URTEIL DES GERICHTS (Vierte erweiterte Kammer)
18. September 1996 *

In der Rechtssache T-387/94

Asia Motor France SA mit Sitz in Livange (Luxemburg),

Jean-Michel Cesbron, Kaufmann, tätig unter der Bezeichnung JMC Automobiles, wohnhaft in Livange (Luxemburg),

Monin Automobiles SA mit Sitz in Bourg-de-Péage (Frankreich),

Europe Auto Service (EAS) SA mit Sitz in Livange (Luxemburg),

Somaco SARL mit Sitz in Fort-de-France (Frankreich),

Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Jean-Claude Fourgoux, Paris, Zustellungsanschrift: Kanzlei des Rechtsanwalts Pierrot Schiltz, 4, rue Béatrix de Bourbon, Luxemburg,

Klägerinnen,

* Verfahrenssprache: Französisch.

gegen

Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch Berend Jan Drijber, Juristischer Dienst, als Bevollmächtigten, im Beistand von Rechtsanwalt Hervé Lehman, Paris, Zustellungsbevollmächtigter: Carlos Gómez de la Cruz, Juristischer Dienst, Centre Wagner, Luxemburg-Kirchberg,

Beklagte,

wegen Nichtigerklärung der Entscheidung der Kommission vom 13. Oktober 1994, mit der die Beschwerden der Klägerinnen über abgestimmte Verhaltensweisen, die gegen Artikel 85 EWG-Vertrag verstoßen sollen, zurückgewiesen wurden, und Ersatz des den Klägerinnen durch die Art der Behandlung ihrer Beschwerden durch die Kommission entstandenen Schadens,

erläßt

DAS GERICHT ERSTER INSTANZ
DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN
(Vierte erweiterte Kammer)

unter Mitwirkung des Präsidenten K. Lenaerts, des Richters R. García-Valdecasas, der Richterin P. Lindh, der Richter J. Azizi und J. L. Cooke,

Kanzler: B. Pastor, Hauptverwaltungsrätin

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 20. März 1996,

folgendes

Urteil

Sachverhalt

1 Die Klägerinnen betreiben den Import von und den Handel mit Fahrzeugen japanischer Marken, die in anderen Staaten der Gemeinschaft, wie z. B. in Belgien und Luxemburg, zum freien Verkehr zugelassen worden sind.

2 Eines der klagenden Unternehmen — Jean-Michel Cesbron —, das sich als Opfer einer unerlaubten Absprache zwischen fünf Importeuren japanischer Fahrzeuge in Frankreich, nämlich Sidat Toyota France, Mazda France Motors, Honda France, Mitsubishi Sonauto und Richard Nissan SA sah, reichte am 18. November 1985 bei der Kommission eine Beschwerde wegen Verstoßes gegen die Artikel 30 und 85 EWG-Vertrag ein. Dieser Beschwerde folgte am 29. November 1988 eine weitere gegen diese fünf Importeure gerichtete, auf Artikel 85 EWG-Vertrag gestützte Beschwerde der vier übrigen klagenden Unternehmen [J.-M. Cesbron, Asia Motor France SA, Monin Automobiles SA und Europe Auto Service SA (EAS)].

3 Mit der zuletzt genannten Beschwerde machten die Beschwerdeführerinnen im wesentlichen geltend, daß die erwähnten Importeure japanischer Fahrzeuge sich gegenüber der französischen Verwaltung verpflichtet hätten, im Laufe eines Jahres auf dem französischen Binnenmarkt nicht mehr als 3 % der im vorausgegangenen Kalenderjahr für das gesamte französische Staatsgebiet zugelassenen Kraftfahrzeuge zu verkaufen. Diese Quote hätten diese Importeure nach zuvor aufgestellten Regeln unter sich aufgeteilt und davon andere Unternehmen ausgeschlossen, die in Frankreich japanische Fahrzeuge solcher Marken absetzen wollten, die von den Parteien der behaupteten Absprache nicht vertrieben würden.

4 Zum Ausgleich für diese Selbstbeschränkung habe die französische Verwaltung die Hindernisse für den freien Verkehr von Fahrzeugen japanischen Ursprungs anderer als der fünf von den Partnern der behaupteten Absprache vertriebenen Marken vervielfacht. Erstens sei ein von der normalen Regelung abweichendes Zulassungsverfahren für Fahrzeuge eingeführt worden, die Gegenstand von Parallelimporten seien. Diese Fahrzeuge würden als Gebrauchtfahrzeuge angesehen und demnach einer doppelten technischen Überprüfung unterworfen. Zweitens seien Anweisungen an die Gendarmerie nationale ergangen, die Erwerber von japanischen Fahrzeugen zu verfolgen, die mit ausländischen Kennzeichen am Verkehr teilnähmen. Schließlich würden diese Fahrzeuge, obwohl es sich um Nutzfahrzeuge mit einer geringeren als der bei Personenwagen üblichen Mehrwertsteuerbelastung handele, bei der Einfuhr nach Frankreich mit einem erhöhten Mehrwertsteuersatz belastet, der später mit allen Nachteilen, die dies für den Händler gegenüber dem Käufer mit sich bringe, auf den üblichen Satz herabgesetzt werde.

5 Auf der Grundlage des Artikels 11 Absatz 1 der Verordnung Nr. 17 des Rates vom 6. Februar 1962, Erste Durchführungsverordnung zu den Artikeln 85 und 86 des Vertrages (ABl. 1962, Nr. 13, S. 204, nachstehend: Verordnung Nr. 17) bat die Kommission mit Schreiben vom 9. Juni 1989 die betroffenen Importeure um Auskunft. Die Generaldirektion Industrie des französischen Ministeriums für Industrie und Raumordnung wies mit Schreiben vom 20. Juli 1989 die genannten Importeure wie folgt an, eine der ihnen von der Kommission gestellten Fragen nicht zu beantworten:

„Sie haben mir ein Schreiben der Kommission vom 9. Juni 1989 zur Information übersandt. Mit diesem Schreiben ersucht Sie die Kommission, ihr Informationen über die Politik der französischen Behörden in bezug auf die Einfuhr japanischer Fahrzeuge zu übermitteln. Es ist nicht Ihre Sache, ihr für diese Behörden und an deren Stelle zu antworten."

6 Daraufhin ersuchten die Dienststellen der Kommission die französischen Behörden mit Schreiben vom 16. Oktober 1989 um Auskünfte. Am 28. November 1989 antworteten die französischen Behörden unter Einschaltung ihrer Ständigen

Vertretung bei den Europäischen Gemeinschaften auf dieses Auskunftsersuchen und machten im wesentlichen geltend, daß „... die Befragungen zum Verhalten der im Schreiben der Kommission angeführten Unternehmen, weil dieses Verhalten mit den von den Behörden gewollten Modalitäten der Reglementierung zusammenhängt, in diesem Zusammenhang nicht angebracht [sind], da diese Unternehmen nämlich über keinerlei Autonomie bei der Anwendung dieser Reglementierung verfügen".

7 Da die Kommission ihnen gegenüber schwieg, forderten die vier betroffenen Klägerinnen sie mit Schreiben vom 21. November 1989 auf, zu den eingelegten Beschwerden Stellung zu nehmen. Da die Kommission weiterhin schwieg, reichten die vier betroffenen Unternehmen am 20. März 1990 eine Untätigkeits- und Schadensersatzklage beim Gerichtshof ein. Mit Beschluß vom 23. Mai 1990 in der Rechtssache C-72/90 (Asia Motor France/Kommission, Slg. 1990, I-2181) erklärte der Gerichtshof die Untätigkeits- und Schadensersatzklage für unzulässig, soweit sie die Untätigkeit der Kommission gegenüber der angeblichen Verletzung des Artikels 30 EWG-Vertrag betraf, und verwies die Klage an das Gericht, soweit es um die Untätigkeit der Kommission gegenüber der angeblichen Verletzung des Artikels 85 EWG-Vertrag und die sich hieraus ergebende Haftung ging.

8 In der Zwischenzeit hatte der Generaldirektor der Generaldirektion Wettbewerb der Kommission den vier betroffenen Unternehmen mit Schreiben vom 8. Mai 1990 gemäß Artikel 6 der Verordnung Nr. 99/63/EWG der Kommission vom 25. Juli 1963 über die Anhörung nach Artikel 19 Absätze 1 und 2 der Verordnung Nr. 17 des Rates (ABl. 1963, Nr. 127, S. 2268, nachstehend: Verordnung Nr. 99/63) mitgeteilt, daß die Kommission nicht beabsichtige, ihren Beschwerden stattzugeben, und sie aufgefordert, etwaige schriftliche Bemerkungen dazu abzugeben. Am 29. Juni 1990 reichten diese Unternehmen der Kommission ihre Stellungnahmen ein, in denen sie die Begründetheit ihrer Beschwerden bekräftigten.

9 Mit Urteil vom 18. September 1992 in der Rechtssache T-28/90 (Asia Motor France u. a./Kommission, Slg. 1992, II-2285) entschied das Gericht, daß die Hauptsache erledigt sei, soweit der Klageantrag auf Artikel 175 EWG-Vertrag gestützt sei. Darüber hinaus wies das Gericht die Schadensersatzanträge der Klägerinnen als unzulässig ab.

10 Am 5. Juni 1990 legte auch die Firma Somaco bei der Kommission eine Beschwerde gegen die Praktiken der Gesellschaften CCIE, SIGAM, SAVA, SIDA und Auto GM mit Sitz in Lamentin (Martinique) ein, die jeweils Vertragshändler der Marken Toyota, Nissan, Mazda, Honda und Mitsubishi sind und diese Marken auf die Insel einführen. Diese auf Artikel 30 und 85 EWG-Vertrag gestützte Beschwerde wandte sich ebenfalls gegen die Praktiken der französischen Verwaltung, die angeblich Parallelimporte von Fahrzeugen bestimmter japanischer Marken sowie von Fahrzeugen der koreanischen Marke Hyundai durch die Beschwerdeführerin verhindern sollen.

11 Mit Schreiben vom 9. August 1990 teilte die Kommission der Firma Somaco unter Bezugnahme auf ihr an die vier übrigen Klägerinnen gerichtetes Schreiben vom 8. Mai 1990 mit, daß sie nicht beabsichtige, ihrer Beschwerde stattzugeben, und forderte sie auf, gemäß Artikel 6 der Verordnung Nr. 99/63 etwaige schriftliche Bemerkungen einzureichen. Mit Schreiben vom 28. September 1990 bekräftigte Somaco die Begründetheit ihrer Beschwerde.

12 Mit Schreiben vom 5. Dezember 1991, das von dem für Wettbewerbsfragen zuständigen Kommissionsmitglied unterzeichnet war, teilte die Kommission den fünf Klägerinnen die Entscheidung mit, die am 18. November 1985, am 29. November 1988 und am 5. Juni 1990 eingelegten Beschwerden zurückzuweisen.

13 Diese Zurückweisung wurde auf zwei Gründe gestützt. Der erste Zurückweisungsgrund bestand darin, daß das Verhalten der fünf beschuldigten Importeure integrierender Bestandteil der Politik der französischen Behörde im Bereich der Einfuhr japanischer Kraftfahrzeuge nach Frankreich sei. Im Rahmen dieser Politik legten die französischen Behörden nicht nur die Gesamtmengen der jedes Jahr in Frankreich zugelassenen Fahrzeuge fest, sondern bestimmten auch die Modalitäten der Aufteilung dieser Mengen. Der zweite Zurückweisungsgrund bestand darin, daß zwischen den Interessen der Klägerinnen und dem behaupteten Verstoß kein Zusammenhang bestehe, weil eine etwaige Anwendung des Artikels 85 die Situation, die den Klägerinnen abträglich sein solle, nicht bereinigen

könnte. (Der vollständige Text der beiden Zurückweisungsgründe in der Entscheidung vom 5. Dezember 1991 wurde in der im vorliegenden Fall streitigen Entscheidung wiedergegeben; vergleiche unten, Randnr. 24.)

14 Gegen die Entscheidung vom 5. Dezember 1991 wurde eine Nichtigkeitsklage erhoben, die am 4. Februar 1992 bei der Kanzlei des Gerichts einging.

