RETTENS DOM (Fjerde Udvidede Afdeling)

18. september 1996 *

I sag T-387/94,

Asia Motor France SA, Livange (Luxembourg),

Jean-Michel Cesbron, erhvervsdrivende under firmanavnet JMC Automobiles, Livange (Luxembourg),

Monin Automobiles SA, Bourg-de-Péage (Frankrig),

Europe Auto Service (EAS) SA, Livange (Luxembourg),

Somaco SARL, Fort-de-France (Frankrig),

ved advokat Jean-Claude Fourgoux, Paris, og med valgt adresse i Luxembourg hos advokat Pierrot Schiltz, 4, rue Béatrix de Bourbon,

sagsøgere,

* Processprog: fransk.

mod

Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved Berend Jan Drijber, Kommissionens Juridiske Tjeneste, som befuldmægtiget, bistået af advokat Hervé Lehman, Paris, og med valgt adresse i Luxembourg hos Carlos Gómez de la Cruz, Kommissionens Juridiske Tjeneste, Wagner-Centret, Kirchberg,

sagsøgt,

hvori der er nedlagt påstand dels om annullation af en beslutning truffet af Kommissionen den 13. oktober 1994, hvorved sagsøgernes klager over kartelvirksomhed, som angaves at være i strid med EØF-traktatens artikel 85, afvistes, dels om erstatning for den skade, som sagsøgerne påstår at have lidt på grund af den måde, Kommissionen har behandlet deres klager på,

har

DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABERS RET I FØRSTE INSTANS
(Fjerde Udvidede Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, K. Lenaerts, og dommerne R. García-Valdecasas, P. Lindh, J. Azizi og J. D. Cooke,

justitssekretær: ekspeditionssekretær B. Pastor,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter mundtlig forhandling den 20. marts 1996,

afsagt følgende

Dom

Sagens faktiske omstændigheder

1 Sagsøgerne driver virksomhed med import og salg i Frankrig af japanske biler, der er i fri omsætning i andre af Fællesskabets medlemsstater, såsom Belgien og Luxembourg.

2 En af sagsøgerne, Jean-Michel Cesbron, der anså sig for offer for en ulovlig aftale indgået mellem fem franske importører af japanske biler, nemlig Sidat Toyota France, Mazda France Motors, Honda France, Mitsubishi Sonauto og Richard Nissan SA, indgav den 18. november 1985 en klage til Kommissionen på grundlag af EØF-traktatens artikel 30 og 85. Denne klage efterfulgtes den 29. november 1988 af en ny klage over de fem importører indgivet af fire af de fem sagsøgere (J.-M. Cesbron, Asia Motor France SA, Monin Automobiles SA og EAS SA) på grundlag af traktatens artikel 85.

3 I denne klage gjorde sagsøgerne i det væsentlige gældende, at de fem ovennævnte importører af japanske biler over for de franske myndigheder havde påtaget sig en forpligtelse til på det franske marked ikke at sælge et antal biler, der oversteg 3% af det antal biler, der var indregistreret på det samlede franske område i løbet af det foregående kalenderår. De nævnte importører skulle endvidere være blevet enige om at opdele denne kvote mellem sig i henhold til forud fastlagte regler under udelukkelse af de konkurrerende virksomheder, der ønsker at sælge biler i Frankrig af japansk oprindelse og af andre mærker end dem, der sælges af deltagerne i den påståede aftale.

4 Sagsøgerne gjorde i klagen endvidere gældende, at de franske myndigheder til gengæld for denne frivillige begrænsning havde lagt et betydeligt antal hindringer i vejen for den frie omsætning af biler af japansk oprindelse af andre mærker end de fem mærker, som sælges af de importører, der er omfattet af den påståede aftale. For det første var der indført en indregistreringsprocedure, der fraviger den sædvanlige ordning for så vidt angår biler, som er genstand for parallelimport. Disse biler blev anset for brugte biler og således for at være undergivet en dobbelt teknisk kontrol. For det andet var der givet instruks til politiet om at forfølge købere af brugte japanske biler med udenlandsk indregistrering. Endelig blev varebiler, for hvilke der gælder en lavere momssats end den, der finder anvendelse på personbiler, ved deres indførsel til Frankrig udsat for forskelsbehandling derved, at de blev underlagt en forhøjet momssats, der først efterfølgende nedsattes til den sædvanligt anvendte sats, med de ulemper, som dette indebærer for forhandleren i forhold til køberen.

5 I henhold til artikel 11, stk. 1, i Rådets forordning nr. 17 af 6. februar 1962, første forordning om anvendelse af bestemmelserne i traktatens artikel 85 og 86 (EFT 1959-1962, s. 81, herefter »forordning nr. 17«), udbad Kommissionen sig ved skrivelse af 9. juni 1989 en række oplysninger fra de pågældende importører. Ved skrivelse af 20. juli 1989 pålagde Generaldirektoratet for Industri under Ministeriet for Industri og Fysisk Planlægning de nævnte importører ikke at svare på de af Kommissionen stillede spørgsmål, idet det i skrivelsen anførtes:

»De har været så venlig til min orientering at fremsende et brev fra Kommissionen, dateret den 9. juni 1989. I denne skrivelse anmoder Kommissionen Dem om at meddele den oplysninger vedrørende franske myndigheders politik i forhold til import af japanske biler. De har ikke beføjelse til at svare Kommissionen i myndighedernes sted.«

6 På denne baggrund udbad Kommissionens tjenestegrene sig ved skrivelse af 16. oktober 1990 oplysninger hos de franske myndigheder. Den 28. november 1989 svarede de franske myndigheder gennem deres faste repræsentant ved De Europæi-

ske Fællesskaber på denne anmodning om oplysninger ved i det væsentlige at anføre, at »... forespørgslerne vedrørende adfærd udvist af virksomhederne nævnt i Kommissionens skrivelse er, i det omfang denne adfærd er forbundet med reglerne i den af offentlige myndigheder fastsatte regulering, uden relevans i denne sammenhæng, idet virksomhederne ikke har nogen selvstændig indflydelse på forvaltningen af reguleringen«.

7 Da Kommissionen forblev tavs i forhold til de fire berørte sagsøgere, tilsendte disse den 21. november 1989 Kommissionen en skrivelse, hvori de opfordrede den til at tage stilling til de angivne klager. På baggrund af Kommissionens vedholdende tavshed indbragte de pågældende fire virksomheder den 20. marts 1990 et passivitets- og erstatningssøgsmål for Domstolen. Ved kendelse af 23. maj 1990 (sag C-72/90, Asia Motor France m.fl. mod Kommissionen, Sml. I, s. 2181) afviste Domstolen passivitets- og erstatningssøgsmålet for så vidt det angik Kommissionens manglende indgriben over for den påståede overtrædelse af traktatens artikel 30 og henviste sagen til Retten for så vidt den vedrørte Kommissionens manglende indgriben over for den påståede overtrædelse af traktatens artikel 85 og det heraf følgende ansvar.

8 I mellemtiden havde generaldirektøren for Generaldirektoratet for Konkurrence i henhold til artikel 6 i Kommissionens forordning nr. 99/63/EØF af 25. juli 1963 om udtalelser i henhold til artikel 19, stk. 1 og 2, i Rådets forordning nr. 17 (EFT 1963-1964, s. 42, herefter »forordning nr. 99/63«) ved skrivelse af 8. maj 1990 meddelt de pågældende fire sagsøgere, at Kommissionen havde til hensigt ikke at tage deres klage til følge og havde opfordret dem til at fremkomme med deres eventuelle bemærkninger i denne forbindelse. Den 29. juni 1990 tilsendte disse sagsøgere deres bemærkninger, hvori de på ny gjorde gældende, at deres klager var begrundede.

9 Ved dom af 18. september 1992 (sag T-28/90, Asia Motor France m.fl. mod Kommissionen, Sml. II, s. 2285) bestemte Retten herefter, at det var ufornødent at tage stilling til stævningens påstande, for så vidt disse støttedes på traktatens artikel 175. Herudover afviste Retten sagsøgernes erstatningspåstande.

10 Den 5. juni 1990 indgav virksomheden Somaco ligeledes en klage til Kommissionen over handlinger foretaget af virksomhederne CCIE, SIGAM, SAVA, SIDA og Auto GM, der alle har sæde i Lamentin (Martinique), og som er forhandlere af henholdsvis mærkerne Toyota, Nissan, Mazda, Honda og Mitsubishi og importerer disse mærker til øen. Denne klage, der støttedes på traktatens artikel 30 og 85, vedrørte ligeledes den franske forvaltnings handlemåde, idet denne skulle have som formål at forhindre klagerens parallelimport af køretøjer af visse japanske mærker og af køretøjer af det koreanske mærke Hyundai.

