudistamisensa jälkeen voimassa vielä 5.12.1991 eli päivänä, jona komissio teki kanteen kohteena olevan päätöksen. Ensi arviolta kyseisiä asiakirja-aineiston osia voidaan pitää vakavana näyttönä siitä, että kyseisillä viidellä maahantuojalla tosiasiallisesti oli toiminnallinen itsemääräämisoikeus markkinoiden jaossa. Tällaisena kyseinen menettely on omiaan kuulumaan perustamissopimuksen 85 artiklan soveltamisalaan.

45 Tässä perustelujen vaiheessa on syytä seuraavaksi verrata kyseisiä kantajien esittämiin todisteisiin liittyviä tosiseikkoja kanteen kohteena olevan päätöksen perusteisiin, jotta ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin voi tutkia, onko komissio osoittanut edellä eritellyt, kantelun tekijöiden sen arvioitaviksi antamat tosiseikat asianmukaisella tavalla virheellisiksi, kun se on hylännyt käsiteltävikseen saatetut kantelut.

46 Tältä osin on syytä aluksi palauttaa mieliin, että 29.11.1988 ja 5.6.1990 tehtyjen kantelujen kohteena on kymmenen eri yritystä; 29.11.1988 tehty kantelu koski viiden japanilaisen automerkin - Toyota, Honda, Nissan, Mazda ja Mitsubishi - ranskalaisia maahantuojia ja 5.6.1990 tehty kantelu samojen automerkkien, joista 29.11.1988 tehdyssä kantelussa oli kysymys, jälleenmyyjinä Martiniquen saarella toimivia yhtiöitä CCIE, SIDA, SIGAM, SAVA ja Auto GM. Riidanalaisessa päätöksessä hylätään molemmat edellä tarkoitetut kantelut sekä 18.11.1985 tehty ensimmäinen kantelu, jonka komissio oli tulkinnut yksinomaan perustamissopimuksen 30 artiklaan perustuvaksi. Vastauksessaan yhteen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen sille esittämistä kirjallisista kysymyksistä komissio on kuitenkin todennut, että se oli omasta aloitteestaan yhdistänyt 29.11.1988 ja 5.6.1990 tehdyt kantelut "ottaen huomioon niiden yhtenevät piirteet: samat tuotteet, sama kyseenalaiseksi saatettu toiminta, samat väitteet, samat vaatimukset, jne.". Näin ollen komissio on antanut sen käsiteltäviksi saatettuihin sekä manner-Ranskaa että Martiniquen departementtia koskeviin kanteluihin yhteisen, samoihin perusteisiin pohjautuvan vastauksen.

47 Kanteen kohteena olevan päätöksen 2 sivulla komissio toteaa, että sen yksiköiden suorittamat tutkimukset ovat osoittaneet, että "kyseisten viiden maahantuojan" toiminta kuuluu erottamattomana osana politiikkaan, jota Ranskan julkiset viranomaiset toteuttavat japanilaisten ajoneuvojen maahantuontiin nähden. Komissio väittää, että tämän politiikan yhteydessä kansalliset viranomaiset vahvistavat sekä Ranskaan vuosittain tuotavien ajoneuvojen sallitut kokonaismäärät että yksityiskohtaiset säännöt siitä, miten kyseiset määrät jaetaan, ja että säännöissä määrätään erityisesti, että määriä varataan yksinomaan kyseisille maahantuojille.

48 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa ensiksikin, että se ainoa seikka, jonka komissio viimeksi mainitun väitteensä tueksi esittää, ilmenee edellä eritellystä, Ranskan viranomaisten komissiolle lähettämästä, 28.11.1989 päivätystä huomautuksesta. Ranskan viranomaisten väitteen (ks. tämän tuomion 6 kohta), joka vain sellaisenaan toistetaan kanteen kohteena olevassa päätöksessä ja jonka mukaan taloudelliset toimijat ovat Ranskan julkisten viranomaisten käyttöön ottaman sääntelyn toteuttamisessa vailla mitään itsemääräämisoikeutta, tueksi ei kuitenkaan esitetä mitään asiakirjoihin perustuvaa näyttöä.