15 Mit Urteil vom 29. Juni 1993 in der Rechtssache T-7/92 (Asia Motor France u. a./Kommission, Slg. 1993, II-669; nachstehend: Asia Motor France II) erklärte das Gericht die Entscheidung vom 5. Dezember 1991 für nichtig, soweit sie Artikel 85 EWG-Vertrag betraf, da der erste Zurückweisungsgrund auf einer unzutreffenden tatsächlichen und rechtlichen Würdigung der der Kommission zur Beurteilung unterbreiteten Gesichtspunkte beruhe und der zweite Zurückweisungsgrund einen Rechtsfehler aufweise.

16 In der Folge dieses Urteils bat die Kommission am 25. August 1993 die französischen Behörden und die in der Beschwerde der Somaco SA vom 5. Juni 1990 genannten Vertragshändler aus Martinique auf der Grundlage des Artikels 11 Absatz 1 der Verordnung Nr. 17 um Auskunft. Sie wollte damit insbesondere eine Erklärung für die offensichtlichen Widersprüche zwischen den von den französischen Behörden gelieferten Auskünften einerseits und den von den Klägerinnen vorgelegten und vom Gericht im Rahmen der Prüfung des ersten Zurückweisungsgrunds der Entscheidung vom 5. Dezember 1991 untersuchten Dokumenten andererseits erhalten.

17 Mit Schreiben vom 19. Oktober 1993 forderten die Klägerinnen die Kommission gemäß Artikel 175 EWG-Vertrag zum Tätigwerden auf.

18 Die Vertragshändler aus Martinique antworteten im Oktober 1993 auf das Auskunftsersuchen der Kommission. Vier von ihnen legten zur Unterstützung ihrer Ausführungen Kopien von Dokumenten vor, die ihres Erachtens aufzeigten, daß die auf ihre Marken angewandten Einfuhrquoten von der Verwaltung zugeteilt worden seien und nicht auf einer Absprache zwischen ihnen beruhten.

19 Die französischen Behörden antworteten mit Schreiben vom 11. November 1993 auf das Auskunftsersuchen.

20 Am 10. Januar 1994 richtete die Kommission eine Mitteilung nach Artikel 6 der Verordnung Nr. 99/63 an die Klägerinnen. Sie übersandte ihnen auch Kopien der Antworten auf die Auskunftsersuchen und bot ihnen an, die ihr vorgelegten Beweisdokumente zu prüfen.

21 Mit Schreiben vom 9. März 1994 reichten die Klägerinnen ihre Bemerkungen zu dem Schreiben der Kommission vom 10. Januar 1994 ein.

22 Am 2. August 1994 forderten die Klägerinnen die Kommission erneut zum Tätigwerden auf.

23 Mit einem vom für Wettbewerbsfragen zuständigen Kommissionsmitglied unterzeichneten Schreiben vom 13. Oktober 1994 gab die Kommission den fünf Klägerinnen eine neue Entscheidung bekannt, in der sie ihre Beschwerden zurückwies (nachstehend: streitige Entscheidung). In dieser Entscheidung wird nur der erste der in der Entscheidung vom 5. Dezember 1991 enthaltenen Zurückweisungsgründe übernommen.

24 Die streitige Entscheidung lautet wie folgt:

„Ich beziehe mich auf die folgenden Beschwerden:

1. Beschwerden jeweils für Rechnung von J. M. Cesbron (JMC Automobiles, Luxemburg), Asia Motor France (Luxemburg), Monin Automobiles (Bourg-de-Péage) und EAS (Luxemburg):

— vom 18. November 1985, die sich auf Artikel 30 EWG-Vertrag beziehen und gegen angebliche Praktiken der französischen Verwaltung gerichtet sind;

— vom 29. November 1988, die sich auf Artikel 85 EWG-Vertrag beziehen und gegen die Praktiken der französischen Importeure der fünf japanischen Marken Toyota, Honda, Nissan, Mazda, Mitsubishi gerichtet sind, aber auch den französischen Staat im Hinblick auf Artikel 30 EWG-Vertrag betreffen;

mit der Begründung, diese Praktiken seien dazu bestimmt, Parallelimporte von in den anderen Mitgliedstaaten, insbesondere in Belgien und im Großherzogtum Luxemburg, zum freien Verkehr zugelassenen Fahrzeugen — in erster Linie der Marken Isuzu, Daihatsu, Suzuki und Subaru — nach Frankreich durch die beschwerdeführenden Unternehmen zu verhindern.

2. Beschwerde für Rechnung der Firma Somaco in Lamentin vom 5. Juni 1990, die sich sowohl auf die Artikel 30 und 36 als auch auf Artikel 85 EWG-Vertrag bezieht und gegen die Praktiken der Firmen CCIE, SIGAM, SAVA, SIDA und Auto GM, alle mit Sitz in Lamentin und Vertragshändler der japanischen Marken Toyota, Nissan, Mazda, Honda bzw. Mitsubishi und Importeure dieser Marken auf der Insel Martinique, gerichtet ist, aber auch die Praktiken des französischen Staates betrifft, die angeblich Paralleleinfuhren von Fahrzeugen dieser Marken sowie der koreanischen Marke Hyundai durch die Beschwerdeführerin verhindern sollen.

Aus den nachstehenden Gründen und unter Berücksichtigung der in Ihrem Schreiben vom 9. März 1994 enthaltenen Bemerkungen hat die Kommission beschlossen, ihre Ihnen mit Schreiben vom 5. Dezember 1991 mitgeteilte zurückweisende Entscheidung aufrechtzuerhalten. Ich erinnere daran, daß diese Zurückweisung aufgrund der Eigenheiten der Situation erfolgte, die im Zeitpunkt der von Ihnen angeführten Vorfälle bestand. Diese Eigenheiten und die Schlußfolgerungen, die die Kommission aus ihnen zog, wurden in der zurückweisenden Entscheidung wie folgt zusammengefaßt:

‚— Was eine etwaige Anwendung des Artikels 85 EWG-Vertrag betrifft, so haben die Nachforschungen der Dienststellen der Kommission ergeben, daß die Verhaltensweisen der fünf betroffenen Importeure Teil der von den französischen Behörden in bezug auf die Einfuhren japanischer Fahrzeuge nach Frankreich verfolgten Politik sind. Insoweit ist daran zu erinnern, daß diese Einfuhren Gegenstand einer Reglementierung sind, die im innerstaatlichen Bereich durchgeführt wird. Im Rahmen dieser Reglementierung legen die französischen Behörden nicht nur die Gesamtmengen der jedes Jahr in Frankreich zugelassenen Fahrzeuge fest, sondern bestimmen auch die Modalitäten der Aufteilung dieser Mengen, insbesondere indem sie sie allein den betreffenden Importeuren vorbehalten. In diesem Sinne haben die französischen Behörden der Kommission mit Note vom 28. November 1989 eine Auskunft erteilt, in der es heißt, daß das Verhalten der fünf Importeure 'mit den von den Behörden gewollten Modalitäten der Reglementierung (zusammenhängt)' und daß die Importeure 'über keine Handlungsfreiheit bei der Anwendung dieser Reglementierung (verfügen)'. Diese Importeure haben also in dieser Angelegenheit keinen Handlungsspielraum.

Nach alledem ist die Kommission der Auffassung, daß zwischen Ihren Interessen und dem behaupteten Verstoß gegen Artikel 85 kein Zusammenhang besteht, weil eine etwaige Anwendung des Artikels 85 die Situation, die Ihnen abträglich sein soll, nicht bereinigen könnte. Die Festlegung von Gesamtmengen durch die Behörden fällt nämlich nicht unter Artikel 85 EWG-Vertrag, und die Anwendung dieser Vorschrift auf die Aufteilung wäre nicht geeignet, die Zulassung Ihrer Gesellschaft als Importeur herbeizuführen. Zum einen ist nicht recht zu sehen, wie Sie an einer Aufteilung beteiligt werden sollten, die Sie selbst als wettbewerbswidrige Absprache gekennzeichnet haben. Zum anderen gestattet es die nationale Reglementierung, wie vorstehend ausgeführt, nicht, andere Importeure als die fünf betroffenen Unternehmen bei der Aufteilung zu berücksichtigen. Unter diesen Umständen würde die Feststellung eines Verstoßes gegen Artikel 85 EWG-Vertrag Ihre Stellung gegenüber den betreffenden Importeuren in keiner Weise verändern.

Die Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten, die sich gegebenenfalls aus der Unmöglichkeit, koreanische Fahrzeuge der Marke Hyundai in Frankreich einzuführen, ergeben könnte, muß wegen der schwachen Marktposition dieser Marke in der Gemeinschaft als unwesentlich eingestuft werden.

— Eine etwaige Anwendung des Artikels 30 muß mangels Gemeinschaftsinteresses im Hinblick auf die gemeinsame Handelspolitik außer Betracht bleiben.'

Mit Urteil vom 29. Juni 1993 erklärte das Gericht erster Instanz die oben wiedergegebene Entscheidung für nichtig, soweit sie Artikel 85 EWG-Vertrag betraf. Das Gericht beanstandete das Ergebnis, zu dem die Kommission gelangt war, im wesentlichen aufgrund von Schriftstücken des Departements Martinique. Diese Schriftstücke konnten nämlich, außerhalb ihres Zusammenhangs gesehen, der Feststellung der Kommission widersprechen, daß keine hinreichend weitgehenden Absprachen zwischen den betreffenden Importeuren im Sinne des Artikels 85 vorgelegen hätten. Die neuen, gemäß Artikel 11 der Verordnung Nr. 17 sowohl an die französischen Behörden als auch an die Importeure in Martinique gerichteten Auskunftsersuchen betrafen deshalb diese Schriftstücke und diesen offensichtlichen Widerspruch; die Antworten konnten Sie bei den Dienststellen der Kommission einsehen. Sie konnten auch schriftliche Bemerkungen zu diesen Antworten und zu den Schlußfolgerungen machen, die die Kommission aus ihnen zu ziehen beabsichtigte, wie sich aus ihrer im folgenden wiedergegebenen Mitteilung gemäß Artikel 6 der Verordnung 99 vom 10. Januar 1994 ergab:

‚Ihre Prüfung bestätigt, daß die französischen Behörden seit 1977 im Rahmen der Handelspolitik im Kraftfahrzeugsektor, die zu jenem Zeitpunkt auf nationaler Ebene durchgeführt wurde, im gesamten französischen Hoheitsgebiet — wenn auch in spezifischer Form im Departement Martinique — eine staatliche Einfuhrregelung für Kraftfahrzeuge aus Drittländern eingeführt hatten. In diesem Rahmen ließ das Industrieministerium in Paris fünf Importeure als ausschließliche Vertragshändler für die fünf Marken Honda, Toyota, Mazda, Mitsubishi und Nissan zu. Jedem von ihnen wurde alljährlich vom Ministerium die maximale Gesamtmenge der Fahrzeuge seiner Marke, deren Einfuhr zugelassen war,

mitgeteilt; diese vom Staat genehmigte Gesamtmenge war für das Mutterland auf 3 % und für das Departement Martinique auf 15 % beschränkt. Die fünf betreffenden Importeure hatten ab dem Jahre 1981 dem Vertragshändler der gleichen Marke in Martinique — der von dem betreffenden japanischen Hersteller benannt wurde — die Zahl der für diese Marke in diesem Departement zugelassenen Verkäufe mitzuteilen, und ihm genau die entsprechende Anzahl von Zulassungsdokumenten zukommen zu lassen. Aus den Akten ergibt sich, daß der durchschnittliche Marktanteil der fünf betroffenen Marken in Martinique, der vor Einführung dieser Einfuhrregelung bei etwa 30 % gelegen hatte, progressiv auf etwa 15 % im Jahr 1984 verringert wurde, und daß alle von den Betroffenen, die sich durch diese Verringerung ihres Umsatzes verletzt sahen, unternommenen Versuche des Widerstands erfolglos blieben.