11 Ved skrivelse af 9. august 1990, der henviste til skrivelse af 8. maj 1990 til de øvrige sagsøgere, meddelte Kommissionen Somaco, at den ikke havde til hensigt at tage virksomhedens klage til følge og opfordrede den i overensstemmelse med reglerne i artikel 6 i forordning nr. 99/93 til at fremkomme med sine bemærkninger. Ved skrivelse af 28. september 1990 gjorde Somaco på ny gældende, at klagen var begrundet.

12 I skrivelse af 5. december 1991, underskrevet af det kommissionsmedlem, der har konkurrencespørgsmål som sit ansvarsområde, meddelte Kommissionen, at den afviste de klager, der var indgivet den 18. november 1985, den 29. november 1988 og den 5. juni 1990.

13 Denne afvisning havde to begrundelser. Ifølge den første begrundelse var de fem importørers handlinger en integrerende del af de franske offentlige myndigheders politik vedrørende import af japanske biler til Frankrig. Inden for rammerne af denne politik fastsatte de offentlige myndigheder ikke alene det totale antal biler, der kunne indføres til Frankrig hvert år, men også den måde, hvorpå bilerne blev fordelt. Ifølge den anden begrundelse var der ikke nogen forbindelse mellem sagsøgernes interesse og den påståede overtrædelse, idet en eventuel anvendelse af

artikel 85 ikke kunne antages at ville afhjælpe sagsøgernes situation. (Ordlyden af de to begrundelser for afvisningen af 5.12.1991 er gentaget i den beslutning, der anfægtes i denne sag; jf. nedenfor, præmis 24).

14 Afgørelsen af 5. december 1991 har været genstand for et annullationssøgsmål, der blev indgivet til Rettens Justitskontor den 4. februar 1992.

15 Ved dom af 29. juni 1993 (sag T-7/92, Asia Motor France m.fl. mod Kommissionen, Sml. II, s. 669, herefter »Asia Motor France II-dommen«) annullerede Retten afgørelsen af 5. december 1991, for så vidt den vedrørte traktatens artikel 85, under hensyn til for det første, at den første begrundelse for afvisningen hvilede på en faktisk og retlig vildfarelse med hensyn til de forhold, som Kommissionen skulle bedømme, og for det andet, at den anden begrundelse var behæftet med en retlig mangel.

16 Som følge af denne dom har Kommissionen den 25. august 1993 til de franske myndigheder og de forhandlere i Martinique, som Somaco's klage af 5. juni 1990 var rettet imod, fremsat begæring om oplysninger i henhold til artikel 11, stk. 1, i forordning nr. 17. Med disse begæringer ønskede den navnlig at fremskaffe dokumentation for den tilsyneladende modstrid mellem på den ene side de oplysninger, som de franske myndigheder havde givet, og på den anden side de dokumenter, som sagsøgerne havde fremlagt, og som var blevet gennemgået af Retten i forbindelse med dens behandling af den første begrundelse for afvisning i afgørelsen af 5. december 1991.

17 Den 19. oktober 1993 har sagsøgerne i henhold til traktatens artikel 175 fremsendt en opfordring til Kommissionen om at handle.

18 Forhandlerne i Martinique har besvaret Kommissionens anmodning om oplysninger i løbet af oktober 1993. Fire forhandlere har til støtte for deres forklaringer fremsendt kopier af dokumenter, som efter deres opfattelse viser, at de importkvoter, der er fastsat for bilmærkerne, er blevet fordelt af myndighederne og ikke ved en aftale mellem forhandlerne selv.

19 De franske myndigheder har besvaret anmodningen om oplysninger ved skrivelse af 11. november 1993.

20 Den 10. januar 1994 har Kommissionen fremsendt en meddelelse til sagsøgerne i henhold til artikel 6 i forordning nr. 99/63. Den har ligeledes fremsendt kopi af svarene på anmodningerne om oplysninger og har givet sagsøgerne adgang til at undersøge de dokumentbeviser, den havde fået forelagt.

21 Ved skrivelse af 9. marts 1994 har sagsøgerne fremsendt bemærkninger til Kommissionens skrivelse af 10. januar 1994.

22 Den 2. august 1994 har sagsøgerne fremsendt en ny opfordring til Kommissionen om at handle.

23 Ved skrivelse af 13. oktober 1994, underskrevet af det kommissionsmedlem, der har konkurrencespørgsmål som sit ansvarsområde, meddelte Kommissionen de fem sagsøgere, at den afviste deres klager (herefter »den anfægtede beslutning«). I denne beslutning gentages blot den første begrundelse for den afvisning, der er meddelt ved afgørelsen af 5. december 1991.

24 Den anfægtede beslutning har følgende ordlyd

»Jeg henviser til følgende klager:

1. Klager, der er indgivet henholdsvis af J.-M. Cesbron (JMC Automobiles, Luxembourg), Asia Motor France (Luxembourg), Monin Automobiles (Bourg-de-Péage) og EAS (Luxembourg):

— den 18. november 1985 vedrørende traktatens artikel 30 over handlinger foretaget af den franske forvaltning

— den 29. november 1988 vedrørende traktatens artikel 85, over handlinger foretaget af de franske importører af fem japanske bilmærker, Toyota, Honda, Nissan, Mazda, Mitsubishi, og som ligeledes er rettet mod den franske stat i medfør af artikel 30,

hvori det gøres gældende, at de nævnte handlinger havde til formål at forhindre, at de klagende virksomheder foretog parallelimport til Frankrig af biler — hovedsagelig af mærkerne Isuzu, Daihatsu, Suzuki og Subaru — der var i fri omsætning i andre medlemsstater og navnlig i Belgien og Storhertugdømmet Luxembourg.

2. Klage indgivet den 5. juni 1990 af virksomheden Somaco, Lamentin, vedrørende såvel traktatens artikel 30 og 36 som artikel 85, over handlinger foretaget af virksomhederne CCIE, SIGAM, SAVA, SIDA og Auto GM, alle Lamentin, der er forhandlere af de japanske bilmærker, henholdsvis Toyota, Nissan, Mazda, Honda og Mitsubishi, og importører af disse mærker til øen Martinique, og tillige rettet mod den franske stats handlinger under henvisning til, at disse handlinger havde til formål at forhindre klagerens parallelimport af de samme mærker og af det koreanske mærke Hyundai.

Af de grunde, der er anført nedenfor, og under hensyn til de bemærkninger, der fremgår af Deres skrivelse af 9. marts 1994, har Kommissionen besluttet at fastholde det afslag, som er meddelt Dem ved skrivelse af 5. december 1991. Jeg skal bemærke, at grundlaget for dette afslag var de særegne forhold, som de forelå på tidspunktet for de faktiske omstændigheder, De har henvist til. De pågældende forhold og de konklusioner, Kommissionen drog heraf, var sammenfattet således i afgørelsen:

— Med hensyn til en eventuel anvendelse af artikel 85 har de undersøgelser, der er foretaget af Kommissionen, godtgjort, at de handlinger, der er foretaget af de indklagede fem importører, er en integrerende del af de franske offentlige myndigheders politik vedrørende import af japanske biler til Frankrig. I denne henseende erindres om, at denne import er genstand for en regulering på nationalt niveau. Inden for rammerne af denne regulering fastsætter de franske offentlige myndigheder ikke alene det totale antal biler, der kan indføres i Frankrig hvert år, men de bestemmer også den måde, hvorpå der sker fordeling af dette antal, bl. a. ved at reservere det udelukkende til de indklagede importører. De franske myndigheder har informeret Kommissionen om dette i en note af 28. november 1989, hvori det hedder, at de fem importørers adfærd 'er forbundet med reglerne i den af de offentlige myndigheder fastsatte regulering', og at importørerne 'ikke har nogen selvstændig indflydelse på forvaltningen af reguleringen'. De nævnte importører har således ingen handlefrihed i denne sag.

I lyset af de konstateringer, der er anført ovenfor, er det Kommissionens opfattelse, at der ikke består nogen forbindelse mellem Deres interesse og den påståede overtrædelse af artikel 85, idet en eventuel anvendelse af artikel 85 ikke kan antages at afhjælpe den situation, som De mener at være offer for. De offentlige myndigheders fastsættelse af de samlede indførselsmængder henhører nemlig ikke under artikel 85, og anvendelsen af denne regel på fordelingen ville ikke kunne medføre, at Deres virksomhed blev godkendt som importør. Dels er det vanskeligt at se, hvorledes De kunne få adgang til at deltage i en fordeling, som De selv kvalificerer som en ulovlig aftale. Dels tillader den nationale regulering, således som det er anført ovenfor, ikke, at andre end de fem indklagede importører bliver omfattet af fordelingsnøglen. Når henses hertil ville en konstatering af en overtrædelse af artikel 85 på ingen måde ændre Deres situation i forhold til de indklagede importører.

Begrænsningen af samhandelen mellem medlemsstater, der eventuelt følger af, at det ikke kan lade sig gøre at importere koreanske biler af mærket Hyundai til Frankrig, må anses for at være ikke mærkbar på grund af dette mærkes svage stilling i Fællesskabet.