49 Toiseksi ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa komission itsensäkin myöntävän, että se tarkoitti kyseisessä väitteessään sekä kansallisia maahantuojia että näiden Martiniquessa toimivia jälleenmyyjiä. Kuitenkin edellä eriteltyjen asiakirjojen ja erityisesti edellä mainitun sopimuspöytäkirjan tarkastelu antaa suoraan kyseisen väitteen vastaista näyttöä ainakin viimeksi mainittujen jälleenmyyjien osalta.

50 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa vielä, että asian käsittelyn kuluessa kantajat ovat esittäneet lisää asiakirjoihin perustuvaa näyttöä, joka tukee edellä eriteltyjen asiakirjojen – jotka komission velvoitteena olisi ollut tutkia huolellisesti ja puolueettomasti – perusteella tehtyä olettamusta. Tältä osin ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin viittaa 1.7.1987 päivättyyn teollisuus-, posti- ja tele- sekä matkailuministeriön kirjeeseen ja toisaalta Tribunal de commerce de Paris'n 16.3.1990 tekemään päätökseen.

51 Ministeriön 1.7.1987 päivätyssä kirjeessä (ks. kannekirjelmän liite 41), jonka kantajat ovat suullisessa käsittelyssä väittäneet, komission sitä kiistämättä, toimittaneensa komissiolle silloin, kun niiden kanteluja tutkittiin, viitataan rinnakkaistuonnista japanilaisten ajoneuvojen myynnin vapaaehtoiselle rajoittamismenettelylle aiheutuviin vaaroihin ja todetaan, että koska rinnakkaistuonti kilpailee suoraan viiden valtuutetun maahantuojan toiminnan

kanssa, se on vaarassa asteittain vahingoittaa sitä tosiasiallista yksinoikeutta, joka kyseisille maahantuojille on myönnetty sen vastapainoksi, että ne ovat sitoutuneet toimintansa vapaaehtoiseen rajoittamiseen. Ministeriö toteaa vielä, että "tällaisten menettelytapojen lisääntyvä käyttö on vaarassa johtaa nopeasti siihen, että valtuutetut maahantuojat asettavat koko toimintansa vapaaehtoisen rajoittamismenettelyn kyseenalaiseksi". Ensi arviolta tämä asiakirja vahvistaa sen, että toisin kuin kantelujen hylkäysperusteessa todetaan, kyseiset taloudelliset toimijat eivät olleet myöskään Ranskan julkisten viranomaisten näkemyksen mukaan täysin vailla itsenäisen päätöksenteon mahdollisuutta.

52 Sen, että kyseisten viiden maahantuojan kesken tosiasiallisesti vallitsi kilpailua rajoittava yhteisjärjestely, totesi lopulta myös Tribunal de commerce de Paris 16.3.1990 tekemällään päätöksellä, jonka kantelun tehneet asianosaiset niin ikään saattoivat komission tietoon (ks. kannekirjelmän liite 19), vaikka kyseinen tuomioistuin päättikin lykätä asian ratkaisua, kunnes komissio olisi ratkaissut käsiteltäväkseen saatetut kantelut.

53 Tältä osin ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo kaikkien arvioitavikseen annettujen asiakirjojen perusteella, että vaikka kansallisen tuomioistuimen päätös ei sido komissiota, sen päätöksessään suorittaman tosiseikkojen ja oikeudellisten seikkojen täsmällisen toteamisen olisi tullut johtaa kantelujen tutkinnan jatkamiseen ja Ranskan julkisten viranomaisten toimittamien tietojen sekä kaikkien niiden tosiseikkojen ja oikeudellisten seikkojen, jotka kantelun tekijät olivat antaneet sen arvioitaviksi, keskinäisen yhteensopivuuden tarkistamiseen. Asiassa vastaajana olevan toimielimen asiana olisi näin ollen ollut pyrkiä käsiteltävänä olevan tapauksen olosuhteisiin nähden tarkoituksenmukaisimmiksi katsominsa keinoin todentamaan riittävällä varmuudella väitettyjen tosiseikkojen aineellinen paikkansapitävyys ennen kuin se arvioi kanteen kohteena olevan päätöksen ensimmäisenä perusteena, että kyseisillä maahantuojilla ei "ollut tässä asiassa mitään itsenäisen toiminnan mahdollisuutta".