In diesem Zusammenhang fand tatsächlich in Martinique am 19. Oktober 1987 eine Sitzung statt, die zu einer Niederschrift und einem dieser beigefügten 'Vereinbarungsprotokoll' führte, die dem Gericht als mit dem vorliegenden Streit im Zusammenhang stehend vorgelegt wurden. Tatsächlich fand diese Sitzung jedoch auf Einberufung des Präfekten statt, und sie betraf ausschließlich die Frage der Modalitäten der von den Behörden geforderten 'Erstattung' von 487 Fahrzeugen durch die Firma CCIE, den lokalen Vertragshändler von Toyota, die diese seit 1982 über die ihr zugeteilten Einfuhrmengen hinaus verkauft hatte. Bis einschließlich 1986 hatte die CCIE nämlich ihre Verkäufe nicht verringert. Es waren also die Modalitäten dieser Erstattung, die Anlaß zu der Sitzung und dem betreffenden Protokoll gaben, und nicht die Modalitäten der Aufteilung des lokalen Marktes: Im vorliegenden Fall hätte nämlich eine zu plötzliche Erstattung dieser 487 Fahrzeuge durch die CCIE die Gefahr von Entlassungen in diesem Unternehmen mit sich gebracht.

Somit können die Niederschrift dieser Sitzung vom 19. Oktober 1987 und das 'Vereinbarungsprotokoll', auf die sich die Kläger beziehen und die das Gericht zitiert, sicherlich zu einem Mißverständnis führen, wenn sie aus ihrem Zusammenhang genommen werden. In diesem Zusammenhang gesehen ändern sie jedoch nichts am ausschließlich staatlichen Charakter nicht nur der Einfuhrregelung, die im Mittelpunkt dieser Sache steht, sondern auch ihrer Modalitäten, die in der

Beschwerde der Asia Motor ausdrücklich beanstandet werden. Gleiches gilt für das Schreiben des Industrieministeriums vom 1. Juli 1987 und für das Urteil vom 16. März 1990, die vom Gericht unterstützend zitiert werden:

— Ersteres bestätigt nur die tatsächlich durch eine staatliche Regelung bewirkte ‚tatsächliche Ausschließlichkeit' und das Widerstreben der Betroffenen — die sich schließlich, wie im Fall der CCIE, beugten, ohne Rechtsmittel einzulegen —, jedenfalls ist der Ausdruck ‚das Industrieministerium kann einem solchen Antrag nicht stattgeben' eindeutig;

— letzteres geht zwar von einer Absprache aus, enthält jedoch keine tatsächlichen oder rechtlichen Angaben, die einen Beweis darstellten oder auch nur einschlägig wären: insbesondere beruhen seine Erwägungen auf der Fallgestaltung, daß, anders als in dem hier streitigen Fall, eine Absprache schon vor dem Tätigwerden des Staates besteht; sowieso handelt es sich nur um ein Urteil über die Aussetzung des Verfahrens.

Folglich wurde hinreichend bestätigt, daß die betroffenen Importeure, insbesondere diejenigen aus Martinique, bei der Durchführung der betreffenden Einfuhrregelung über keinen Handlungsspielraum verfügten. Jedenfalls wurde auch bestätigt, daß der These über die Verteilungsabsprache zwei Umstände widersprechen: erstens war die Typenbetriebserlaubnis nicht durch ein Tätigwerden der Importeure auf die fünf genannten Marken beschränkt, sondern mangels einer amtlichen Zulassung anderer Marken oder anderer Importeure; zweitens konnten die betreffenden Firmen kein Interesse an einer Einfuhrkontrolle haben, die ihren Markt um 50 % verringerte.'

Ihre neuen schriftlichen Äußerungen, die mit Ihrem Schreiben vom 9. März 1994 bei uns eingegangen sind, sind nicht geeignet, die Schlußfolgerungen der Kommission hinsichtlich des staatlichen Charakters der betreffenden Einfuhrregelung und des Fehlens eines Handlungsspielraums der Importeure bei der Aufteilung des Marktes, die Ihre Mandanten vom französischen Markt ausschloß, zu ändern. Vielmehr hat der Conseil de la concurrence in Paris inzwischen in seiner Entscheidung Nr. 94-D-05 vom 18. Januar 1994 in derselben Angelegenheit ebenfalls festgestellt, daß eine ‚staatliche Kontingentierungspolitik' bestehe. Unter anderem stellt der Conseil de la concurrence im zweiten Teil seiner Entscheidung zu den Modalitäten

der Aufteilung des Marktes zwischen den Importeuren aus Martinique zu dem am 8. November 1987 unterzeichneten Vereinbarungsprotokoll, auf das Sie sich berufen, folgendes fest:

‚Begründetheit:

Zu den Einfuhrquoten:

Zwar konnte das am 8. November 1987 von den Vertragshändlern unterzeichnete Protokoll einen Hinweis auf ein selbständiges Handeln dieser Unternehmen darstellen, diese Vereinbarung wurde jedoch in Anwendung von Leitlinien getroffen, die u. a. von einem technischen Berater des Kabinetts des Ministers für die Departemente und die überseeischen Gebiete, dem Direktor für wirtschaftliche, soziale und kulturelle Angelegenheiten der überseeischen Gebiete des Ministeriums für die Departemente und überseeischen Gebiete und dem stellvertretenden Direktor der Dienststelle für Investitionsgüter des Industrieministeriums anläßlich der Sitzung im Ministerium für die Departemente und überseeischen Gebiete am 19. Oktober 1987 gegeben worden waren, und dieser Hinweis wurde durch keinen hinreichenden Beweis für das Vorliegen von Praktiken gestützt, die diese Unternehmen unabhängig von den Maßnahmen der Präfektur Martinique angewandt hätten.‘

Unter diesen Voraussetzungen erhält die Kommission ihre Zurückweisung der am 18. November 1985 und am 29. November 1988 von den Unternehmen JMC Automobiles, Asia Motor, Monin Automobiles und EAS und am 5. Juni 1990 von der Somaco SA eingereichten Anträge in der oben wiedergegebenen Form aufrecht, soweit diese Anträge dahin gingen, das Vorliegen einer Absprache im Sinne des Artikels 85 festzustellen.“

Verfahren und Anträge der Parteien

25 Die Klägerinnen haben mit am 12. Dezember 1994 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangener Klageschrift die vorliegende Klage erhoben.

26 Das Gericht (Vierte erweiterte Kammer) hat auf Bericht des Berichterstatters beschlossen, die mündliche Verhandlung zu eröffnen und prozeßleitende Maßnahmen nach Artikel 94 der Verfahrensordnung zu erlassen, indem es der Beklagten aufgegeben hat, bestimmte Schriftstücke vorzulegen und bestimmte Fragen zu beantworten. Die Beklagte ist diesem Ersuchen fristgerecht nachgekommen.

27 Die Parteien haben in der Sitzung des Gerichts vom 20. März 1996 mündlich verhandelt und die mündlichen Fragen des Gerichts beantwortet.

28 Die Klägerinnen beantragen,

— festzustellen, daß die beanstandeten Absprachen einen Verstoß im Sinne des Artikels 85 EG-Vertrag darstellen;

— festzustellen, daß die Dienststellen der Kommission sich geweigert haben, das Urteil des Gerichts erster Instanz vom 29. Juni 1993 durchzuführen, und daß ihnen Untätigkeit im Sinne des Artikels 176 EG-Vertrag vorzuwerfen ist;

— die Entscheidung der Kommission vom 13. Oktober 1994 gemäß Artikel 173 EG-Vertrag für nichtig zu erklären;

— die Europäische Gemeinschaft gemäß den Artikeln 178 und 215 EG-Vertrag zu verurteilen, den Klägerinnen den Schaden zu ersetzen, der ihnen durch deren Organe verursacht wurde, und demgemäß die Entschädigung auf den Betrag der Zinsen zum Satz von 9,75 % aus den Beträgen festzusetzen, auf die der Hauptschaden beziffert wurde, und zwar ab der Entscheidung vom 5. Dezember 1991 über die Nichtweiterverfolgung der Beschwerde bis zum Erlaß des Urteils;

— der Kommission sämtliche Kosten aufzuerlegen, sowohl die des vorliegenden Verfahrens als auch die des Verfahrens, das zu dem Urteil des Gerichts erster Instanz vom 29. Juni 1993 führte.

29 Die Kommission beantragt,

— die Nichtigkeits-, Untätigkeits- und Haftungsklage abzuweisen;

— den Klägerinnen die Verfahrenskosten aufzuerlegen.

Zum Umfang der Klage

30 Die Klageschrift ist formal in drei Teile gegliedert. Im ersten Teil mit der Überschrift „Untätigkeitsklage" machen die Klägerinnen Ausführungen zu der Durchführung des Urteils Asia Motor France II und gelangen dabei zu dem Ergebnis, daß „das Verhalten der Dienststellen der Kommission einen Fall von Untätigkeit im Sinne des Artikels 176 EG-Vertrag darstellt, da die Weigerung, das Urteil des Gerichts durchzuführen, offensichtlich und ungerechtfertigt ist". Im zweiten Teil der Klage werden die Klagegründe und Argumente zur Stützung des Antrags auf Nichtigerklärung dargelegt, und der dritte Teil enthält die Argumente zur Stützung des Antrags auf Schadensersatz.

31 In der mündlichen Verhandlung hat der Vertreter der Klägerinnen in Beantwortung einer präzisen Frage des Gerichts betont, daß der erste Teil der Klageschrift als eine Untätigkeitsklage zu verstehen sei, die „auf die Artikel 175 und 176 EG-Vertrag gestützt" werde, und nicht als ein auf einen Verstoß gegen Artikel 176 gestützter Klagegrund für die Nichtigerklärung.

32 Was den ersten Antrag der Klägerinnen betrifft, so ist der Gemeinschaftsrichter nicht befugt, sich auf Antrag eines Klägers zur Vereinbarkeit des Verhaltens einer natürlichen oder juristischen Person mit den Bestimmungen des Vertrages zu äußern (Urteil des Gerichts vom 9. Januar 1996 in der Rechtssache T-575/93, Koelman/Kommission, Slg. 1996, II-1, Randnr. 30). Hieraus folgt, daß der Antrag der Klägerinnen, festzustellen, „daß die beanstandeten Absprachen einen Verstoß im Sinne des Artikels 85 EG-Vertrag darstellen", unzulässig ist.

Zu dem Antrag auf Feststellung der Untätigkeit

Vorbringen der Parteien

33 Die Klägerinnen erinnern daran, daß gemäß Artikel 176 EG-Vertrag das Organ, dem das vom Gericht für nichtig erklärte Handeln zur Last falle, die sich aus dem Urteil ergebenden Maßnahmen zu ergreifen habe. Das bedeute, daß das Organ nicht nur den Tenor des Urteils zu beachten habe, sondern auch die Gründe, die zu diesem geführt hätten; insbesondere müsse es, wenn es einen Rechtsakt erlasse, um den für nichtig erklärten Rechtsakt zu ersetzen, alle Maßnahmen treffen, um eine Wiederholung der in den Gründen des Nichtigkeitsurteils festgestellten Zuwiderhandlungen zu vermeiden (Urteil des Gerichtshofes vom 26. April 1988 in den verbundenen Rechtssachen 97/86, 99/86, 193/86 und 215/86, Asteris u. a./Kommission, Slg. 1988, 2181).

34 Die streitige Entscheidung verstoße gegen Artikel 176 EG-Vertrag, da in ihr die in dem Urteil Asia Motor France II vom Gericht festgestellten Sach- und Rechtsfehler wiederholt würden; das ergebe sich aus drei Überlegungen. Erstens habe die Kommission sich geweigert, den Beweiswert der vom Gericht in den Randnummern 39 bis 53 des Urteils Asia Motor France II untersuchten Schriftstücke anzuerkennen. Zweitens habe die Kommission kein neues Beweismittel vorgebracht, das die Wiederaufnahme der ersten Begründung der Entscheidung vom 5. Dezember 1991 rechtfertige. Schließlich habe die Kommission der genannten Entscheidung des französischen Conseil de la concurrence vom 18. Januar 1994 einen nicht gerechtfertigten Beweiswert beigemessen.

35 In der mündlichen Verhandlung haben die Klägerinnen geltend gemacht, aus dem Urteil Asteris u. a./Kommission ergebe sich, daß die Untätigkeitsklage den angemessenen Weg darstelle, um einen Verstoß gegen Artikel 176 zu rügen, wie er im vorliegenden Fall geltend gemacht werde.

36 Die Kommission antwortet, sie habe zu der von ihr beabsichtigten Durchführung des Urteils Asia Motor France II mit Erlaß der streitigen Entscheidung Stellung genommen und diese Entscheidung entspreche den Erfordernissen des Artikels 176 EG-Vertrag.