— En eventuel anvendelse af artikel 30 kan ikke finde i sted i mangel af fællesskabsinteresse under hensyn til den fælles handelspolitik.«

Ved dom af 29. juni 1993 har Retten i Første Instans annulleret den ovennævnte afgørelse, for så vidt den vedrører traktatens artikel 85. Retten har sat spørgsmålstegn ved de resultater, som Kommissionen var nået frem til, hovedsagelig på grundlag af dokumenter fra departementet Martinique. Disse dokumenter kunne — løsrevet fra deres sammenhæng — synes at modsige Kommissionens opfattelse om, at der ikke var en tilstrækkelig grad af samordning mellem de pågældende importører i artikel 85's forstand. Der er således vedrørende disse dokumenter og denne tilsyneladende modsigelse fremsat nye anmodninger om oplysninger, som i henhold til artikel 11 i forordning nr. 17 er fremsat til såvel de franske myndigheder som importørerne i Martinique, og hvilke besvarelser De har haft adgang til i Kommissionens lokaler. De har ligeledes haft adgang til at fremsætte skriftlige bemærkninger til disse besvarelser samt til de konklusioner, Kommissionen mente at kunne drage heraf, og som den har beskrevet således i meddelelsen i henhold til artikel 6 i forordning nr. 99/63 den 10. januar 1994:

»Gennemgangen heraf bekræfter, at de franske myndigheder allerede i 1977 havde indført en statslig ordning for import af køretøjer fra tredjelande for Den Franske Republiks samlede område — om end med en særlig ordning for departementet Martinique — inden for rammerne af den handelspolitik vedrørende automobiler, som på daværende tidspunkt blev ført på nationalt plan. I denne sammenhæng har Industriministeriet i Paris godkendt fem importører som enerepræsentanter for henholdsvis de fem bilmærker Honda, Toyota, Mazda, Mitsubishi og Nissan. Hver importør modtog således hvert år en meddelelse fra ministeriet om det samlede antal køretøjer af den pågældende importørs mærke, som det var tilladt at importere. Det samlede statsligt godkendte antal var for det franske hovedlands vedkom-

mende begrænset til 3% af markedet og for departementet Martinique til 15% af markedet. De pågældende fem importører blev fra og med 1981 pålagt hvert år at underrette forhandleren af samme mærke på Martinique — denne var blevet udpeget af den pågældende japanske producent — om det antal, der måtte sælges af dette mærke i departementet, og tilsende ham det tilsvarende antal indregistreringsdokumenter. Det fremgår af sagen, at de fem pågældende bilmærkers gennemsnitlige markedsandel på Martinique, der var på ca. 30% før indførelsen af denne importordning, efterhånden var faldet til ca. 15% i 1984, og at alle forsøg på at modsætte sig dette fra de pågældendes side, der følte sig krænket af denne påtvungne nedsættelse af deres omsætning, havde været forgæves.

I denne forbindelse blev der faktisk den 19. oktober 1987 afholdt et møde på Martinique, som gav anledning til et referat ledsaget af en 'aftale', der blev fremlagt for Retten som værende en del af grundlaget for den omhandlede sag. Imidlertid blev mødet i virkeligheden afholdt på grundlag af indkaldelse fra præfekten, og det havde som eneste emne det tilgrænsende spørgsmål om den måde, hvorpå den lokale Toyota-repræsentant, CCIE, skulle 'tilbagelevere' 487 køretøjer, som virksomheden havde solgt for meget siden 1982 i forhold til det antal indførsler, som virksomheden havde fået tildelt, en tilbagelevering, som forvaltningen havde krævet. Faktisk havde CCIE til og med 1986 ikke nedbragt antallet af solgte køretøjer. Det var således den nærmere udformning af den nævnte tilbagelevering, der gav anledning til mødet og til den pågældende aftale, og ikke den nærmere opdeling af det lokale marked. I dette tilfælde ville nemlig en for pludselig tilbagelevering fra CCIE's side af de 487 køretøjer kunne medføre afskedigelser i denne virksomhed.

Når det forholder sig således, kan referatet af mødet den 19. oktober 1987 og 'aftalen', som klagerne har fremdraget, og som Retten har citeret, vel give anledning til uklarhed, når disse tages ud af deres sammenhæng. Men anbragt i deres rette sammenhæng ændrer de intet ved den rent statslige karakter af ikke alene importordningen, der faktisk er kernepunktet i denne sag, men også af dennes nærmere

udformning, der udtrykkeligt er genstand for Asia Motor's klage. Det samme gælder for industriministerens skrivelse af 1. juli 1987 og dommen af 16. marts 1990, begge citeret af Retten til støtte for resultatet:

— Den førstnævnte bekræfter kun den 'faktiske eneret', som i praksis var fastlagt gennem en statslig ordning, samt de interesserede parters modstand — der til slut blev undergivet kontrol uden klagemulighed som i CCIE's tilfælde — i hvert fald giver udtrykket 'Industriministeriet kan ikke tiltræde en sådan anmodning' ikke plads for nogen fortolkningstvivl.

— I sidstnævnte er der ganske vist opstillet en formodning om en aftale, men dommen indeholder i så henseende ingen faktiske eller retlige elementer, der viser dette eller blot har relation hertil. Dommens vurderinger er baseret på den situation, at der, til forskel fra den foreliggende sag, fandtes en aftale forud for de offentlige myndigheders indgriben. Under alle omstændigheder er der kun tale om en foreløbig afgørelse.

Det er således i tilstrækkelig grad blevet bekræftet, at de indklagede importører, og navnlig importørerne på Martinique, ikke havde nogen som helst handlefrihed i forbindelse med iværksættelsen af den pågældende importordning. Under alle omstændigheder er det også blevet bekræftet, at antagelsen om en fordelingsaftale modsiges af to omstændigheder: For det første, at standardtypegodkendelsesordningen var forbeholdt de fem ovennævnte mærker, ikke på grund af handlinger foretaget af importørerne, men fordi der ikke forelå nogen offentlig godkendelse af andre mærker eller af andre importører. For det andet kunne de indklagede virksomheder ikke have nogen interesse i en kontrol af importmængderne, som beskar deres marked med 50%.«

Deres seneste skriftlige bemærkninger, som jeg har modtaget ved Deres brev af 9. marts 1994, ændrer ikke Kommissionens konklusioner vedrørende det forhold, at den pågældende importordning er af statslig karakter, og at der ikke består nogen handlefrihed for importørerne i forbindelse med den fordeling af markedet, der afskar Deres kunder fra det franske marked. Omvendt har Konkurrencerådet i Paris i en afgørelse af 18. januar 1994, nr. 94-D-05, tilsvarende lagt til grund i samme sag, at der var tale om en »kvotefordelingspolitik iværksat af det offentlige«. Bl. a. udtaler Konkurrencerådet i andet afsnit af afgørelsen vedrørende de

nærmere regler for fordelingen af markedet mellem importørerne på Martinique følgende om aftalen undertegnet den 8. november 1987, som De påberåber Dem:

»Vedrørende realiteten:

Angående importkvoterne:

Selv om aftalen undertegnet den 8. november 1987 mellem forhandlerne kunne udgøre et indicium for en selvstændig adfærd fra disse virksomheders side, er aftalen indgået på grundlag af direktiver givet af blandt andre en teknisk konsulent ansat hos ministeren for oversøiske departementer og territorier, af direktøren for oversøiske økonomiske, sociale og kulturelle anliggender i Ministeriet for Oversøiske Departementer og Territorier samt af underdirektøren for produktionsmidler i Industriministeriet under mødet afholdt den 19. oktober 1987 i Ministeriet for Oversøiske Departementer og Territorier, og der er ikke fremkommet andre tilstrækkeligt beviskraftige oplysninger, der viser tilstedeværelsen af foranstaltninger iværksat af disse virksomheder uafhængigt af den indgriben, der blev foretaget af præfekturet på Martinique.«

Under hensyn hertil fastholder Kommissionen af de samme grunde som anført ovenfor afvisningen af de anmodninger, der blev fremsat for den den 18. november 1985 og den 29. november 1988 på vegne af virksomhederne JMC Automobiles, Asia Motor, Monin Automobiles og EAS, samt den 5. juni 1990 på vegne af virksomheden Somaco, for så vidt disse anmodninger havde til formål at opnå en konstatering af en aftale i artikel 85's forstand.

Retsforhandlinger og parternes påstande

25 Sagsøgerne har herefter anlagt nærværende sag ved stævning indgivet til Rettens Justitskontor den 12. december 1994.

26 På grundlag af den refererende dommers rapport har Retten (Fjerde Udvidede Afdeling) besluttet af indlede den mundtlige forhandling og at træffe foranstaltninger med henblik på sagens tilrettelæggelse i medfør af procesreglementets artikel 64, idet den har anmodet sagsøgte om at fremlægge en række dokumenter og at besvare nærmere bestemte spørgsmål. Sagsøgte har efterkommet disse anmodninger inden for den fastsatte frist.