54 Edellä suoritetusta asiakirja-aineiston tarkastelusta ja erityisesti komission yhteen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen sille tätä tarkoitusta varten esittämistä kysymyksistä antamasta vastauksesta ilmenee kuitenkin riittävän selvästi, että vaikka Ranskan viranomaisten 28.11.1989 päivätty vastaus ja kantelun tekijöiden komission arvioitaviksi antamat asiakirjat olivat keskenään ristiriitaisia, komissio laiminlöi 28.11.1989 jälkeen sellaisiin uusiin tutkimustoimiin ryhtymisen, joiden avulla se olisi voinut pyrkiä hankkimaan alkujaan pyydetyt tiedot tai tarkistamaan Ranskan viranomaisten vastauksen paikkansapitävyyden. Etenkään komissio ei ryhtynyt mihinkään tutkimustoi-

miin 5.6.1990 eli sen päivän jälkeen, jona Somaco-yhtiö teki nimenomaan Martiniquessa todettuihin menettelytapoihin kohdistuvan kantelunsa.

55 Edellä esitetystä seuraa, että riidanalaiseen päätökseen sisältyy, siltä osin kuin kantelut hylätään siinä sillä perusteella, että kyseisillä taloudellisilla toimijoilla ei ollut mitään itsemääräämisoikeutta tai "itsenäisen toiminnan mahdollisuutta", vaikka kyseistä perustetta vastaan oli täsmällistä ja yksityiskohtaista näyttöä, jonka kantelun tekijät olivat antaneet komission arvioitavaksi, tosiseikkoja koskeva ilmeinen arviointivirhe, joka johti siihen, että komissio teki myös oikeudellisen virheen siltä osin kuin kysymys on perustamissopimuksen 85 artiklan sovellettavuudesta kyseisten toimijoiden toimintaan.

56 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen on näin ollen hyväksyttävä kantajien esittämä ensimmäinen peruste. Komissio on kuitenkin päätynyt hylkäämään käsiteltäväkseen saatetut kantelut myös sillä perusteella, että yhteisön kilpailusääntöjen rikkomisen toteaminen, vaikka se osoitettaisiin tapahtuneeksi, ei olisi ollut käsiteltävänä olevaan tapaukseen liittyvissä olosuhteissa omiaan muuttamaan kantelun tekijöiden asemaa. Vaikka kantelujen toinen hylkäysperuste esitetään kanteen kohteena olevassa päätöksessä siten, että siihen päädytään niiden "toteamusten perusteella", jotka komissio oli esittänyt ensimmäisenä hylkäysperusteenaan, johon, kuten jo todettiin, sisältyi tosiseikkoja koskeva ilmeinen arviointivirhe ja oikeudellinen virhe, ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin pitää kuitenkin kyseistä toista perustetta tosiasiallisesti riittävän itsenäisenä edellä eriteltyyn ensimmäiseen perusteeseen nähden. Näin ollen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen on aiheellista antaa ratkaisu myös kantajien esittämästä toisesta kumoamisperusteesta, jolla kantajat tosiasiallisesti saattavat kyseenalaiseksi komission niiden kantelujen osalta käyttämän toisen hylkäysperusteen.