Würdigung durch das Gericht

37 Das Gericht kann das Vorbringen der Klägerinnen nur im Rahmen der in ihrer Klageschrift gestellten Anträge untersuchen. In diesem Zusammenhang stellen die Klägerinnen klar, daß ihr Antrag, mit dem sie die ordnungsgemäße Durchführung des Urteils Asia Motor France II bestreiten, dahin zu verstehen sei, daß eine Untätigkeit im Sinne des Artikels 176 EG-Vertrag geltend gemacht werde.

38 Artikel 175 EG-Vertrag betrifft die Untätigkeit durch Nichtbescheidung oder Nichtstellungnahme, nicht aber den Erlaß eines anderen als des von dem Betroffenen gewünschten oder für notwendig erachteten Rechtsakts (Urteil des Gerichtshofes vom 15. Dezember 1988 in den verbundenen Rechtssachen 166/86 und 220/86, Slg. 1988, 6473, Randnr. 17).

39 Im vorliegenden Fall hat die Kommission mit Erlaß der streitigen Entscheidung anstelle des für nichtig erklärten Rechtsakts klar und abschließend zu ihrer Durchführung des Urteils Asia Motor France II Stellung genommen.

40 Die Klägerinnen verweisen zu Unrecht auf das Urteil Asteris u. a./Kommission. Aus diesem ergibt sich zwar, daß die Untätigkeitsklage den geeigneten Weg darstellt, um einen Streit darüber zu entscheiden, ob das Organ über die Ersetzung des für nichtig erklärten Rechtsakts hinaus verpflichtet war, andere Maßnahmen im Hinblick auf andere Rechtsakte zu ergreifen, die im Rahmen der ursprünglichen Nichtigkeitsklage nicht angefochten worden waren (Randnrn. 22 bis 24). Dieser Fall liegt aber nicht vor, wenn nur die Rechtmäßigkeit des Rechtsakts bestritten wird, der anstelle des für nichtig erklärten Rechtsakts erlassen wurde. Ein solches Vorbringen hat im Rahmen einer Nichtigkeitsklage nach Artikel 173 EG-Vertrag zu erfolgen.

41 Aus alledem ergibt sich, daß der Antrag auf Feststellung der Untätigkeit unzulässig ist.

Zum Antrag auf Nichtigerklärung

42 Die Klägerinnen machen zur Unterstützung ihres Antrags auf Nichtigerklärung zwei Rügen geltend. Die erste betrifft einen offensichtlichen Beurteilungsfehler, die zweite eine unzureichende Begründung.

Einleitende Bemerkungen

43 Die von J.-M. Cesbron, der Asia Motor France SA, der Monin Automobiles SA und der EAS eingereichten Beschwerden enthielten im wesentlichen zwei Rügen. Mit der ersten wurde das Vorliegen einer Absprache zwischen den Importeuren fünfer japanischer Automarken (Toyota, Honda, Mazda, Mitsubishi und Nissan) in Frankreich und den französischen Behörden beanstandet, die darauf gerichtet sei, deren Einfuhren auf den französischen Markt als Gegenleistung für die Verpflichtung der französischen Behörden zu beschränken, ihnen die Einfuhr japanischer Kraftfahrzeuge ausschließlich vorzubehalten. Die zweite Rüge betraf das Vorliegen einer Absprache zwischen denselben Unternehmen untereinander über die Aufteilung der so festgelegten Quote. Die Beschwerde der Somaco beanstandete, soweit

sie die Anwendung des Artikels 85 EG-Vertrag betraf, erstens das Vorliegen einer Absprache zwischen den Vertragshändlern von Kraftfahrzeugen der gleichen japanischen Marken in Martinique, die das Ziel verfolgten, den Zugang der Vertragshändler anderer japanischer und koreanischer Marken zum Markt zu verhindern, und zweitens das Vorliegen einer Absprache zwischen den Vertragshändlern der genannten fünf japanischen Marken über die Aufteilung einer von den französischen Behörden festgesetzten Einfuhrquote untereinander.

44 Die Kommission hat in der streitigen Entscheidung diese Beschwerden im wesentlichen mit der Begründung zurückgewiesen, daß die betroffenen Importeure/Vertragshändler angesichts des „ausschließlich staatlichen Charakters" der in den Beschwerden beanstandeten Regelung „bei der Durchführung der betreffenden Einfuhrregelung über keinen Handlungsspielraum verfügten". Nach der streitigen Entscheidung widersprechen „der These über die Verteilungsabsprache zwei Umstände: erstens war die Typenbetriebserlaubnis nicht durch ein Tätigwerden der Importeure auf die fünf genannten Marken beschränkt, sondern mangels einer amtlichen Zulassung anderer Marken oder anderer Importeure; zweitens konnten die betreffenden Firmen kein Interesse an einer Einfuhrkontrolle haben, die ihren Markt um 50 % verringerte".

45 Hieraus kann geschlossen werden, daß die Kommission die Beschwerden wegen Fehlens einer Absprache im Sinne des Artikels 85 Absatz 1 EG-Vertrag zurückgewiesen hat, da das beanstandete Verhalten den betroffenen Unternehmen von den Behörden vorgeschrieben worden und nicht Ausdruck einer unternehmerischen Entscheidung sei.

46 Zwar entspricht es ständiger Rechtsprechung, daß die Kommission, sofern der Gegenstand der Beschwerde nicht in ihre ausschließliche Zuständigkeit fällt, nicht verpflichtet ist, sich dazu zu äußern, ob die in einer Beschwerde behauptete

Zuwiderhandlung gegen Artikel 85 EG-Vertrag vorliegt oder nicht (Urteil des Gerichtshofes vom 18. Oktober 1979 in der Rechtssache 125/78, GEMA/Kommission, Slg. 1979, 3173, Randnr. 17; Urteile des Gerichts vom 18. September 1992 in der Rechtssache T-24/90, Automec/Kommission, Slg. 1992, II-2223, Randnrn. 75 und 76, vom 18. November 1992 in der Rechtssache T-16/91, Rendo u. a./Kommission, Slg. 1992, II-2417, Randnr. 98, und vom 27. Juni 1995 in der Rechtssache T-186/94, Guérin automobiles/Kommission, Slg. 1995, II-1753, Randnr. 23, und Koelmann/Kommission, a. a. O., Randnr. 39). Weist die Kommission jedoch eine Beschwerde wegen Nichtvorliegen eines Verstoßes gegen die Wettbewerbsregeln des Vertrages zurück, so hat sie in ihrer Entscheidung die sachlichen Gesichtspunkte und die rechtlichen Erwägungen anzuführen, die sie zu deren Erlaß veranlaßt haben. Die richterliche Kontrolle erstreckt sich dann darauf, ob der Sachverhalt zutreffend festgestellt worden ist und ob keine offensichtlich fehlerhafte Würdigung des Sachverhalts und kein Ermessensmißbrauch oder Rechtsfehler vorliegen (Urteile des Gerichtshofes vom 17. November 1987 in den verbundenen Rechtssachen 142/84 und 156/84, BAT und Reynolds/Kommission, Slg. 1987, 4487, vom 15. Juni 1993 in der Rechtssache C-225/91, Matra/Kommission, Slg. 1993, I-3203, Randnrn. 23 und 25, Urteil Asia Motor France II, Randnr. 33).

47 Die beiden von den Klägerinnen zur Unterstützung ihres Antrags auf Nichtigerklärung angeführten Rügen sind im Lichte dieser Erwägungen zu untersuchen.

Zu der Rüge eines offensichtlichen Beurteilungsfehlers

Vorbringen der Parteien

48 Die Klägerinnen sind der Auffassung, die streitige Entscheidung sei mit dem gleichen offensichtlichen Beurteilungsfehler behaftet wie die Entscheidung vom 5. Dezember 1991. Die Begründung für die Zurückweisung in der streitigen Entscheidung sei nur eine Wiederholung des ersten Zurückweisungsgrundes in der Entscheidung vom 5. Dezember 1991. Das Gericht habe im Urteil Asia Motor France II festgestellt, diese erste Begründung für die Zurückweisung sei mit einem offensichtlichen Beurteilungsfehler behaftet. Die Kommission habe keinen neuen Gesichtspunkt eingeführt, der die Schlußfolgerung erlaube, daß dies in der vorliegenden Rechtssache nicht der Fall sei.

49 Um trotz der klaren Feststellungen des Urteils Asia Motor France II die streitige Entscheidung zu erlassen, habe die Kommission zudem einige der vom Gericht in diesem Urteil geprüften Schriftstücke falsch wiedergegeben und ihnen einen Sinn gegeben, den sie nicht hätten.

50 Die Kommission antwortet, die streitige Entscheidung könne nicht als eine schlichte „Wiederholung" der Entscheidung vom 5. Dezember 1991 angesehen werden; sie sei eine neue Entscheidung, die aufgrund neuer, nach Erlaß der ersten Entscheidung aufgetretener Gesichtspunkte erlassen worden sei, insbesondere der Antworten auf erneute Auskunftsersuchen. Diese neue Entscheidung sei auf Tatsachen gestützt, die durch neue Beweismittel bestätigt würden, die die Vertragshändler aus Martinique ihr in Beantwortung ihrer Auskunftsersuchen mitgeteilt hätten.

51 Aus den Antworten auf die neuen Auskunftsersuchen ergebe sich, daß die französischen Behörden im französischen Mutterland im Jahr 1977 eine Regelung zur Beschränkung der Einfuhr japanischer Kraftfahrzeuge eingeführt hätten, in deren Rahmen sie die betroffenen Importeure jedes Jahr über die genauen Fahrzeugmengen informiere, die sie einführen dürften. Auch wenn diese Regelung auf keiner Rechtsgrundlage beruhe und aufgrund eines ausschließlich mündlichen Verfahrens eingeführt worden sei, könne aus der Verwaltungssituation insgesamt entnommen werden, daß die Importeure de facto keine Möglichkeit gehabt hätten, die Anweisungen der Verwaltung zu mißachten, die sie als echte Befehle angesehen hätten. In diesem Zusammenhang sei insbesondere auf die Druckmöglichkeiten zu verweisen, über die die Verwaltung dadurch verfügt habe, daß sie die zugelassenen Importeure von der Regelung der Typenbetriebserlaubnis hinsichtlich neuer Modelle hätte ausschließen oder ihnen sogar ihren Status als zugelassener Importeur hätte entziehen können.

52 Aus den vorgelegten Schriftstücken ergebe sich auch, daß eine ähnliche, jedoch nicht identische Regelung im Jahre 1982 in Martinique eingeführt worden sei, um die Einfuhren in dieses Departement zu verringern. Ebenso wie im französischen Mutterland seien die Marktanteile der Vertragshändler der fünf betroffenen Marken im Zeitpunkt der Einführung des Systems eingefroren worden. Die von den

Vertragshändlern vorgelegten Schriftstücke bestätigten, daß diese von den Importeuren nur so viele Konformitätsbescheinigungen erhalten hätten, wie sie den von der Verwaltung festgesetzten Quoten entsprachen. Die zugelassenen Importeure seien für die Ausstellung dieser Schriftstücke, deren Besitz eine wesentliche Voraussetzung für die Zulassung eines Fahrzeuges zum Verkehr sei, ausschließlich zuständig.

53 Was im einzelnen die Niederschrift über eine interministerielle Sitzung und das Vereinbarungsprotokoll betreffe, die das Gericht in den Randnummern 39 bis 44 des Urteils Asia Motor France II erörtert habe, so ergebe sich aus den Antworten auf die Auskunftsersuchen und den zur Unterstützung dieser Antworten vorgelegten Schriftstücken, daß die Sitzung und das Vereinbarungsprotokoll zum Gegenstand gehabt hätten, die Quotenüberschreitung durch Toyota unter den Mitbewerbern von Toyota entsprechend ihrem jeweiligen Anteil bei der seit 1992 vorgenommenen Aufteilung zu verteilen und weitergehend die Regeln festzulegen, um es der Verwaltung in Zukunft zu ermöglichen, von den Importeuren förmliche schriftliche Verpflichtungen zu erhalten. In der Vereinbarung werde nur der seit 1982 angewandte Verteilungsschlüssel bestätigt; der einzige neue Gesichtspunkt bestehe in den Modalitäten zur Regularisierung der Quotenüberschreitung, deren sich der Vertragshändler von Toyota schuldig gemacht habe.