27 Parterne har afgivet mundtlige indlæg og har besvaret spørgsmål fra Retten i retsmødet den 20. marts 1996.

28 Sagsøgerne har nedlagt følgende påstande:

— Det fastslås, at de omtvistede aftaler er udtryk for en overtrædelse af traktatens artikel 85.

— Det fastslås, at Kommissionens tjenestegrene har afvist af opfylde dommen afsagt af Retten i Første Instans den 29. juni 1993 og har udvist passivitet, som omhandlet i traktatens artikel 176.

— I medfør af traktatens artikel 173 annulleres Kommissionens beslutning af 13. oktober 1994.

— I medfør af traktatens artikel 178 og 215 tilpligtes Det Europæiske Fællesskab at yde klagerne erstatning for den skade, institutionerne har påført dem, og erstatningen fastsættes til et beløb svarende til rente 9,75% af de beløb, som det lidte tab ansættes til, at regne fra tidspunktet for beslutningen af 5. december 1991 om at henlægge sagen og indtil dommens afsigelse.

— Kommissionen tilpligtes at betale samtlige sagsomkostninger, såvel i forbindelse med nærværende sag som i forbindelse med den sag, der førte til afsigelsen af Rettens dom af 29. juni 1993.

29 Kommissionen har nedlagt følgende påstande:

— Frifindelse for påstandene om annullation, passivitet og betaling af erstatning.

— Sagsøgerne tilpligtes at betale sagens omkostninger.

Sagens indhold

30 Stævningen er i sin form opdelt i tre dele. I første del, der har overskriften »Passivitetssøgsmål«, har sagsøgerne udviklet et argument vedrørende opfyldelsen af Asia Motor France II-dommen, på grundlag af hvilket de konkluderer, at »Kommissionens tjenestegrenes holdning udgør et tilfælde af passivitet efter traktatens artikel 176, da afvisningen af at opfylde Rettens dom er klar og uberettiget«. I stævningens anden del fremføres anbringender og argumenter til støtte for annullationspåstandene, og i tredje del fremføres argumenterne til støtte for erstatningspåstanden.

31 I retsmødet har sagsøgernes advokat i besvarelse af et direkte spørgsmål fra Retten herom understreget, at stævningens første del skulle anses for et passivitetssøgsmål »støttet på EF-traktatens artikel 175 og 176«, og ikke som et anbringende fremført til støtte for annullationspåstanden om tilsidesættelse af traktatens artikel 176.

32 Med hensyn til den første af sagsøgernes påstande bemærkes, at Fællesskabets retsinstanser ikke har kompetence til på en sagsøgers initiativ at træffe afgørelse om, hvorvidt en fysisk eller juridisk persons adfærd er forenelig med traktaten (Rettens dom af 9.1.1996, sag T-575/93, Koelman mod Kommissionen, Sml. II, s. 1, præmis 30). Det følger heraf, at sagsøgernes påstand om, at Retten skal fastslå, »at de omtvistede aftaler er udtryk for en overtrædelse af traktatens artikel 85«, skal afvises.

Passivitetspåstanden

Parternes argumenter

33 Sagsøgerne har anført, at i henhold til traktatens artikel 176 har den institution, hvorfra en retsakt, som Retten har annulleret, hidrører, pligt til at gennemføre de til annullationsdommens opfyldelse nødvendige foranstaltninger. De har endvidere henvist til, at denne forpligtelse indebærer, at institutionen skal respektere ikke blot annullationsdommens konklusion, men også de grunde, der har ført til denne konklusion, og institutionen skal navnlig, når den vedtager en retsakt, der skal træde i stedet for den annullerede retsakt, træffe de nødvendige foranstaltninger for at undgå en gentagelse af de ulovlige forhold, som blev klarlagt i annullationsdommens præmisser (Domstolens dom af 26.4.1988, forenede sager 97/86, 99/86, 193/86 og 215/86, Asteris m.fl. mod Kommissionen, Sml. s. 2181).

34 Sagsøgerne har gjort gældende, at den anfægtede beslutning udgør en overtrædelse af traktatens artikel 176 derved, at den gentager de retlige og faktiske vildfarelser, som blev klarlagt af Retten i Asia Motor France II-dommen, og sagsøgerne har anført tre argumenter til støtte for denne antagelse. For det første skal Kommissionen have undladt at anerkende bevisværdien af de dokumenter, som Retten havde analyseret i præmis 39-53 i Asia Motor France II-dommen. For det andet skal Kommissionen ikke have anført nogen ny omstændighed, som kan begrunde gentagelsen af den første begrundelse i afgørelsen af 5. december 1991. Endelig skal Kommissionen have tillagt den ovennævnte afgørelse af 18. januar 1994 fra det franske Konkurrenceråd en beviskraft, som ikke er berettiget.

35 I retsmødet har sagsøgerne gjort gældende, at det fremgår af ovennævnte dom i sagen Asteris m.fl. mod Kommissionen, at annullationssøgsmålet udgør det rette middel til anfægtelse af en overtrædelse af artikel 176 som den, der hævdes i dette tilfælde.

36 Kommissionen har hertil i det væsentlige svaret, at den har taget stilling til den måde, hvorpå den vil opfylde Asia Motor France II-dommen, gennem vedtagelsen af den anfægtede beslutning, og at denne beslutning overholder kravene i traktatens artikel 176.

Rettens bemærkninger

37 Det bemærkes for det første, at Retten kun kan tage stilling til sagsøgernes argumenter inden for de grænser, som sættes af stævningens påstande. I denne henseende har sagsøgerne præciseret, at den påstand, hvormed de bestrider, at Asia Motor France II-dommen er korrekt opfyldt, skal forstås således, at den rejser spørgsmål om passivitet, som omhandlet i traktatens artikel 175.

38 Retten bemærker hertil, at traktatens artikel 175 omhandler passivitet i form af en manglende afgørelse eller stillingtagen, og ikke det forhold, at der træffes en anden afgørelse end den, som de berørte parter havde ønsket eller fundet nødvendig (Domstolens dom af 15.12.1988, forenede sager 166/86 og 220/86, Irish Cement mod Kommissionen, Sml. s. 6473, præmis 17).

39 I det foreliggende tilfælde har Kommissionen efter Rettens opfattelse gennem vedtagelsen af den anfægtede beslutning til erstatning for den annullerede taget klar og endelig stilling til den måde, hvorpå den ville opfylde Asia Motor France II-dommen.

40 På baggrund af sagsøgernes argument skal det understreges, at når det af den ovennævnte dom i sagen Asteris m.fl. mod Kommissionen fremgår, at passivitetssøgsmålet er det rette middel til at opnå en prøvelse af spørgsmålet om, hvorvidt institutionen ud over at erstatte den annullerede retsakt også havde pligt til at træffe andre foranstaltninger vedrørende andre retsakter, som ikke var anfægtet under det oprindelige annullationssøgsmål (præmis 22, 23 og 24), så er dette ikke tilfældet, når der alene er tale om en anfægtelse af lovligheden af den retsakt, som er vedtaget til erstatning af den annullerede retsakt. En sådan anfægtelse skal fremføres under et annullationssøgsmål i henhold til traktatens artikel 173.

41 Det følger af det anførte, at passivitetspåstanden skal afvises.

Annullationspåstanden

42 Sagsøgerne har anført to argumenter til støtte for deres påstand om annullation. Det ene vedrører et åbenbart urigtigt skøn, det andet utilstrækkelig begrundelse.

Indledende bemærkninger

43 Retten skal minde om, at klagerne indgivet af Cesbron, Asia Motor France, Monin Automobiles og EAS i det væsentlige rejste to klagepunkter. Ved det første klagedes over en aftale mellem importørerne i Frankrig af biler af fem japanske mærker (Toyota, Honda, Mazda, Mitsubishi og Nissan) og den franske forvaltning med henblik på at begrænse deres import til det franske marked til gengæld for en forpligtelse for de franske myndigheder til at give disse importører eneret med hensyn til samtlige køretøjer af japansk oprindelse. Det andet klagepunkt angik en aftale mellem de samme virksomheder om at foretage en indbyrdes fordeling af den således fastsatte kvote. Somaco's klage angik, for så vidt den vedrørte anvendelsen

af traktatens artikel 85, dels en aftale mellem forhandlerne på Martinique af køretøjer af de samme fem japanske mærker, som havde til formål at blokere for, at forhandlere af køretøjer af andre japanske og af koreanske mærker fik adgang til markedet, dels en aftale mellem forhandlerne af de fem ovennævnte japanske mærker, som havde til formål at foretage en fordeling mellem dem af en importkvote fastsat af den franske forvaltning.