Perustamissopimuksen rikkomista koskeva toinen kanneperuste

Asianosaisten perustelut

57 Kiistääkseen komission käyttämän toisen hylkäysperusteen, jonka mukaan "julkisten viranomaisten vahvistamat kokonaismäärät eivät kuulu 85 artiklan soveltamisalaan eikä kyseisen määräyksen soveltaminen määrien jakoon merkitsisi" kantelun tehneiden yhtiöiden "valtuuttamista maahantuojiksi", kantajat toteavat, etteivät ne pyri saattamaan kyseenalaiseksi tuontikiintiön olemassaoloa vaan sen, että ne itse on jätetty kyseisestä kiintiöstä osattomiksi siitä osallisiksi päässeiden yritysten välisen yhteisjärjestelyn vuoksi, samoin

kuin sen, että loukkaamattomien alakiintiöiden vuoksi kilpailu on tyystin hävinnyt. Kantajat toteavat edelleen, ettei sitä, että Ranskan viranomaiset ovat kieltäytyneet valtuuttamasta kantajia maahantuojiksi, ole asetettu kyseenalaiseksi yhdessäkään tehdyistä kanteluista, koska yhteisjärjestelyn ulkopuolelle jätettyjen automerkkien myynnille ei olisi pitänyt olla mitään estettä myöskään ilman kyseistä valtuutusta, koska kyse oli rinnakkaistuonnista, jonka ansiosta kyseisen myynnin piti olla mahdollista.

58 Vastauksena komission väitteeseen, jonka mukaan kantajat vaativat saada osallistua kiintiöiden jakoon, jonka ne itse määrittelevät lainvastaiseksi, kantajat väittävät puolestaan, etteivät ne ole missään vaiheessa vaatineet saada osallistua lainvastaiseen yhteisjärjestelyyn vaan että niiden kantelujen tarkoituksena on yksinomaan vapaan kilpailun palauttaminen kyseisille markkinoille, jotta ne voivat harjoittaa kaupankäyntiään vapaasti vilpittömän kilpailun vallitessa kaikkien Aasiasta peräisin olevien automerkkien välillä.

59 Lisäksi kantajat kiistävät komission väitteen, jonka mukaan 85 artiklan rikkomisen toteaminen ei millään tavoin muuttaisi kantajien asemaa kyseisiin viiteen maahantuojaan nähden, koska Ranskan julkisten viranomaisten käyttöön ottama sääntely ei mahdollista muiden kuin kyseisten viiden maahantuojan huomioimista jakoperusteessa. Kantajat palauttavat ensiksikin mieliin, etteivät ne pyri tulemaan huomioiduiksi tuontikiintiön jakoperusteessa, sekä väittävät, ettei markkinoiden koko ole sellainen peruste, jolla jäsenvaltion viranomaiset voisivat rajoittaa kyseisillä markkinoilla toimivien toimijoiden määrää. Edelleen kantajat kiistävät komission perustelut siltä osin kuin niissä näytetään otaksuvan, että maahantuojilla ei ollut muuta mahdollisuutta kuin ryhtyä kilpailua rajoittavaan toimintaan. Tältä osin kantajat väittävät, että käsittelyn kuluessa esitetystä näytöstä ilmenee, että kantelujen kohteena olevan yhteisjärjestelyn perustana on kyseisten yritysten välinen yksimielisyys ja että ne muun muassa käyvät neuvotteluja alakiintiöistä kunkin vuoden alussa ja määräävät rangaistuksia siltä varalta, että jokin yhteisjärjestelyn osapuolista ylittäisi alakiintiön, jonka osapuolet yhdessä olivat sille myöntäneet.

60 Kantajat väittävät vielä, että yhteisöjen tuomioistuimen vakiintuneessa oikeuskäytännössä tuomitaan kaikki lainvastaiset yhteisjärjestelyt, myös ne, jotka ovat sidoksissa jäsenvaltioiden lakeihin tai menettelytapoihin (ks. erityisesti asia 30/87, Bodson, tuomio 4.5.1988, Kok. 1988, s. 2479). Kantajien mukaan komissio on itse täsmentänyt, ettei se, että yritys on suostunut tiettyyn toimintaan voimakkaan painostuksen tuloksena ja jopa vastoin omaa taloudellista etuaan, estä sopimuksen toteamista kilpailua rajoittavaksi (ks.

erityisesti ETY:n perustamissopimuksen 85 artiklan soveltamismenettelystä 18.12.1987 tehty komission päätös 88/86/ETY (IV/31.017 - Fisher-Price/Quaker Oats Ltd - Toyco, EYVL 1988 L 49, s. 19)).