54 Die Quotenüberschreitung durch den Vertragshändler von Toyota sei dadurch erfolgt, daß vorläufige Kennzeichen für Fahrzeuge ausgegeben worden seien, für die dieser nicht damit habe rechnen können, Konformitätsbescheinigungen zu erhalten.

Würdigung durch das Gericht

55 Die Kommission hatte die Beschwerden der Klägerinnen schon in einer Entscheidung vom 5. Dezember 1991 u. a. wegen fehlender Selbständigkeit der von diesen Beschwerden betroffenen Wirtschaftsteilnehmer zurückgewiesen. In seinem Urteil

Asia Motor France II hat das Gericht festgestellt, daß die Entscheidung, soweit sie die Beschwerden mit dieser Begründung zurückweist, „einen offensichtlichen Beurteilungsfehler hinsichtlich des Sachverhalts auf[weist], der eine fehlerhafte rechtliche Beurteilung der Anwendbarkeit des Artikels 85 EWG-Vertrag auf die Verhaltensweisen der betreffenden Wirtschaftsteilnehmer nach sich zog" (Randnr. 55). Das Gericht war zu diesem Ergebnis gelangt, nachdem es zunächst zwei Schriftstücke untersucht hatte, die sich auf die Einfuhren japanischer Fahrzeuge nach Martinique bezogen und die von den Beschwerdeführern während des Verwaltungsverfahrens bei der Kommission vorgelegt worden waren. Es handelte sich um die Niederschrift über eine interministerielle Sitzung vom 19. Oktober 1987 und um das dieser Niederschrift beigefügte „Vereinbarungsprotokoll". Nachdem es zunächst festgestellt hatte, daß dieser Akteninhalt „auf den ersten Blick ein ernstzunehmendes Indiz für das Vorliegen einer echten Handlungsfreiheit" der betroffenen Importeure bei der Aufteilung des Marktes darstelle (Urteil Asia Motor France II, Randnr. 44), hat das Gericht im weiteren die Gründe der Entscheidung vom 5. Dezember 1991 erörtert, soweit mit dieser Entscheidung nicht nur die Beschwerde der Somaco vom 5. Juli 1990 hinsichtlich des Bestehens einer Absprache zwischen den Vertragshändlern in Martinique, sondern auch die Beschwerden der anderen Klägerinnen vom 18. November 1985 und vom 29. November 1988 hinsichtlich des Bestehens einer Absprache zwischen den Importeuren des französischen Mutterlandes zurückgewiesen worden waren. Nach der Erörterung zweier weiterer Schriftstücke, eines Schreibens des Ministeriums für Industrie, Post und Telekommunikation sowie Fremdenverkehr vom 1. Juli 1987 und eines Urteils des Tribunal de commerce Paris vom 16. März 1990, stellte das Gericht fest, die Akten erlaubten nicht das Ergebnis, daß die von den Beschwerden jeweils betroffenen Wirtschaftsteilnehmer im französischen Mutterland und in Martinique nicht über eine Handlungsfreiheit oder einen „Handlungsspielraum" verfügt hätten (Randnr. 55).

56 Nach der Nichtigerklärung ihrer Entscheidung vom 5. Dezember 1991 durch das Gericht in seinem Urteil Asia Motor France II hat die Kommission die Prüfung der Beschwerden mittels Beweiserhebungsmaßnahmen fortgesetzt. In der streitigen Entscheidung wird hierzu festgestellt, daß „das Gericht das Ergebnis, zu dem die Kommission im wesentlichen aufgrund von Schriftstücken des Departements Martinique gelangt war, [beanstandete]. Die neuen, gemäß Artikel 11 der Verordnung Nr. 17 sowohl an die französischen Behörden als auch an die Importeure in Martinique gerichteten Auskunftsersuchen betrafen deshalb diese Schriftstücke".

57 Die Kommission hat in der streitigen Entscheidung festgestellt, die Prüfung der Antworten auf die Auskunftsersuchen „bestätig[e], daß die französischen Behörden seit 1977 im Rahmen der Handelspolitik im Kraftfahrzeugsektor, die in diesem Zeitpunkt auf nationaler Ebene durchgeführt wurde, im gesamten französischen Hoheitsgebiet — wenn auch in besonderer Form im Departement Martinique — eine staatliche Einfuhrregelung für Kraftfahrzeuge aus Drittländern eingeführt hatten". Sie gelangte zu dem Schluß, es sei „hinreichend bestätigt, daß die betroffenen Importeure, insbesondere diejenigen aus Martinique, bei der Durchführung der betreffenden Einfuhrregelung über keinen Handlungsspielraum verfügten".

58 Bei der Prüfung der Rechtmäßigkeit dieses Zurückweisungsgrundes wird das Gericht zum einen getrennt das in den Beschwerden vom 18. November 1985 und vom 29. November 1988 über die Einfuhren ins französische Mutterland und zum anderen das in der Beschwerde vom 5. Juni 1990 über die Einfuhren nach Martinique beanstandete Verhalten untersuchen.

— Die Beschwerden von J.-M. Cesbron vom 18. November 1985 und von J.-M. Cesbron, Asia Motor France, Monin Automobiles und EAS vom 29. November 1988 hinsichtlich der Importeure im französischen Mutterland

59 Die streitigen Beschwerden betreffen zum einen das Vorliegen einer Absprache zwischen den Importeuren von Fahrzeugen der japanischen Marken Toyota, Honda, Nissan, Mazda und Mitsubishi in Frankreich und der französischen Verwaltung — die Importeure der genannten Marken für Frankreich sollen ihr Einverständnis erklärt haben, als Gegenleistung für eine Verpflichtung der französischen Behörden, ihnen die Einfuhr der Fahrzeuge japanischer Herkunft ausschließlich vorzubehalten, ihren Gesamtanteil am französischen Binnenmarkt für Kraftfahrzeuge auf 3 % zu begrenzen — und zum anderen das Vorliegen einer Absprache zwischen den betreffenden Unternehmen über die Aufteilung ihres Gesamtmarktanteils untereinander.

60 Zunächst ist zu untersuchen, ob der Zurückweisungsgrund, daß die Importeure „bei der Durchführung des betreffenden Einfuhrsystems keine Handlungsfreiheit [hatten]", begründet ist. Selbst wenn das Verhalten eines Unternehmens wegen dessen fehlender Handlungsfreiheit möglicherweise nicht unter Artikel 85 Absatz 1 EG-Vertrag fällt (Urteil des Gerichtshofes vom 16. Dezember 1975 in den verbundenen Rechtssachen 40/73 bis 48/73, 50/73, 54/73, 55/73, 56/73, 111/73, 113/73 und 114/73, Suiker Unie u. a./Kommission, Slg. 2975, 1663, Randnrn. 36 bis 73), so folgt hieraus nicht, daß kein von den nationalen Behörden gewünschtes oder veranlaßtes Verhalten unter diese Bestimmung fällt. Wenn etwa eine staatliche Maßnahme eine zwischen den Wirtschaftsteilnehmern eines Sektors geschlossene Absprache übernimmt oder nach Konsultation und mit Zustimmung der betroffenen Wirtschaftsteilnehmer erlassen wird, so können sich diese Wirtschaftsteilnehmer gegen die Anwendung des Artikels 85 Absatz 1 nicht auf die verbindliche Wirkung der Regelung berufen (vgl. insbesondere die Urteile des Gerichtshofes vom 30. Januar 1985 in der Rechtssache 123/83, Clair, Slg. 1985, 391, Randnrn. 19 bis 23, vom 30. April 1986 in den verbundenen Rechtssachen 209/84 bis 213/84, Asjes u. a., Slg. 1986, 1425, Randnr. 77, und vom 1. Oktober 1987 in der Rechtssache 311/85, VVR, Slg. 1987, 3801, Randnr. 24).

61 Wenn hingegen eine bindende Regelung, die den freien Wettbewerb innerhalb des Gemeinsamen Marktes beeinflussen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen kann, außer Zusammenhang mit einem von Artikel 85 Absatz 1 EG-Vertrag erfaßten Verhalten von Unternehmen steht, fällt die Beachtung einer solchen Vorschrift durch die Unternehmen allein nicht unter Artikel 85 Absatz 1 (vgl. die Urteile des Gerichtshofes vom 17. November 1993 in der Rechtssache C-2/91, Meng, Slg. 1993, I-5791, Randnr. 22, und in der Rechtssache C-245/91, Ohra Schadeverzekeringen, Slg. 1993, I-5851, Randnr. 15). In einem solchen Fall fehlt nämlich der von Artikel 85 Absatz 1 EG-Vertrag vorausgesetzte Handlungsspielraum der Wirtschaftsteilnehmer.

62 Im vorliegenden Fall haben die französischen Behörden in ihrer Antwort vom 11. November 1993 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 25. August 1993 bestätigt, daß sie im Jahre 1977 beschlossen hatten, Maßnahmen zu treffen, um den Marktanteil der japanischen Fahrzeuge auf 3 % des Marktes im Mutterland zu beschränken, in diesem Zusammenhang die Gesamtmenge der zugelassenen Einfuhren zwischen den fünf damals auf dem Markt tätigen zugelassenen Importeuren unter Berücksichtigung der Marktanteile aufzuteilen, die diese in diesem Zeitpunkt

gehabt hatten, und keine neuen Importeure japanischer Marken zuzulassen. Zur Durchführung dieser Politik teilten die französischen Behörden jedes Jahr jedem Importeur die genaue Fahrzeugmenge mit, die seiner Quote entspreche, und wiesen ihn an, über diese Mengen hinaus keine Fahrzeuge einzuführen.

63 Unter Berücksichtigung der in den Randnummern 60 und 61 dargestellten Grundsätze ist zu untersuchen, ob dieser Beschluß die Folgerung zuläßt, daß die französischen Behörden den von den Beschwerden betroffenen Unternehmen diese Einfuhrregelung in einer Weise aufgezwungen haben, daß letztere über keinen Handlungsspielraum mehr verfügten.

64 Die französischen Behörden haben selbst bestätigt, daß keine Bestimmung des französischen Rechts den Importeuren japanischer Fahrzeuge im französischen Mutterland das in den Beschwerden beanstandete Verhalten aufgezwungen habe. Diese Behörden haben nämlich in ihrer Antwort auf das Auskunftsersuchen vom 25. August 1993 ausgeführt, daß „der in Frankreich eingeführte Mechanismus zur Kontrolle der Einfuhren japanischer Fahrzeuge auf ein rein mündliches Verfahren zurück[gehe]".

65 Da es an einer zwingenden Rechtsvorschrift, die das beanstandete Verhalten vorschriebe, fehlt, konnte die Kommission die Beschwerden nur dann wegen fehlender Handlungsfreiheit der betroffenen Unternehmen zurückweisen, wenn sich aufgrund objektiver, schlüssiger und übereinstimmender Indizien ergab, daß diesen ihr Verhalten von den nationalen Behörden einseitig durch die Ausübung übermächtigen Drucks, etwa die Drohung mit dem Erlaß staatlicher Maßnahmen, aufgezwungen wurde, die ihnen erhebliche Verluste verursachen könnten.

66 Es ergibt sich jedoch, daß die Kommission ihre streitige Entscheidung, soweit sie die Beschwerden hinsichtlich der Einfuhren japanischer Fahrzeuge in das französische Mutterland betrifft, auf eben die Gesichtspunkte gestützt hat, auf die sie in ihrer Entscheidung vom 5. Dezember 1991 das Ergebnis gestützt hat, daß die betreffenden Wirtschaftsteilnehmer nicht über eine Handlungsfreiheit oder einen

„Handlungsspielraum" verfügten. So betreffen die von der Kommission in ihrer Klagebeantwortung (Nrn. 12 bis 17) und in ihrer Gegenerwiderung (Nrn. 8 bis 10) als „neue Gesichtspunkte" bezeichneten Gesichtspunkte nur die Situation in Martinique. Außerdem beschränken sich die Antworten der französischen Behörden auf das neue Auskunftsersuchen darauf, das Funktionieren des Systems der Einfuhrbeschränkungen allgemein zu beschreiben; sie enthalten insbesondere keine Angaben, die geeignet wären, die Behauptung zu stützen oder zu erläutern, daß den betreffenden Importeuren, die sich damit begnügt hätten, die behördlichen Entscheidungen anzuwenden, ohne über einen Handlungsspielraum zu verfügen, kein Vorwurf gemacht werden könne.