44 Retten konstaterer, at Kommissionen i den anfægtede beslutning afviste de forskellige klager i det væsentlige under henvisning til, at de pågældende importører/forhandlere ikke havde »nogen som helst handlefrihed i forbindelse med iværksættelsen af den ... importordning«, der var anfægtet ved klagerne, en ordning, der havde »rent statslig karakter«. Ifølge den anfægtede beslutning »modsiges« antagelsen om en fordelingsaftale »af to omstændigheder: For det første, at standardtypegodkendelsesordningen var forbeholdt de fem ovennævnte mærker (af japanske automobiler), ikke på grund af handlinger foretaget af importørerne, men fordi der ikke forelå nogen offentlig godkendelse af andre mærker eller af andre importører. For det andet kunne de indklagede virksomheder ikke have nogen interesse i en kontrol af importmængderne, som beskar deres marked med 50%«.

45 Retten finder, at det således kan fastslås, at Kommissionen har afvist klagerne, fordi der ikke forelå en aftale, som omhandlet i traktatens artikel 85, ud fra den omstændighed, at den adfærd, hvorover der var klaget, var blevet påtvunget de pågældende virksomheder af de offentlige myndigheder og ikke var udtryk for udøvelsen af et forretningsmæssigt valg.

46 Selv om det fremgår af fast retspraksis, at Kommissionen, bortset fra de tilfælde, hvor klagens genstand henhører under Kommissionens enekompetence, ikke har nogen forpligtelse til at udtale sig om, hvorvidt en overtrædelse af traktatens artikel

85, hvorover der er klaget, foreligger eller ikke foreligger (Domstolens dom af 18.10.1979, sag 125/78, GEMA mod Kommissionen, Sml. s. 3173, præmis 17, Rettens dom af 18.9.1992, sag T-24/90, Automec mod Kommissionen, Sml. II, s. 2223, præmis 75 og 76, af 18.11.1992, sag T-16/91, Rendo m.fl. mod Kommissionen, Sml. II, s. 2417, præmis 98, af 27.6.1995, sag T-186/94, Guérin automobiles mod Kommissionen, Sml. II, s. 1753, præmis 23, og Koelman mod Kommissionen, a.st., præmis 39), er det Rettens opfattelse, at Kommissionen, når den afviser en klage under henvisning til, at der ikke foreligger overtrædelse af traktatens konkurrenceregler, har pligt til i sin beslutning om at afvise klagen at anføre de faktiske omstændigheder og de overvejelser, der ligger til grund for en sådan konklusion. Domstolskontrollen skal herefter bestå i at kontrollere de faktiske omstændigheders rigtighed, og at der ikke foreligger et åbenbart urigtigt skøn vedrørende de faktiske omstændigheder, magtfordrejning eller retlige vildfarelser (Domstolens dom af 17.11.1987, forenede sager 142/84 og 156/84, BAT og Reynolds mod Kommissionen, Sml. s. 4487, af 15.6.1993, sag C-225/91, Matra mod Kommissionen, Sml. I, s. 3203, præmis 23 og 25, og Asia Motor France II-dommen, præmis 33).

47 I lyset af disse bemærkninger skal de to anbringender, som sagsøgerne har gjort gældende til støtte for deres annullationspåstand, undersøges.

Anbringendet om et åbenbart urigtigt skøn

Parternes argumenter

48 Sagsøgerne er af den opfattelse, at den anfægtede beslutning er behæftet med det samme åbenbare urigtige skøn som det, hvormed afgørelsen af 5. december 1991 var behæftet. De gør gældende, at begrundelsen i den anfægtede beslutning for at afvise klagerne ikke er andet end en gentagelse af den første grund til forkastelsen af afgørelsen af 5. december 1991. De har videre anført, at Retten i Asia Motor France II-dommen har antaget, at denne første begrundelse for forkastelse var behæftet med et åbenbart urigtigt skøn, og de gør gældende, at Kommissionen ikke har anført nogen ny omstændighed, der skulle tillade den slutning, at dette ikke er tilfældet i den foreliggende sag.

49 Sagsøgerne har videre anført, at Kommissionen for at træffe den anfægtede beslutning i strid med de klare ord i Asia Motor France II-dommen har måttet fordreje visse af de dokumenter, som Retten havde analyseret i den nævnte dom, ved at tillægge dem en mening, som de ikke havde.

50 Kommissionen har heroverfor anført, at den anfægtede beslutning ikke kan anses for blot at være en »gentagelse« af afgørelsen af 5. december 1991, men er en ny beslutning truffet på grundlag af de nye oplysninger, som er fremkommet efter den første afgørelse, herunder navnlig svarene på de nye anmodninger om oplysninger. Efter Kommissionens opfattelse grunder denne nye beslutning sig på omstændigheder, støttet af nye bevisligheder, som forhandlerne på Martinique har bragt til Kommissionens kundskab som svar på anmodningerne om oplysninger.

51 Efter Kommissionens opfattelse fremgår det af besvarelserne af de nye anmodninger om oplysninger, at den franske forvaltning i 1977 i det franske hovedland traf bestemmelse om en ordning vedrørende begrænsning af indførslen af japanske køretøjer, hvorefter forvaltningen hvert år gav de indklagede importører meddelelse om den nøjagtige mængde køretøjer, de havde tilladelse til at importere. Selv om denne beslutning ikke hvilede på nogen lovbestemmelse og havde været genstand for en rent mundtlig procedure, er det Kommissionens opfattelse, at de samlede administrative tiltag gør det muligt at konstatere, at importørerne rent faktisk ikke havde nogen mulighed for at sætte sig ud over forvaltningens anvisninger, som de havde behandlet som egentlige ordrer. Kommissionen har i denne henseende navnlig henvist til de pressionsmidler, forvaltningen havde, for så vidt den havde kunnet udelukke de godkendte importører fra standardtypegodkendelsesordningen for nye modeller og endog gøre en ende på deres stilling som godkendte importører.

52 Efter Kommissionens opfattelse bekræfter de fremlagte dokumenter ligeledes, at en beslutning om en tilsvarende, men ikke identisk, ordning var blevet gennemført på Martinique i 1982 med henblik på at begrænse indførslerne til dette departement. Ligesom i det franske hovedland var markedsandelene for forhandlerne af de pågældende fem mærker blevet fastfrosset på tidspunktet for iværksættelsen af

systemet. Kommissionen finder, at de dokumenter, som forhandlerne har fremlagt, bekræfter, at disse ikke fra importørerne har modtaget flere end det antal typeattester, som svarede til kvoterne fastsat af forvaltningen. Kommissionen tilføjer i denne forbindelse, at de godkendte importører alene har kompetence til at udstede disse dokumenter, som er en væsentlig forudsætning for at tage en bil i brug.

53 Hvad nærmere angår referatet fra et interministerielt møde og aftalen, som Retten har analyseret i præmis 39-44 i Asia Motor France II-dommen, har Kommissionen gjort gældende, at det fremgår af besvarelserne af anmodningerne om oplysninger og af dokumenter fremlagt til støtte for disse besvarelser, at mødet og aftalen havde til formål dels at tilbagelevere til Toyota's konkurrenter, pro rata i forhold til deres respektive andele af den fordeling, som havde været gældende siden 1982, Toyota's overskridelse af kvoten, dels i et bredere perspektiv at fastsætte regler for fremtiden, for at forvaltningen fik mulighed for at opnå importørernes skriftlige og formelle tilsagn. Herudover gør Kommissionen gældende, at aftalen blot viderefører den fordelingsnøgle, som havde været anvendt siden 1982, og at det eneste nye element bestod i at bringe den kvoteoverskridelse, som Toyota-forhandleren havde gjort sig skyldig i, ud af verden.

54 Med hensyn til Toyota-forhandlerens kvoteoverskridelse understreger Kommissionen, at denne har fundet sted ved udstedelsen af foreløbige nummerplader for køretøjer, med hensyn til hvilke forhandleren ikke kunne gøre sig håb om at opnå typeattester.