61 Komissio muistuttaa, ettei se pidä aiheellisena saattaa epäilyksenalaiseksi Ranskan viranomaisten väitettä, jonka mukaan kyseisillä yrityksillä ei ole mitään itsemääräämisoikeutta julkisten viranomaisten määräysten mukaisen markkinasääntelyn toteuttamisessa. Komissio väittää lisäksi, ettei se, että kantajilta on evätty valtuutus "tietyn ajoneuvotyypin" maahantuojiksi ja että niiden näin ollen on tyydyttävä "yksittäisten ajoneuvojen" maahantuontiin, johdu niiden viiden maahantuojan toiminnasta, joita kantelut koskevat.

Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

62 Tässä toisessa kumoamisperusteessaan kantajat saattavat kyseenalaiseksi kantelujen toisen hylkäysperusteen lainmukaisuuden; kanteen kohteena olevan päätöksen mukaan toisena hylkäysperusteena oli se, että koska kantajilta oli evätty valtuutus, sen toteaminen, että kantelun kohteena olevat osapuolet olivat rikkoneet kilpailusääntöjä, ei olisi ollut omiaan muuttamaan kantelun tehneiden asianosaisten markkina-asemaa (ks. tämän tuomion 13 kohdan loppuosa).

63 Edellä mainittujen prosessinjohtotoimien yhteydessä ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin pyysi komissiolta tiettyä täsmennystä tulkintaansa käsitteestä "valtuuttaminen maahantuojaksi", johon kanteen kohteena olevassa päätöksessä viitataan. Ensiksi esitetyissä kirjallisissa kysymyksissä vastaajana olevaa toimielintä pyydettiin täsmentämään kyseisen käsitteen merkitystä ja ilmoittamaan, katsoiko se käsitteen liittyvän kaupankäyntiin ja olevan siten rinnastettavissa tuontilisenssiin vai katsoiko se sen kuuluvan ajoneuvoliikennettä koskevan Ranskan lainsäädännön alaan, jolloin sillä olisi vaikutuksia ainoastaan ajoneuvojen hyväksymis- ja tyyppihyväksyntämenettelyjen kannalta ajoneuvojen myyntiehdoista riippumatta.

64 Komissio antoi tähän ensimmäiseen kysymykseen seuraavan vastauksen:

"Ranskan komissiolle toimittamien tietojen mukaan käsite 'valtuuttaminen maahantuojaksi' perustuu ajoneuvoliikennettä koskevaan Ranskan lainsäädäntöön. Niinpä Ranskan tieliikennelain (*Code de la route*) 106 pykälässä säädetään: 'Sellaisille ajoneuvoille tai ajoneuvon osille, joita ei ole valmistettu tai kokoonpantu minkään ETY:n jäsenvaltion alueella, tyyppihyväksyntä voidaan kuitenkin myöntää ainoastaan, jos valmistajalla on Ranskassa

liikenneministeriön erityisesti valtuuttama edustaja. Tällöin tyyppihyväksyntä myönnetään kyseisen edustajan hakemuksesta'."

65 Toisen kysymyssarjan yhteydessä komissiota pyydettiin erityisesti selvittämään, mistä se katsoi johtuvan, että ainoastaan kyseiset viisi maahantuojaa olivat osallistuneet tuotavan määrän jakoon, kun järjestelmä otettiin käyttöön.

66 Tähän uuteen kysymykseen vastaajana oleva toimielin vastasi seuraavasti:

"Mitä ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen esittämän kysymyksen jälkimmäiseen osaan tulee, komissio voi vain todeta, että Ranskan tieliikennelain 106 pykälän mukaan maahan voidaan tuoda ainoastaan sellaisiin automerkkeihin kuuluvia ajoneuvoja, joilla on valtuutettu maahantuoja. Tämän vuoksi maahantuojat, jotka eivät olleet valtuutettuja silloin, kun Japanista tulevan tuonnin hillitsemiseen tähtäävä järjestelmä otettiin käyttöön, eivät voineet osallistua kyseiseen jakoon."