67 Das Gericht hat jedoch in seinem Urteil Asia Motor France II (Randnr. 55) zum einen aufgrund der Unterlagen, die die Kommission in dem Verwaltungsverfahren zusammengestellt hatte, das zum Erlaß der Entscheidung vom 5. Dezember 1991 führte, und zum anderen aufgrund der von den Parteien in dieser Rechtssache im Verfahren vor dem Gericht gemachten Angaben festgestellt, daß das Ergebnis der Kommission, die Importeure von Fahrzeugen japanischer Marken im französischen Mutterland und in Martinique hätten bei der Durchführung der Einfuhrregelung über keinen Handlungsspielraum verfügt, auf einem offensichtlichen Beurteilungsfehler beruht.

68 Die Kommission hat zwar vor dem Gericht behauptet, die französische Verwaltung hätte dadurch indirekt Druck auf die Importeure ausüben können, daß sie ihnen ihre Zulassung entzogen oder sie von der Typenbetriebserlaubnis für neue Modelle ausgeschlossen hätte. Die Akten erlauben jedoch nicht den Schluß, daß solche Druckmittel gegenüber den Importeuren tatsächlich angewandt worden wären. Zudem wurde dieser Frage im Verwaltungsverfahren weder bei den französischen Behörden noch bei den Importeuren im französischen Mutterland nachgegangen. Mangels einer solchen Untersuchung konnte die Kommission nicht zu dem Schluß gelangen, diese Druckmittel seien von den französischen Behörden tatsächlich angewandt worden.

69 Weiter hat die Kommission in der mündlichen Verhandlung darauf hingewiesen, daß die Entscheidung der Verwaltung, keine anderen japanischen Marken als die der fünf betroffenen Importeure zuzulassen, wesentlicher Bestandteil des eingeführten

Systems sei und als „die Gegenleistung" dafür angesehen werden könne, daß die Importeure die von der Verwaltung gewünschte Politik akzeptierten, was auf den ersten Blick das Bestehen eines von den französischen Behörden ausgeübten übermächtigen Drucks auszuschließen scheint. Dies bestätigt im übrigen das Schreiben des Ministeriums für Industrie, Post und Telekommunikation sowie Fremdenverkehr vom 1. Juli 1987 (Anlage 27 der Klageschrift), wonach die Parallelimporte japanischer Fahrzeuge allmählich zu einer Beeinträchtigung der tatsächlichen Ausschließlichkeit führen könnten, die den fünf im französischen Mutterland zugelassenen Importeuren „als Gegenleistung für ihre Verpflichtung zur Selbstbeschränkung" zuerkannt worden sei. Es heißt in diesem Schreiben weiter, daß diese „Entwicklung ... die Gefahr mit sich bringt, daß das gesamte System der Selbstbeschränkung von den zugelassenen Importeuren bald in Frage gestellt wird". Diese Fähigkeit der Wirtschaftsteilnehmer, die Einfuhrregelung für japanische Fahrzeuge im französischen Mutterland in Frage zu stellen, spricht dafür, daß diesen Wirtschaftsteilnehmern bei der Durchführung der betreffenden Einfuhrregelung ein gewisser Handlungsspielraum verblieben war.

70 Somit beruht die streitige Entscheidung entsprechend der Feststellung des Gerichts in Randnummer 55 seines Urteils Asia Motor France II in Ermangelung neuer Gesichtspunkte hinsichtlich der im französischen Mutterland anwendbaren Einfuhrregelung nicht auf objektiven, schlüssigen und übereinstimmenden Indizien, aus denen sich ergäbe, daß die französischen Behörden auf die betroffenen Unternehmen einseitig übermächtigen Druck ausgeübt hätten, um sie zu dem in den Beschwerden beanstandeten Verhalten zu veranlassen.

71 Aus all dem folgt, daß die Kommission den Sachverhalt offensichtlich fehlerhaft beurteilt hat, als sie aufgrund der ihr zur Verfügung stehenden Unterlagen angenommen hat, daß den im französischen Mutterland zugelassenen Importeuren so wenig Handlungsfreiheit verblieben war, daß ihr Verhalten nicht unter Artikel 85 Absatz 1 EG-Vertrag falle. In Ermangelung von Nachweisen für einen übermächtigen Druck der in Randnummer 65 beschriebenen Art, der die Importeure gezwungen hätte, eine Beschränkung ihrer Einfuhren hinzunehmen, ist das unter Berücksichtigung aller einschlägigen Gefahren und Vorteile den Wünschen der französischen Behörden entsprechende Verhalten der Importeure als Ausdruck einer unternehmerischen Entscheidung anzusehen.

72 Die streitige Entscheidung ist demgemäß für nichtig zu erklären, soweit mit ihr die Beschwerden von J.-M. Cesbron vom 18. November 1985 und von J.-M. Cesbron, Asia Motor France, Monin Automobiles und EAS vom 29. November 1988 zurückgewiesen werden.

— Zu der Beschwerde der Somaco vom 5. Juni 1990 hinsichtlich der Vertragshändler in Martinique

73 Wie in ihrer Beschwerde ausgeführt, wurde die Somaco im Juni 1988 zu dem Zweck gegründet, japanische und koreanische Fahrzeuge der Marken Daihatsu, Isuzu, Hyundai, Suzuki und Subaru nach Martinique einzuführen. In ihrer Beschwerde macht die Somaco geltend, sie sei das Opfer einer rechtswidrigen Absprache zwischen den Vertragshändlern der japanischen Marken Toyota, Honda, Mazda, Mitsubishi und Nissan, „die von den französischen Behörden gedeckt sei und den Zugang japanischer und koreanischer Fahrzeuge zum Markt von Martinique auf fünf japanische Marken beschränken [solle]". Eben diese Vertragshändler „[teilten] sich den Markt, der von den Behörden auf 15 % der Zulassungen festgesetzt worden sei, zu Lasten der Somaco, die von diesem Markt ausgeschlossen" werde. Zur Unterstützung ihrer Beschwerde hat sie zwei Schriftstücke vorgelegt, nämlich die Niederschrift über eine interministerielle Sitzung vom 19. Oktober 1987 und das dieser Niederschrift beigefügte „Vereinbarungsprotokoll".

74 Die Klägerinnen fechten die streitige Entscheidung zunächst nicht insoweit an, als diese die Rüge hinsichtlich der angeblichen Unmöglichkeit, koreanische Fahrzeuge der Marke Hyundai nach Martinique einzuführen, wegen fehlenden Gemeinschaftsinteresses zurückweist.

75 Was die Einfuhren japanischer Fahrzeuge nach Frankreich betrifft, zu dem das Departement Martinique gehört, so haben die französischen Behörden in ihrer Antwort vom 11. November 1993 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 25. August 1993 ausgeführt, nur die fünf Importeure für die Marken Toyota, Honda, Mitsubishi, Mazda und Nissan seien in Frankreich zugelassen. Es handelt

sich um die in Randnummer 2 des vorliegenden Urteils genannten Importeure, gegen die sich die Beschwerden vom 18. November 1985 und vom 29. November 1988 richteten.

76 Die Klägerinnen bestreiten nicht, daß nur diese fünf Importeure, die die fünf genannten Marken vertreten, von den französischen Behörden zugelassen wurden. Es ist im übrigen unstreitig, daß diese zugelassenen Importeure ausschließlich befugt sind, den Vertragshändlern in Martinique die Konformitätsbescheinigungen auszustellen, und daß der Besitz einer Konformitätsbescheinigung eine zwingende Voraussetzung für die Zulassung eines eingeführten Fahrzeugs in Martinique darstellt.

77 Das in den Randnummern 74 und 75 des vorliegenden Urteils beschriebene System verwehrt unabhängig davon, ob es einseitig von den französischen Behörden verfügt wurde oder ob es auf einer zwischen den fünf zugelassenen Importeuren und den französischen Behörden geschlossenen Vereinbarung beruht, den Unternehmen, die andere japanische Fahrzeuge als Fahrzeuge der Marken Toyota, Honda, Mazda, Mitsubishi und Nissan nach Frankreich (das Mutterland und Martinique) einführen wollen, den Zugang zum Markt. Daß die Somaco in Martinique keine Fahrzeuge der Marken Daihatsu, Isuzu, Suzuki und Subaru vermarkten kann, ergibt sich somit jedenfalls nicht aus einer möglichen Absprache zwischen den von der Beschwerde betroffenen Vertragshändlern in Martinique.

78 Weiter hat die Kommission in ihrer streitigen Entscheidung die in der Beschwerde enthaltenen Rügen untersucht, wenn sich auch aus dem Vorstehenden ergibt, daß sich die Kommission hätte fragen können, welches Interesse die Somaco an der Feststellung der geltend gemachten Zuwiderhandlung hat. So eröffnete die Kommission nach der Nichtigerklärung der Entscheidung vom 5. Dezember 1991 ein neues Beweiserhebungsverfahren (vgl. Randnr. 16). Nach Erörterung der Antworten auf die Auskunftsersuchen, die sie an die französischen Behörden und an die Vertragshändler in Martinique gerichtet hatte, sowie der Bemerkungen der Klägerinnen zu der Mitteilung der Kommission vom 10. Januar 1994 gemäß

Artikel 6 der Verordnung Nr. 99/63 wies die Kommission diese Beschwerde mit der Begründung zurück, daß die Vertragshändler bei der Durchführung der betreffenden Einfuhrregelung keine Handlungsfreiheit gehabt hätten.

79 Das Gericht hat in seinem Urteil Asia Motor France II festgestellt, daß diese Begründung für die Zurückweisung einen offensichtlichen Beurteilungsfehler aufweist (Randnr. 55). Es ist also zu erörtern, ob die neuen Gesichtspunkte, die bei der nach der Nichtigerklärung der Entscheidung der Kommission vom 5. Dezember 1991 durch das Gericht durchgeführten Beweiserhebung zusammengetragen wurden, geeignet sind, die Schriftstücke, denen das Gericht in seinem Urteil Asia Motor France II einen hohen Beweiswert hinsichtlich des naheliegenden Vorliegens einer Vereinbarung zuerkannt hatte, in einem neuen Licht erscheinen lassen.

80 Es ist also zu erörtern, ob die Begründung der Zurückweisung der Beschwerde stichhaltig ist. Hierfür ist zunächst erheblich, daß das in der Beschwerde beanstandete Verhalten den Vertragshändlern japanischer Fahrzeuge in Martinique nicht durch eine Rechtsvorschrift vorgeschrieben wurde.

81 Damit ist zu erörtern, ob sich aufgrund objektiver, schlüssiger und übereinstimmender Indizien ergibt, daß die nationalen Behörden einseitig auf die betroffenen Vertragshändler übermächtigen Druck ausgeübt haben, um sie zu dem in der Beschwerde beanstandeten Verhalten zu veranlassen.

82 Die Kommission hat in ihrer Klagebeantwortung (Nrn. 12 bis 17) und in ihrer Gegenerwiderung (Nrn. 8 bis 10) als „neue Gesichtspunkte" bezeichnete Umstände angeführt. Dazu zählt zunächst ein Schreiben des Staatssekretärs beim Minister für die überseeischen Departemente und Gebiete vom 19. August 1982 an den Präsidenten der Vereinigung der Importeure ausländischer Fahrzeuge Antillen-Guyana, in dem bestätigt wird, daß die französische Verwaltung, um den Marktanteil japanischer Fahrzeuge auf dem Markt der überseeischen Departemente zu begrenzen, im Jahre 1982 ähnliche, jedoch nicht identische Maßnahmen eingeführt hat wie im französischen Mutterland. In diesem Schreiben wird ausgeführt, daß

„aufgrund der Besonderheit dieser Departemente und der hohen Verkaufszahlen in den Jahren 1980 und 1981 der Anteil der japanischen Marken ... zunächst, für 1982, auf 15 % herabgesetzt werden sollte".

83 Außerdem wurden die Einfuhren japanischer Marken auf den Markt von Martinique zumindest bis 1991 auf 15 % der Gesamtzahl der in diesem Departement zugelassenen Fahrzeuge beschränkt. Beispielhaft sind ein Schreiben der Präfektur der Region Martinique vom 29. Dezember 1987 (Anlage 3.1 der Gegenerwiderung) und ein Schreiben derselben Behörde an den Vertragshändler von Mazda vom Januar 1991 (Anlage 2.3 der Gegenerwiderung) zu nennen, in denen diese Höchstgrenze von 15 % erwähnt ist.