Rettens bemærkninger

55 Retten bemærker indledningsvis, at Kommissionen allerede havde afvist sagsøgernes klager i en afgørelse af 5. december 1991, bl. a. under henvisning til, at de ved klagen indklagede virksomheder ikke havde nogen handlefrihed. I Asia Motor

France II-dommen konstaterede Retten, at beslutningen, for så vidt den hvilede på denne begrundelse for forkastelse, var »behæftet med en åbenbar faktisk vildfarelse«, hvilket havde ført Kommissionen »til med urette at anvende traktatens artikel 85 på de indklagede virksomheders adfærd« (præmis 55). Retten var nået til denne konklusion efter for det første at have undersøgt to dokumenter, som vedrørte indførsler til Martinique af japanske køretøjer, og som klagerne havde indgivet under den administrative procedure for Kommissionen. Det drejede sig om et referat af et interministerielt møde den 19. oktober 1987 og om den »aftale«, der var bilagt referatet. Efter først at have konstateret, at disse elementer i sagen »ud fra en umiddelbar betragtning [udgør] et vigtigt indicium for tilstedeværelsen af en reel handlefrihed« for de pågældende virksomheder (Asia Motor France II-dommen, præmis 44), undersøgte Retten derpå begrundelsen for afgørelsen af 5. december 1991, for så vidt beslutningen afviste ikke alene Somaco's klage af 5. juni 1990 vedrørende en aftale mellem forhandlerne på Martinique, men også klagerne af 18. november 1985 og af 29. november 1988 indgivet af de øvrige sagsøgere angående en aftale mellem importørerne i det franske hovedland. Efter at have analyseret to andre dokumenter, nemlig dels en skrivelse af 1. juli 1987 fra Ministeriet for Industri, Post og Telekommunikation samt Turisme, dels en dom af 16. marts 1990 afsagt af Tribunal de commerce de Paris, fastslog Retten, at sagens forskellige dokumenter ikke støttede den konklusion, at de ved de forskellige klager indklagede virksomheder i det franske hovedland og på Martinique ikke havde nogen selvstændighed eller »handlefrihed« (præmis 55).

56 Efter at Retten i Asia Motor France II-dommen havde annulleret afgørelsen af 5. december 1991, fortsatte Kommissionen undersøgelserne af klagerne ved at træffe foranstaltninger til oplysning af sagen. I så henseende anføres det i den anfægtede beslutning, at »Retten har sat spørgsmålstegn ved de resultater, som Kommissionen var nået frem til, hovedsagelig på grundlag af dokumenter fra departementet Martinique ... Der er således vedrørende disse dokumenter ... fremsat nye anmodninger om oplysninger, som i henhold til artikel 11 i forordning nr. 17 er fremsat over for såvel de franske myndigheder som importørerne på Martinique«.

57 Det bemærkes herefter, at Kommissionen i den anfægtede beslutning har antaget, at gennemgangen af besvarelserne af anmodningerne om oplysninger »bekræfter, at de franske myndigheder allerede i 1977 havde indført en statslig ordning for import af køretøjer fra tredjelande for Den Franske Republiks samlede område — om end med en særlig ordning for departementet Martinique — inden for rammerne af den handelspolitik vedrørende automobiler, som på daværende tidspunkt blev ført på nationalt niveau«, og har konkluderet, at det »i tilstrækkelig grad [er] blevet bekræftet, at de indklagede importører, og navnlig importørerne på Martinique, ikke havde nogen som helst handlefrihed i forbindelse med iværksættelsen af den pågældende importordning«.

58 Med henblik på at kontrollere lovligheden af denne begrundelse for afvisning, undersøger Retten i det følgende særskilt dels den adfærd, hvorover der er klaget den 18. november 1985 og den 29. november 1988 vedrørende indførsler til det franske hovedland, dels den adfærd, hvorover der er klaget den 5. juni 1990 vedrørende indførsler til Martinique.

Klagerne indgivet af Cesbron den 18. november 1985 og af Cesbron, Asia Motor France, Monin Automobiles og EAS den 29. november 1988 over importørerne til det franske hovedland

59 De omtvistede klager angår dels tilstedeværelsen af en aftale mellem importørerne til Frankrig af køretøjer af de japanske mærker Toyota, Honda, Nissan, Mazda og Mitsubishi og den franske forvaltning, i henhold til hvilken importørerne for Frankrig af de nævnte mærker skal have accepteret at begrænse deres samlede andel af det franske bilmarked til 3%, til gengæld for et løfte fra de franske myndigheder om, at den samlede mængde af køretøjer af japansk oprindelse skulle være forbeholdt dem, dels tilstedeværelsen af en aftale mellem de indklagede virksomheder, som har til formål at foretage en fordeling mellem dem af deres samlede andel af markedet.

60 Med henblik på undersøgelsen af holdbarheden af den begrundelse for afvisningen af klagen, hvorefter importørerne »ikke havde nogen som helst handlefrihed i forbindelse med iværksættelsen af den pågældende importordning«, minder Retten om, at selv om en virksomheds adfærd kan være undtaget fra traktatens artikel 85, stk. 1, på grund af virksomhedens manglende autonomi (Domstolens dom af 16.12.1975, forenede sager 40/73-48/73, 50/73, 54/73, 55/73, 56/73, 111/73, 113/73 og 114/73, Suiker Unie m.fl. mod Kommissionen, Sml. s. 1663, præmis 36-73), følger det ikke heraf, at enhver adfærd, som er ønsket af eller ledet af nationale myndigheder, falder uden for anvendelsesområdet for denne bestemmelse. Hvis således en statslig foranstaltning overtager elementerne i en aftale mellem virksomhederne i en sektor eller træffes efter høring af og med tilslutning fra de pågældende virksomheder, kan disse ikke påberåbe sig reguleringens bindende karakter med henblik på at undgå anvendelsen af artikel 85, stk. 1 (jf. navnlig Domstolens dom af 30.1.1985, sag 123/83, Clair, Sml. s. 391, præmis 19-23, af 30.4.1986, forenede sager 209/84-213/84, Asjes m.fl., Sml. s. 1425, præmis 77, og af 1.10.1987, sag 311/85, VVR, Sml. s. 3801, præmis 24).

61 Når omvendt en bindende retsregel, som kan øve indflydelse på konkurrencen inden for fællesmarkedet og påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne, ikke har nogen forbindelse med en virksomhedsadfærd som beskrevet i traktatens artikel 85, stk. 1, finder artikel 85, stk. 1, ikke anvendelse på det forhold, at de nævnte virksomheder blot følger en sådan regel. (jf. Domstolens domme af 17.11.1993, sag C-2/91, Meng, Sml. I, s. 5791, præmis 22, og sag C-245/91, Ohra Schadeverzekeringen, Sml. I, s. 5851, præmis 15). I et sådant tilfælde foreligger der ikke den handlefrihed for virksomhederne, som artikel 85, stk. 1, forudsætter.

62 I det foreliggende tilfælde konstaterer Retten, at de franske myndigheder i deres besvarelse af 11. november 1993 på Kommissionens anmodning om oplysninger af 25. august 1993 har bekræftet, at de i 1977 havde besluttet at træffe foranstaltninger til at begrænse indførselsmængden af japanske køretøjer til 3% af hovedlandets marked, og at de i denne forbindelse havde besluttet at fordele den tilladte importmængde mellem de fem godkendte importører, som dengang fandtes på markedet, i forhold til de markedsandele, som disse havde på dette tidspunkt, og ikke at tillade nogen yderligere godkendelse af importører af japanske mærker. De franske

myndigheder har ligeledes bekræftet, at de med henblik på at gennemføre denne politik hvert år gav hver importør meddelelse om den nøjagtige mængde biler svarende til importørens kvote, idet man gav den pågældende anvisning om ikke at indføre biler ud over disse mængder.

63 Under hensyn til de principper, der er anført i præmis 60 og 61, skal det undersøges, hvorvidt den anfægtede beslutning giver støtte for den konklusion, at de franske myndigheder har pånødet de indklagede virksomheder importordningen på en sådan måde, at myndighederne har frataget virksomhederne enhver handlefrihed.

64 Først må det konstateres, at de franske myndigheder selv har bekræftet, at ingen regel i fransk ret har pålagt importørerne af japanske køretøjer til det franske hovedland den adfærd, hvorover der er klaget. De franske myndigheder har faktisk anført, i besvarelsen af anmodningen af 25. august 1993 om oplysninger, at »den kontrolmekanisme vedrørende import af japanske køretøjer, der er gennemført af Frankrig, er blevet indført gennem en rent mundtlig procedure«.

65 Det er Rettens opfattelse, at Kommissionen, i mangel af en bindende retsregel, der pålægger den adfærd, hvorover der er klaget, kun kan afvise klagerne med henvisning til de indklagede virksomheder manglende autonomi, hvis det af objektive, relevante og samstemmende indicier fremgår, at adfærden ensidigt var blevet pånødet virksomhederne af de nationale myndigheder gennem udøvelsen af et uimodståeligt pres, såsom eksempelvis truslen om at træffe statslige foranstaltninger, som var egnede til at påføre virksomhederne væsentlige tab.

66 Det fremgår imidlertid, at Kommissionen har grundet den anfægtede beslutning, for så vidt den angår klagerne vedrørende importen af japanske køretøjer til det franske hovedland, på de samme elementer, som blev lagt til grund for konklusionen i Kommissionens tidligere afgørelse af 5. december 1991 om, at de indklagede virksomheder ikke havde nogen autonomi eller »handlefrihed«. De omstændighe-

der, som Kommissionen kvalificerer som »nye omstændigheder« i svarskriftet (punkt 12-17) og duplikken (punkt 8, 9 og 10), vedrører således alene situationen på Martinique. Hertil kommer, at de franske myndigheders svar på den nye anmodning om oplysninger kun beskriver importbegrænsningsordningen i almindelige vendinger, og navnlig ikke anfører nogen omstændighed, som kan give støtte for eller forklare antagelsen om, at der ikke kan rejses bebrejdelser mod de indklagede importører, som blot skal have bragt de foranstaltninger i anvendelse, som fulgte af det offentliges beslutninger, uden at have nogen handlefrihed.