67 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa asiakirja-aineistosta ilmenevän, että Ranskan lainsäädännön mukaan kaikkien pakollisesti rekisteröitävien ajoneuvojen on oltava teollisuusministeriön "hyväksymiä", jotta niillä voidaan liikkua yleisillä teillä. Japanilaisiin valmistajiin sovelletaan tieliikennelain R 106 pykälän säännöksiä, joiden mukaan Euroopan talousyhteisön alueen ulkopuolella valmistetut ajoneuvot voidaan tyyppihyväksyä ainoastaan, jos valmistajalla on julkisten viranomaisten valtuuttama edustaja. Sellaisten valmistajien ajoneuvot, joilla ei ole tällaista valtuutettua edustajaa, kuten asia on kantajien maahan tuomien ajoneuvojen osalta, on hyväksytettävä 19.7.1954 tehdyssä ministeriön päätöksessä, sellaisena kuin se on muutettuna, määriteltyä "yksittäistä" hyväksymismenettelyä noudattaen. Toisin kuin tyyppihyväksyntä, joka mahdollistaa tietyn ajoneuvotyypin saamisen hyväksytyksi ja jossa myöhemmillä tarkastuksilla varmistetaan, että tuotetut ajoneuvot tosiasiallisesti ovat hyväksytyn mallin mukaisia, yksittäinen hyväksyminen merkitsee hyväksynnän myöntämistä ajoneuvokohtaisesti (ks. 20.11.1991 tehty Conseil français de la concurrencen päätös nro 91-D-52, joka on kannekirjelmän liitteenä 10).

68 Seuraavaksi on aiheellista todeta Ranskan "yksittäisen" hyväksymismenettelyn yhteensopivuudesta perustamissopimuksen 30 artiklan kanssa, vaikkei se olekaan tämän oikeudenkäynnin kohteena, että yhteisöjen tuomioistuin on katsonut, että sellaisia ajoneuvoja koskevassa hyväksymismenettelyssä, jotka tuodaan toisesta jäsenvaltiosta, jossa ne on jo hyväksytty tai tyyppihyväksytty, maahantuojan on tarkastusten sijaan voitava esittää vientijäsenvaltiossa

laaditut asiakirjat, mikäli kyseiset asiakirjat sisältävät tarvittavat, jo suoritettuihin tarkastuksiin perustuvat tiedot ja mikäli tarkastusmenettelystä ei aiheudu kohtuuttomia kustannuksia tai viivästyksiä (asia 406/85, Gofette ja Gilliard, tuomio 11.6.1987, Kok. 1987, s. 2525).

69 Näin ollen komissio on väärässä väittäessään, että maahan voidaan tuoda ainoastaan sellaisiin automerkkeihin kuuluvia ajoneuvoja, joilla on valtuutettu maahantuoja (ks. tämän tuomion 66 kohta). Sovellettavassa kansallisessa lainsäädännössä säädetty valtuuttamismenettely ei koske tuontioikeutta vaan pelkästään sitä, onko maahan tuotujen ajoneuvojen hyväksyminen, joka on edellytyksenä sille, että ajoneuvot voidaan laskea yleiseen liikenteeseen, suoritettava tyyppihyväksyntänä vai "yksittäistä" hyväksymismenettelyä noudattaen. Tästä seuraa, etteivät Ranskan tieliikennelain edellä mainitut säännökset sinänsä estä maahantuojia, jotka edustavat muita kuin niitä japanilaisia valmistajia, joilla on Ranskan teollisuus-, posti- ja tele- sekä matkailuministeriön valtuuttamat edustajat, harjoittamasta ajoneuvojen suoraa maahantuontia. Juuri tällaisessa asemassahan ovat ne valmistajat, joiden maahantuojina kantelun tehneet yritykset Ranskassa toimivat. Tältä kannalta katsoen asia on kuten kantajat väittävät eli Japanista peräisin olevien ajoneuvojen tuonnille määrätty kiintiö kuten myöskään valtuuttamismenettely, joita molempia on sovellettu Ranskan julkisten viranomaisten päätöksellä ja jotka eivät suinkaan ole tässä asiassa kiistan kohteena, ei voi sinänsä olla esteenä kantajina olevien yritysten osallistumiselle kilpailusääntöjä noudattaen kiintiötoimenpiteen mukaisesti Ranskan alueelle tuotujen ajoneuvojen myyntiin rinnan niitä automerkkejä, joilla oli valtuutettu maahantuoja, jälleenmyyvien kilpailijoidensa kanssa.