84 Weiter ergibt sich aus den Akten und insbesondere aus dem Schreiben des Staatssekretärs beim Minister für die überseeischen Departemente und Gebiete vom 19. August 1982, daß die Gesamtquote von 15 % der in Martinique zugelassenen Fahrzeuge den lokalen Importeuren von den französischen Behörden einseitig vorgeschrieben wurde. Dies wurde selbst in der Beschwerde der Somaco, die von einer von der französischen Verwaltung auf 15 % festgesetzten Quote spricht, nicht bestritten. Im übrigen erhellt sich die fehlende Handlungsfreiheit der Vertragshändler noch aus dem Umstand, daß die Beschränkung der Einfuhren japanischer Fahrzeuge auf 15 % des Marktes von Martinique den Vertragshändlern 50 % ihres Marktes entzog. Es wird nämlich nicht bestritten, daß der Marktanteil japanischer Fahrzeuge in Martinique vor Einführung der beanstandeten Einfuhrregelung nahezu 30 % betrug.

85 Aus den von der Kommission vorgelegten Schriftstücken ergibt sich weiter, daß die Behörden im selben Zeitraum die Gesamtquote von 15 % unter den von der Beschwerde betroffenen fünf Vertragshändlern aufteilten. So stützen die in den Nummern 13 bis 16 der Klagebeantwortung und in Nummer 12 der Gegenerwiderung angeführten Schriftstücke die Feststellung der Kommission, daß die Aufteilung der Gesamtquote unter den Vertragshändlern in Martinique nicht das Ergebnis einer Absprache zwischen diesen Unternehmen — gegebenenfalls mit

Unterstützung der französischen Behörden — war, sondern den Vertragshändlern von diesen Behörden, insbesondere dem Ministerium für Industrie, Direction des Industries Mécaniques (DIMME), auf Vorschlag des Präfekten der Region Martinique einseitig vorgeschrieben wurde. Die Festsetzung der individuellen Quoten für jeden Vertragshändler durch die Behörden wird auch durch das Schreiben des Nissan-Vertragshändlers vom 3. September 1986 an den Präfekten von Martinique (Anlage 1.6 der Gegenerwiderung) bestätigt, in dem dieser Vertragshändler beanstandet, daß die ihm zugeteilte Quote viel zu niedrig sei, und seinem Unternehmen keine normale Entwicklung erlaube, um so mehr als sie ständig herabgesetzt werde. Hätten die Vertragshändler den Markt von Martinique untereinander aufgeteilt, hätte sich nämlich der Nissan-Vertragshändler direkt an die anderen Vertragshändler gewandt, um eine Erhöhung seiner Quote zu erreichen, und nicht an die Behörden.

86 Die Undurchlässigkeit des so von den Behörden errichteten Systems wurde durch die Tatsache gewährleistet, daß sich die fünf zugelassenen Importeure japanischer Fahrzeuge im französischen Mutterland den Anweisungen der nationalen Behörden fügten und dem Vertragshändler „ihrer" Marke in Martinique nur die Anzahl von Konformitätsbescheinigungen schickten, die genau der Quote entsprach, die die DIMME für diesen Vertragshändler festgesetzt hatte. Dieser Punkt wird im übrigen durch das Schreiben des Staatssekretärs beim Minister für die überseeischen Departemente und Gebiete bestätigt, wonach „der voraussichtliche Umfang der Verkäufe jeder Marke vom Ministerium für Forschung und Industrie den Importeuren im Mutterland mitgeteilt wird, die sich verpflichten, den lokalen Importeuren die entsprechende Anzahl von Bescheinigungen auszustellen, um die Zulassung der Fahrzeuge zu ermöglichen".

87 Angesichts der Tatsache, daß zum einen die zugelassenen Importeure der fünf japanischen Marken für die Ausstellung der Konformitätsbescheinigungen an die Vertragshändler in Martinique ausschließlich zuständig sind und daß zum anderen der Besitz einer Konformitätsbescheinigung eine notwendige Voraussetzung für die Zulassung eines eingeführten Fahrzeugs in Martinique darstellt, konnten die Vertragshändler auf Martinique die Auswirkungen der Einigung zwischen den zugelassenen Importeuren und den französischen Behörden nur akzeptieren.

88 Nach alledem beruht der Schluß der Kommission, daß die von der Beschwerde der Somaco betroffenen Vertragshändler in Martinique „bei der Durchführung der betreffenden Einfuhrregelung über keinen Handlungsspielraum verfügten", auf den ersten Blick auf objektiven, schlüssigen und übereinstimmenden Indizien.

89 Weiter ist zu untersuchen, ob die Klägerinnen entgegenstehende Indizien, also solche für das Vorliegen eines Handlungsspielraums der Vertragshändler japanischer Fahrzeuge bei der Aufteilung der Gesamtquote vorgelegt haben, die von den französischen Behörden für die Einfuhren japanischer Fahrzeuge nach Martinique auf 15 % festgesetzt worden war.

90 Die Klägerinnen berufen sich in erster Linie auf die Niederschrift über die interministerielle Sitzung vom 19. Oktober 1987 und auf das dieser beigefügte „Vereinbarungsprotokoll".

91 Der Wortlaut dieser Schriftstücke deutet darauf hin, daß die von der Beschwerde betroffenen Vertragshändler japanischer Fahrzeuge eine Absprache über die Aufteilung der von den französischen Behörden auf 15 % festgesetzten Quote trafen. Das Gericht hatte auf den Wortlaut dieser Schriftstücke gestützt demgemäß in seinem Urteil Asia Motor France II (Randnr. 44) festgestellt, daß diese Schriftstücke „auf den ersten Blick ein ernstzunehmendes Indiz für das Vorliegen einer echten Handlungsfreiheit" der betroffenen Wirtschaftsteilnehmer darstellten.

92 In ihrer streitigen Entscheidung führt die Kommission jedoch aus, im Lichte neuer Umstände, von denen sie im Rahmen der in der Folge des Urteils Asia Motor France II durchgeführten Beweiserhebung Kenntnis erlangt habe, stünden die Niederschrift über die interministerielle Sitzung vom 19. Oktober 1987 und das ihr beigefügte „Vereinbarungsprotokoll", in ihrem Zusammenhang gesehen, dem ausschließlich staatlichen Charakter der Einfuhrregelung nicht entgegen. Die Sitzung vom 19. Oktober 1987, die auf Einberufung des Präfekten stattgefunden habe, habe

nämlich „ausschließlich die Frage der Modalitäten der von den Behörden geforderten ‚Erstattung' von 487 Fahrzeugen durch die Firma CCIE, den lokalen Vertragshändler von Toyota, die diese seit 1982 über die ihr zugeteilten Einfuhrmengen hinaus verkauft hatte", betroffen.

93 Der Vertragshändler der Marke Toyota in Martinique hat von 1982 bis 1986 die ihm zugeteilte Quote erheblich überschritten (vgl. insbesondere Anlagen 3.2 und 3.6 der Gegenerwiderung). Die Überschreitung der Quote wird im übrigen von den Klägerinnen nicht bestritten. Unstreitig ist auch, daß dieser Vertragshändler in der Lage war, Fahrzeuge über seine jährliche Quote hinaus zu verkaufen, indem er die seine Quote überschreitenden Fahrzeuge mittels vorläufiger Kennzeichen („WW"-Kennzeichen) anmeldete.

94 Wie sich aus dem Akteninhalt ergibt, beschlossen die französischen Behörden, nachdem sie den Mißbrauch des Systems der vorläufigen Zulassung durch den Vertragshändler der Marke Toyota festgestellt hatten, spätestens im März 1987, die Ausstellung der vorläufigen (WW-)Zulassungspapiere auf die der jeweiligen Marke zugeteilte Quote anzurechnen (vgl. insbesondere die Schreiben der Präfektur der Region Martinique vom 11. März 1987 an den Vertragshändler der Marke Mitsubishi [auszugsweise zitiert in den Antworten der Kommission vom 23. November 1995 auf die Fragen des Gerichts] bzw. an den Vertragshändler der Marke Mazda [Anlage 2.2 der Gegenerwiderung]).

95 Was schließlich den Ausgleich der Quotenüberschreitung betrifft, die dem Vertragshändler der Marke Toyota unter Mißbrauch des Systems der vorläufigen Zulassung zwischen 1982 und 1986 gelungen war, so konnte die Kommission zu dem Ergebnis gelangen, daß die Sitzung vom 19. Oktober 1987, die auf Initiative des Präfekten der Region Martinique stattgefunden hatte (Anlage 3.7 der Gegenerwiderung), ebenfalls Ausdruck des Willens der Behörden war, das von ihnen einseitig auferlegte Einfuhrsystem durchzusetzen. Zwar ist in dem Vereinbarungsprotokoll von einer Höchstgrenze von 15 % und von einem Verteilungsschlüssel für diese 15 % die Rede, hieraus folgt jedoch nicht zwingend, daß die Vertragshändler eine unter Artikel 85 Absatz 1 EG-Vertrag fallende Absprache getroffen haben. Die bei der neuen Beweiserhebung entdeckten

Schriftstücke sind geeignet, die These zu stützen, daß es die Vertragshändler für erforderlich hielten, die von den Behörden seit 1982 in nichtschriftlicher Form einseitig auferlegte Einfuhrpolitik zu „kodifizieren", um in der Zukunft Probleme zu vermeiden, wie sie mit dem Vertragshändler der Marke Toyota aufgetreten waren.

96 Da die Klägerinnen sich nur auf den Wortlaut der Niederschrift über die interministerielle Sitzung vom 19. Oktober 1987 und des dieser beigefügten „Vereinbarungsprotokolls" stützen, um das Vorliegen eines Verstoßes gegen Artikel 85 aufzuzeigen, haben sie somit nicht nachgewiesen, das die Kommission den Sachverhalt offensichtlich fehlerhaft beurteilt hat, als sie in ihrer streitigen Entscheidung ausführte, daß diese Schriftstücke in ihrem Zusammenhang gesehen am ausschließlich staatlichen Charakter der Einfuhrregelung nichts änderten.

97 Auch keines der anderen Schriftstücke, auf die sich die Klägerinnen berufen, ist geeignet, die Auffassung der Kommission zu erschüttern, daß die Vertragshändler in Martinique „bei der Durchführung der betreffenden Einfuhrregelung über keinen Handlungsspielraum verfügten".

98 So sagt das Schreiben des Ministeriums für Industrie, Post und Telekommunikation sowie Fremdenverkehr vom 1. Juli 1987 (Anlage 27 der Klageschrift), das für die Prüfung der in den Beschwerden gegen die Importeure japanischer Fahrzeuge im französischen Mutterland vorgebrachten Rügen gewiß erheblich ist, zu der in Martinique anwendbaren Einfuhrregelung nichts aus.