67 Retten har imidlertid i Asia Motor France II-dommen (præmis 55) antaget, dels på grundlag af de oplysninger i sagen, som Kommissionen havde indhentet under den administrative procedure, som ledte til afgørelsen af 5. december 1991, dels på grundlag af oplysninger, som var blevet tilvejebragt af parterne under proceduren for Retten i den nævnte sag, at Kommissionens konklusion, hvorefter importørerne af køretøjer af japanske mærker til det franske hovedland og til Martinique ikke havde haft nogen handlefrihed ved gennemførelsen af importordningen, hvilede på et åbenbart urigtigt skøn vedrørende de faktiske forhold.

68 Kommissionen har for Retten hævdet, at den franske forvaltning kunne have udøvet et indirekte pres over for importørerne ved at fratage dem deres godkendelse eller ved at udelukke dem fra standardtypegodkendelsesordningen for nye modeller. Retten konstaterer imidlertid, at ingen oplysning i sagen gør det muligt at fastslå, at sådanne former for pres faktisk er blevet udøvet over for importørerne, og at dette spørgsmål ikke er gjort til genstand for nogen form for efterprøvelse hos de franske myndigheder eller hos importørerne til det franske hovedland under den administrative procedure. Følgelig kunne Kommissionen i mangel af en sådan undersøgelse ikke fastslå, at sådanne former for pres faktisk var blevet udøvet af de franske myndigheder.

69 Herudover skal Retten anføre, at Kommissionen i retsmødet har præciseret, at forvaltningens beslutning om ikke at godkende andre japanske mærker end de pågældende fem importørers var en integrerende del af det gennemførte arrangement og

kan anses for »modstykket« til importørernes accept af den af forvaltningen ønskede politik, hvilket fra en umiddelbar betragtning synes at udelukke tilstedeværelsen af uimodståeligt pres udøvet af de franske myndigheder. Dette bestyrkes i øvrigt i skrivelsen af 1. juli 1987 fra Ministeriet for Industri, Post og Telekommunikation samt Turisme (stævningens bilag 27), hvorefter parallelimport af japanske køretøjer kan indebære et gradvist angreb på den faktiske eneret, der var tillagt de fem importører, som var godkendt i det franske hovedland »til gengæld for deres løfte om selvbegrænsning«. I brevet udtales det ligeledes, at denne »udvikling ... hurtigt kan medføre, at de godkendte importører sætter spørgsmålstegn ved hele selvbegrænsningssystemet«. Muligheden for virksomhederne for at sætte spørgsmålstegn ved importordningen for japanske køretøjer i det franske hovedland antyder således, at disse virksomheder ikke var ganske uden autonomi i forbindelse med gennemførelsen af den omhandlede importordning.

70 Det må herefter fastslås, at den anfægtede beslutning, af de grunde, Retten har anført i præmis 55 i Asia Motor France II-dommen, i mangel af nye oplysninger om importordningen anvendt i det franske hovedland ikke hviler på objektive, relevante og samstemmende indicier, som viser, at de franske myndigheder ensidigt har udøvet et uimodståeligt pres over for de pågældende virksomheder, for at de skulle udvise den adfærd, hvorover der er klaget.

71 Det følger af det anførte, at Kommissionen har udøvet et åbenbart urigtigt skøn ved på grundlag af de oplysninger, den havde til rådighed, at antage, at adfærden hos de godkendte importører i det franske hovedland var uselvstændig i en sådan grad, at den af denne grund faldt uden for traktatens artikel 85, stk. 1. I mangel af omstændigheder, der viser tilstedeværelsen af et uimodståeligt pres, såsom de former, som er beskrevet ovenfor i præmis 65, som havde tvunget importørerne til at acceptere en begrænsning af deres import, må adfærden hos importører, som under hensyn til samtlige relevante risici og fordele retter sig efter den franske forvaltnings ønsker, anses for at udgøre et forretningsmæssigt valg.

72 Den anfægtede beslutning skal herefter annulleres, for så vidt den afviser Cesbron's klage af 18. november 1985 og klagen af 29. november 1988 fra Cesbron, Asia Motor France, Monin Automobiles og EAS.

Somaco's klage af 5. juni 1990 over forhandlerne på Martinique

73 Ifølge oplysningerne i klagen blev Somaco oprettet i juni 1988 med henblik på til Martinique at importere japanske og koreanske køretøjer af mærkerne Daihatsu, Isuzu, Hyundai, Suzuki og Subaru. I klagen gjorde Somaco gældende, at virksomheden er offer for en ulovlig aftale mellem forhandlerne af de japanske mærker Toyota, Honda, Mazda, Mitsubishi og Nissan, der er »dækket af den franske forvaltning, og som har til formål at forbeholde adgangen for japanske og koreanske køretøjer til markedet på Martinique for fem japanske mærker«. Somaco tilføjer, at disse forhandlere »deler markedet, som af forvaltningen er fastsat til 15% af indregistreringerne, til skade for firmaet Somaco, der er udelukket fra markedet«. Til støtte for sin klage fremlagde Somaco to dokumenter, nemlig referatet af et interministerielt møde afholdt den 19. oktober 1987 og den »aftale«, der var bilagt referatet.

74 Indledningsvis bemærkes, at sagsøgerne ikke har anfægtet den omtvistede beslutning, i det omfang denne under henvisning til manglende fællesskabsinteresse forkaster klagepunktet vedrørende den påståede umulighed af at indføre koreanske biler af mærket Hyundai til Martinique.

75 For så vidt angår indførsel af japanske køretøjer til Frankrig, hvoraf Martinique udgør et departement, bemærker Retten, at de franske myndigheder i deres besvarelse af 11. november 1993 af Kommissionens anmodning om oplysninger af 25. august 1993 har oplyst, at kun fem importører, der repræsenterer mærkerne Toyota, Honda, Mitsubishi, Mazda og Nissan, er godkendt i Frankrig. Det drejer

sig om de importører, nævnt i præmis 2 i denne dom, mod hvem klagerne af 18. november 1985 og 29. november 1988 var rettet.

76 Sagsøgerne bestrider ikke den omstændighed, at kun disse fem importører, som repræsenterer de ovennævnte fem mærker, er godkendt af den franske forvaltning. Desuden er det ubestridt, dels at disse godkendte importører har enekompetence til at udstede typeattester til forhandlerne på Martinique, dels at en typeattest er en nødvendig betingelse for indregistrering på Martinique af et importeret køretøj.

77 Den ordning, der er beskrevet i præmis 74 og 75 i nærværende dom, forhindrer altså — uafhængigt af spørgsmålet om, hvorvidt den ensidigt er blevet pålagt af de franske myndigheder, eller hvorvidt den hviler på en aftale indgået mellem de fem godkendte importører og de franske myndigheder — at virksomheder, som til Frankrig (hovedlandet eller Martinique) vil importere andre japanske køretøjer end køretøjer af mærkerne Toyota, Honda, Mazda, Mitsubishi og Nissan, får adgang til markedet. Under alle omstændigheder følger det forhold, at firmaet Somaco ikke kan sælge køretøjer af mærkerne Daihatsu, Isuzu, Suzuki og Subaru på Martinique, således ikke af tilstedeværelsen af en eventuel aftale mellem de forhandlere på Martinique, der er anført i klagen.

78 Det må endvidere konstateres, at Kommissionen i den anfægtede beslutning har undersøgt de klagepunkter, der var anført i klagen, selv om Kommissionen, som det fremgår af det foregående, kunne have rejst spørgsmål om firmaet Somaco's interesse i at opnå en konstatering af den påståede overtrædelse. Således har Kommissionen efter annullationen af afgørelsen af 5. december 1991 indledt en ny undersøgelse (jf. præmis 16 ovenfor). Efter at have gennemgået besvarelserne af anmodningerne om oplysninger, som den havde rettet til de franske myndigheder og til forhandlerne på Martinique, samt sagsøgernes bemærkninger til Kommissionens meddelelse af 10. januar 1994 i henhold til artikel 6 i forordning nr. 99/63, har

Kommissionen afvist denne klage under henvisning ligeledes til forhandlernes manglende autonomi i forbindelse med gennemførelsen af den omhandlede importordning.