70 Kantajat eivät myöskään ole, toisin kuin komission päätöksen perustelujen toisessa osassa väitetään, missään vaiheessa pyytäneet saada osallistua kantelujensa kohteena olevaan yhteisjärjestelyyn.

71 Vielä on todettava vakiintuneen oikeuskäytännön mukaisesti, että sillä, että Ranskan viranomaiset ovat edistäneet valtuutettujen maahantuojien kilpailunrajoituksia tai rohkaisseet niitä toteuttamaan tällaiset rajoitukset, jos se oletetaan osoitetuksi, ei ole sinänsä vaikutusta perustamissopimuksen 85 artiklan sovellettavuuteen (asia 229/83, Leclerc ym., yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 10.1.1985, Kok. 1985, s. 1 ja asia 231/83, Cullet ja Chambre syndicale des réparateurs automobiles et détaillants de produits pétroliers, yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 29.1.1985, Kok. 1985, s. 305).

72 Edellä esitetystä seuraa, että se, että komissio olisi määrännyt väitetyn kilpailua rajoittavan menettelytavan, jos se oletetaan osoitetuksi, lopetettavaksi, olisi epäilemättä ollut omiaan muuttamaan kantelun tehneiden yritysten edellytyksiä päästä Ranskassa jälleenmyytävien ajoneuvojen markkinoille riippumatta siitä, olivatko ne Ranskan julkisten viranomaisten valtuuttamia.

73 Näin ollen kanteen kohteena olevassa päätöksessä arvioidaan virheellisesti, ettei 85 artiklan 1 kohdan soveltamisella sellaiseen menettelytapaan, jonka tarkoituksena oli tai josta seurasi, että pääsy jälleenmyytävien ajoneuvojen markkinoille rajoittui japanilaismerkkisten ajoneuvojen osalta ainoastaan tiettyihin viiteen automerkkiin, ollut mitään yhteyttä kantelun tekijöiden etuihin. Tältä osin kanteen kohteena olevaan päätökseen sisältyy oikeudellinen virhe.

74 Kaikesta edellä esitetystä seuraa, että ensimmäinen peruste, jonka mukaisesti komissio kanteen kohteena olevassa päätöksessään hylkäsi kantajien sen käsiteltäviksi saattamat kolme perustamissopimuksen 85 artiklan rikkomista koskevaa kantelua, pohjautui komission kantajien sen arvioitaviksi antamista tosiseikoista ja oikeudellisista seikoista tekemään virheelliseen arvioon, ja että komission käyttämään toiseen hylkäysperusteeseen sinänsä sisältyi oikeudellinen virhe. Näin ollen kanteen kohteena oleva päätös on kumottava siltä osin kuin se koskee perustamissopimuksen 85 artiklaa ilman, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen on tarpeen tarkastella muita kantajien esittämiä perusteita.

Oikeudenkäyntikulut

75 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen työjärjestyksen 87 artiklan 2 kohdan mukaisesti asianosainen, joka häviää asian, velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Koska kantajat eivät ole vaatineet tätä, niiden on vastattava omista oikeudenkäyntikuluistaan.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIN
(toinen jaosto)

on antanut seuraavan tuomiolauselman:

1) **Komission 5.12.1991 tekemä päätös kumotaan siltä osin kuin se koskee perustamissopimuksen 85 artiklaa.**

2) **Kukin asianosainen vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan.**

Cruz Vilaça Barrington

Biancarelli Saggio Kalogeropoulos

Julistettiin Luxemburgissa 29 päivänä kesäkuuta 1993.

H. Jung
kirjaaja

J. L. Cruz Vilaça
toisen jaoston puheenjohtaja