99 Bestimmte zitierte Auszüge aus den anderen in der Klageschrift erwähnten Schriftstücken, wie dem Protokoll der Sitzung des Conseil général da la Martinique vom 27. Januar 1983 oder der Erklärung des Generaldirektors der Sigam, des Vertragshändlers der Marke Nissan, vom 26. Februar 1991, betreffen ausschließlich das Verhältnis zwischen den Behörden und den Importeuren im französischen Mutterland. In dem Schreiben der Vereinigung der Importeure ausländischer Fahrzeuge Antillen-Guyana an den Präsidenten der Französischen Republik vom Januar 1981 ist von der Beunruhigung der lokalen Importeure angesichts der Absicht der öffentlichen Behörden die Rede, eine globale Einfuhrquote vorzusehen; es ist also nicht geeignet, das Vorliegen einer Absprache zwischen den Vertragshändlern über die Aufteilung einer Gesamtquote aufzuzeigen, die in diesem Zeitpunkt noch nicht festgelegt worden war. Andere Schriftstücke wie das Protokoll der Sitzung in der

Präfektur von Martinique vom 1. Oktober 1987 und das Fernschreiben des Präfekten von Martinique vom 22. September 1987 betreffen die Überschreitung der ihm zugeteilten Quote durch den Vertragshändler der Marke Toyota. Zwar wurde dieses Problem „mit den Vertragshändlern ... diskutiert" (Fernschreiben des Präfekten von Martinique vom 22. September 1987); es zeigt sich jedoch nicht, daß diese Vertragshändler eine unter Artikel 85 EG-Vertrag fallende Absprache getroffen hätten. Der im Protokoll der Sitzung vom 1. Oktober 1987 zur Lösung des Problems der Quotenüberschreitung formulierte Vorschlag — der „die Zustimmung aller Vertragshändler" erhalten hatte — wurde weder in die Niederschrift über die Sitzung vom 19. Oktober 1987 noch in das auf diese Bezug nehmende „Vereinbarungsprotokoll" aufgenommen. Dies stützt die These, daß die Behörden selbst nicht nur die Gesamtquote von 15 % für Martinique und die Aufteilung dieser Quote unter den Vertragshändlern festlegten, sondern auch einseitig das System des Ausgleichs der Quotenüberschreitung durch den Vertragshändler der Marke Toyota vorschrieben. Die Ausübung eines übermächtigen Drucks durch die Behörden ergibt sich im übrigen aus dem Auszug aus dem vom Vertragshändler der Marke Mazda an die Herren Géraud und Archambault gerichteten Fernschreiben (Schriftstück nicht vorgelegt und nicht datiert, Auszug S. 29 der Klageschrift). Dieser von den Klägerinnen zitierte Auszug zeigt nämlich, daß die in Martinique angewandte Einfuhrregelung nicht auf einer Vereinbarung zwischen Vertragshändlern beruht, sondern von den Behörden einseitig auferlegt wurde.

100 Der Klagegrund, daß der Sachverhalt offensichtlich fehlerhaft beurteilt worden sei, ist demgemäß nicht begründet, soweit dieser Klagegrund die Entscheidung der Kommission betrifft, die Beschwerde der Somaco vom 5. Juni 1990 zurückzuweisen.

Zum Klagegrund eines Begründungsmangels

Argumente der Parteien

101 Die Klägerinnen machen geltend, die streitige Entscheidung sei unzureichend begründet, da erstens in ihr nicht gerechtfertigt werde, daß der erste

Zurückweisungsgrund der Entscheidung vom 5. Dezember 1991 trotz des Urteils Asia Motor France II in ihr erneut enthalten sei, und da zweitens in ihr nicht auf die Argumente eingegangen werde, die die Klägerinnen zur Unterstützung ihrer Beschwerden vorgebracht hätten, insbesondere diejenigen, die sie in ihren Bemerkungen zu der Mitteilung vorgebracht hätten, die die Kommission am 10. Januar 1994 nach Artikel 6 der Verordnung Nr. 99/63 an sie gerichtet habe.

102 Die Kommission antwortet, in der streitigen Entscheidung würden klar die Gründe dargelegt, aus denen sie die Beschwerden zurückgewiesen habe. Sie brauche in einer Entscheidung über die Zurückweisung einer Beschwerde nicht auf alle Argumente einzugehen, die die Beschwerdeführer für ihren Antrag vorbrächten; vielmehr reiche es aus, daß sie die Tatsachen und rechtlichen Erwägungen anführe, denen nach dem Aufbau der Entscheidung eine wesentliche Bedeutung zukomme (Urteil BAT und Reynolds/Kommission, a. a. O.).

Würdigung durch das Gericht

103 Nach ständiger Rechtsprechung soll die Begründung einer beschwerenden Entscheidung es ihrem Adressaten ermöglichen, die Gründe für die erlassene Maßnahme zu erfahren, damit er gegebenenfalls seine Rechte geltend machen und die Begründetheit der Entscheidung prüfen kann, und den Gemeinschaftsrichter in die Lage versetzen, seine Kontrolle auszuüben (vgl. u. a. das Urteil Asia Motor France II, Randnr. 30).

104 Dabei braucht die Kommission, wie das Gericht im Urteil Asia Motor France II (Randnr. 31) festgestellt hat, in der Begründung von Entscheidungen, die sie erläßt, um die Anwendung der Wettbewerbsregeln sicherzustellen, nicht auf alle Argumente einzugehen, die die Betroffenen für ihren Antrag vorbringen, sondern es reicht aus, daß sie die Tatsachen und rechtlichen Erwägungen anführt, denen nach dem Aufbau der Entscheidung eine wesentliche Bedeutung zukommt.

105 Die Beschwerden wurden in der streitigen Entscheidung mit der Begründung zurückgewiesen, daß die von den Beschwerden betroffenen Importeure und Vertragshändler „bei der Durchführung der Einfuhrregelung", die einen „rein staatlichen Charakter" aufweise, „über keinen Handlungsspielraum verfügten". In der streitigen Entscheidung wurden die Umstände genannt, auf denen diese Einschätzung beruht, so daß die Klägerinnen in die Lage versetzt wurden, ihre Begründetheit zu bestreiten, und dem Gericht die Ausübung seiner Rechtmäßigkeitskontrolle ermöglicht wurde. Hieraus folgt, daß der Klagegrund eines Begründungsmangels zurückzuweisen ist.

Zum Schadensersatzantrag

106 Gemäß Artikel 19 der Satzung des Gerichtshofes und Artikel 44 § 1 Buchstabe c der Verfahrensordnung des Gerichts muß die Klageschrift den Streitgegenstand und eine kurze Darstellung der Klagegründe enthalten. Diese Angaben müssen so klar und genau sein, daß dem Beklagten die Vorbereitung seiner Verteidigung und dem Gericht die Entscheidung über die Klage, gegebenenfalls auch ohne weitere Informationen, ermöglicht wird. Um die Rechtssicherheit und eine ordnungsgemäße Rechtspflege zu gewährleisten, ist es für die Zulässigkeit einer Klage erforderlich, daß die wesentlichen tatsächlichen und rechtlichen Umstände, auf denen die Klage beruht, zumindest in gedrängter Form, jedenfalls aber zusammenhängend und verständlich, aus dem Wortlaut der Klageschrift selbst hervorgehen (vgl. z. B. den Beschluß des Gerichts vom 29. November 1993 in der Rechtssache T-56/92, Koelman/Kommission, Slg. 1993, II-1267, Randnr. 21).

107 Nach der Rechtsprechung genügt eine Klage auf Ersatz der von einem Gemeinschaftsorgan verursachten Schäden diesen Erfordernissen nur, wenn sie Tatsachen anführt, anhand deren sich das dem Organ vom Kläger vorgeworfene Verhalten bestimmen läßt, die Gründe angibt, aus denen nach Auffassung des Klägers ein Kausalzusammenhang zwischen dem Verhalten und dem angeblich erlittenen Schaden besteht, sowie Art und Umfang dieses Schadens bezeichnet (Urteil des Gerichts vom 10. Juli 1990 in der Rechtssache T-64/89, Automec/Kommission, Slg. 1990, II-367, Randnr. 73).

108 Weiter ist nach der Rechtsprechung ein Antrag, der der notwendigen Bestimmtheit ermangelt, als unzulässig anzusehen; ein Verstoß gegen Artikel 19 der Satzung des Gerichtshofes und Artikel 44 Absatz 1 Buchstabe c der Verfahrensordnung des Gerichts zählt zu den Unzulässigkeitsgründen, die das Gericht gemäß Artikel 113 dieser Verfahrensordnung jederzeit von Amts wegen prüfen kann (Urteil Automec/Kommission, a. a. O., Randnrn. 73 und 74).

109 Im vorliegenden Fall haben die Klägerinnen in ihrer Klageschrift ihren Schadensersatzantrag insgesamt wie folgt begründet:

„Die klagenden Unternehmen unterscheiden zwischen dem unmittelbar dem Verhalten der an der Absprache beteiligten Unternehmen und der französischen Regierung zuzurechnenden Schaden und dem Schaden, der unmittelbar die Haftung der Kommission auslöst.

Der den Unternehmen aufgrund der Absprache entstandene Schaden kann bis zum heutigen Tage wie folgt beziffert werden:

Asia Motor France:	259 552 000 ECU
Herr Cesbron:	244 292 000 ECU
Monin Automobile:	82 231 000 ECU
EAS:	76 177 000 ECU
Somaco:	2 153 500 ECU

Der Schaden, zuzüglich der gesetzlichen Zinsen, für den die Kommission wegen der Verzögerungen und rechtswidrigen Entscheidungen haftet, kann auf den Betrag der Zinsen aus diesen Beträgen zum üblicherweise von der Gemeinschaft angewandten Satz (9,75 %) für die Zeit beziffert werden, die zwischen der Einstellungsentscheidung vom 5. Dezember 1991 und dem Tag des zu erlassenden Urteils liegt."

110 Weder dieses Vorbringen der Klägerinnen noch die Klageschrift insgesamt ermöglichen es, das der Kommission vorgeworfene fehlerhafte Verhalten oder die Natur des angeblich erlittenen Schadens hinreichend klar und genau zu bestimmen.

111 Der Schadensersatzantrag ist demgemäß als unzulässig zurückzuweisen.

Ergebnis

112 Nach alledem ist die streitige Entscheidung insoweit für nichtig zu erklären, als mit ihr die Beschwerde von J.-M. Cesbron vom 18. November 1985 sowie die Beschwerde von J.-M. Cesbron, Asia Motor France, Monin Automobiles und EAS vom 29. November 1988 zurückgewiesen wurden; im übrigen ist die Klage abzuweisen.

Kosten

113 Die Klägerinnen beantragen, der Kommission die Kosten sowohl des vorliegenden Verfahrens als auch des Verfahrens aufzuerlegen, das zu dem Urteil Asia Motor France II führte.

114 Nach Artikel 87 Absatz 1 der Verfahrensordnung ist über die Kosten im Endurteil oder in dem Beschluß, der das Verfahren beendet, zu entscheiden. Somit kann das Gericht in dem vorliegenden Urteil nur über die Kosten des vorliegenden Verfahrens entscheiden. Folglich ist der Teil des Antrags der Klägerinnen zurückzuweisen, der auf die Verurteilung der Kommission zur Tragung der Kosten des Verfahrens, das zu dem Urteil Asia Motor France II führte, gerichtet ist.

115 Gemäß Artikel 87 § 2 der Verfahrensordnung ist die unterliegende Partei auf Antrag zur Tragung der Kosten zu verurteilen. Gemäß Artikel 87 § 3 kann das Gericht jedoch die Kosten teilen, wenn jede Partei teils obsiegt, teils unterliegt oder wenn ein außergewöhnlicher Grund gegeben ist. Da der Klage teilweise stattgegeben wird und beide Parteien die Verurteilung der anderen Partei zur Tragung der Kosten beantragt haben, hält es das Gericht für eine den Umständen des Falles angemessene Entscheidung, der Kommission ihre eigenen Kosten und die Hälfte der Kosten der Klägerinnen aufzuerlegen.

Aus diesen Gründen

hat

DAS GERICHT (Vierte erweiterte Kammer)

für Recht erkannt und entschieden:

1. **Der Antrag auf Feststellung des Vorliegens einer Vertragsverletzung wird als unzulässig zurückgewiesen.**

2. **Der Antrag auf Feststellung der Untätigkeit wird als unzulässig zurückgewiesen.**

3. **Die streitige Entscheidung wird insoweit für nichtig erklärt, als mit ihr die Beschwerde von J.-M. Cesbron vom 18. November 1985 sowie die Beschwerde von J.-M. Cesbron, Asia Motor France, Monin Automobiles und EAS vom 29. November 1988 zurückgewiesen wurden.**

4. Im übrigen wird der Antrag auf Nichtigerklärung als unbegründet zurückgewiesen.

5. Der Schadensersatzantrag wird als unzulässig zurückgewiesen.

6. Der Antrag auf Verurteilung der Kommission zur Tragung der Kosten des Verfahrens, das zu dem Urteil des Gerichts vom 29. Juni 1993 in der Rechtssache T-7/92 (Asia Motor France u. a./Kommission, Slg. 1993, II-669) führte, wird als unbegründet zurückgewiesen.

7. Die Kommission trägt ihre eigenen Kosten sowie die Hälfte der Kosten der Klägerinnen.

Lenaerts García-Valdecasas Lindh

Azizi Cooke

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 18. September 1996.

Der Kanzler

H. Jung

Der Präsident

K. Lenaerts