79 Retten bemærker hertil, at den i Asia Motor France II-dommen konstaterede, at denne begrundelse for forkastelse hvilede på et åbenbart urigtigt skøn vedrørende de faktiske omstændigheder (præmis 55). Det skal herefter undersøges, om de nye oplysninger, som er indhentet gennem den undersøgelse, som er foretaget efter Rettens annullation af Kommissionens afgørelse af 5. december 1991, kan kaste nyt lys over de dokumenter, som Retten i Asia Motor France II-dommen efter en første undersøgelse havde tillagt stor bevisværdi i henseende til den sandsynlige tilstedeværelse af en viljesmæssig overensstemmelse.

80 I henseende til bedømmelsen af rigtigheden af begrundelsen for at afvise klagen konstaterer Retten først, at ingen retsregel har pålagt forhandlerne af japanske biler på Martinique den adfærd, hvorover der klages.

81 Det skal herefter undersøges, om det af objektive, relevante og samstemmende indicier fremgår, at de nationale myndigheder ensidigt har udøvet et uimodståeligt pres over for de pågældende forhandlere, for at de skulle udvise den adfærd, hvorover der er klaget.

82 Ved undersøgelsen af de oplysninger, som Kommissionen kvalificerer som »nye oplysninger« i sit svarskrift (punkt 12-17) og i sin duplik (punkt 8, 9 og 10), skal Retten for det første henvise til en skrivelse af 19. august 1982 fra statssekretæren for ministeren for oversøiske departementer og territorier, stilet til formanden for sammenslutningen af importører af udenlandske køretøjer på Antillerne og i Guyana, hvori det bekræftes, at den franske forvaltning med henblik på at begrænse indtrængen af køretøjer af japanske mærker på markedet i de oversøiske departementer her i 1982 har truffet lignende, men ikke identiske, foranstaltninger som dem, der var gennemført i det franske hovedland. Forfatteren af dette brev

giver udtryk for, at der »under hensyn til de særlige forhold i disse departementer og til de høje salgstal, der er opnået i 1980 og 1981, skal ske en reduktion af andelen af japanske mærker ... i første omgang, for 1982, til 15%«.

83 Det fremgår herudover, for så vidt angår markedet på Martinique, at indførslen af japanske køretøjer var begrænset til 15% af det samlede antal køretøjer indregistreret i dette departement, i hvert fald indtil 1991. Som eksempel kan anføres en skrivelse af 29. december 1987 (duplikkens bilag 3.1) fra præfekturet for Martinique-området og en skrivelse fra januar 1991 fra samme myndighed til Mazda-forhandleren (duplikkens bilag 2.3), der nævner loftet på 15%.

84 Retten konstaterer videre, at det fremgår af sagen og navnlig af skrivelsen af 19. august 1982 fra statssekretæren for Ministeriet for Oversøiske Departementer og Territorier, at den samlede kvote på 15% af køretøjer indregistreret på Martinique ensidigt var pålagt de lokale importører af de franske myndigheder. Dette punkt blev end ikke bestridt i Somaco's klage, hvori der anføres en kvote fastsat af de franske myndigheder til 15%. Forhandlernes manglende autonomi støttes i øvrigt yderligere af den omstændighed, at importbegrænsningen vedrørende japanske køretøjer til 15% af markedet på Martinique beskar forhandlernes marked med 50%. Det er nemlig ubestridt, at andelen af japanske køretøjer på Martinique lå i nærheden af 30% før indførelsen af den importordning, hvorover der klages.

85 Det fremgår yderligere af dokumenter fremlagt af Kommissionen, at de offentlige myndigheder i samme periode fordelte den samlede kvote på 15% mellem de mærker, som de fem indklagede forhandlere repræsenterede. Dokumenterne anført i svarskriftets punkt 13-16 og i duplikkens punkt 12 støtter således Kommissionens konklusion, hvorefter fordelingen af den samlede kvote blandt forhandlerne på Martinique ikke var resultatet af en samordning mellem forhandlerne, eventuelt med de franske myndigheders støtte, men var pålagt ensidigt af disse myndigheder,

navnlig Energiministeriets direktorat for »mekaniske industrier« (DIMME) efter forslag fra præfekten for Martinique-regionen. At de offentlige myndigheder fastsatte individuelle kvoter for hver forhandler bestyrkes yderligere af skrivelsen af 3. september 1986 fra Nissan-forhandleren til præfekten på Martinique (duplikkens bilag 1.6), hvori forhandleren besværer sig over, at »den [ham] tildelte kvote er for lille og giver ikke mulighed for en normal udvikling i hans virksomhed, der endog er i konstant tilbagegang«. Hvis altså forhandlerne fordelte markedet på Martinique mellem sig, ville Nissan-forhandleren have henvendt sig direkte til de andre forhandlere for at opnå en forøgelse af sin kvote, og ikke til offentlige myndigheder.

86 Retten konstaterer videre, at vandtætheden af det system, som de offentlige myndigheder således havde gennemført, sikredes ved, at de fem godkendte importører i det franske hovedland af japanske køretøjer, som fulgte de anvisninger, der blev givet af de nationale myndigheder, kun sendte det antal typeattester til forhandleren af »deres« mærke på Martinique, der svarede nøjagtigt til den kvote, som DIMME havde fastsat for den pågældende forhandler. Dette forhold bekræftes i øvrigt af skrivelsen af 19. august 1982 fra statssekretæren for ministeren for oversøiske departementer og territorier, ifølge hvilket »Ministeriet for Forskning og Industri giver meddelelse om det forventede salg af hvert mærke til importørerne i det franske hovedland, der påtager sig til de lokale importører at udlevere det tilsvarende antal attester, som muliggør indregistrering af køretøjerne«.

87 Når henses til, dels at de godkendte importører af de fem japanske mærker har enekompetence til af udlevere typeattester til forhandlerne på Martinique, dels at en typeattest er en nødvendig betingelse for indregistrering af et køretøj på Martinique, havde forhandlerne på Martinique ingen anden mulighed end at acceptere konsekvenserne af det arrangement, der var indført af de godkendte importører og de franske myndigheder.

88 Det følger af det foregående, at Kommissionens konklusion, hvorefter de indklagede forhandlere på Martinique »ikke havde nogen som helst handlefrihed i forbindelse med iværksættelsen af den pågældende importordning«, ud fra en umiddelbar betragtning hviler på objektive, relevante og samstemmende indicier.

89 Det skal herefter undersøges, om sagsøgerne har tilvejebragt »uoverensstemmende« oplysninger, som kan vise tilstedeværelsen af en vis autonomi hos forhandlerne af japanske køretøjer for så vidt angår fordelingen af den samlede kvote, som de franske myndigheder havde fastsat for importen af japanske køretøjer til Martinique.

90 Sagsøgerne har for det første henvist til referatet af det interministerielle møde den 19. oktober 1987 og til den »aftale«, som var optaget som bilag til dette referat.

91 Hertil bemærkes, at selve de benyttede udtryk i disse dokumenter kan give anledning til at antage, at de indklagede forhandlere af japanske køretøjer havde indgået en aftale om fordelingen af den kvote på 15%, der var fastsat af den franske forvaltning. På grundlag af dokumenternes ordlyd havde Retten således i Asia Motor France II-dommen (præmis 44) antaget, at disse dokumenter »[ud fra en umiddelbar betragtning] udgør ... et vigtigt indicium for tilstedeværelsen af en reel handlefrihed« for de pågældende virksomheder.

92 I den anfægtede afgørelse har Kommissionen imidlertid i lyset af de nye oplysninger, der var blevet bragt til dens kundskab under den undersøgelse, den havde foretaget efter afsigelsen af Asia Motor France II-dommen, givet udtryk for, at referatet af det interministerielle møde den 19. oktober 1987 og »aftalen« bilagt dette anbragt i deres rette sammenhæng intet ændrer ved den rent statslige karakter af importordningen. I så henseende har Kommissionen anført, at mødet den 19. oktober 1987, der blev afholdt på grundlag af indkaldelse fra præfekten, »som

eneste emne [havde] det tilgrænsende spørgsmål om den måde, hvorpå den lokale Toyota-repræsentant, firmaet CCIE, skulle 'tilbagelevere' 487 køretøjer, som virksomheden havde solgt for meget siden 1982 i forhold til det antal indførsler, som virksomheden havde fået tildelt, en tilbagelevering, som forvaltningen havde krævet«.

93 Retten konstaterer, at forhandleren på Martinique af mærket Toyota mellem 1982 og 1986 i betydelig grad havde overskredet den kvote, der var blevet tildelt den pågældende (jf. navnlig bilagene 3.2 og 3.6 til duplikken). Sagsøgerne har i øvrigt ikke bestridt overskridelsen af kvoten. Det ligger ligeledes fast, at denne forhandler var i stand til at sælge køretøjer ud over pågældendes årlige kvote ved at indregistrere køretøjer, der overskred kvoten, på foreløbige nummerplader (»WW«-plader).

94 Det fremgår ligeledes af sagens dokumenter, at de franske myndigheder, efter at have konstateret, at forhandleren af mærket Toyota havde misbrugt reglerne om foreløbig registrering, senest i marts 1987 havde besluttet for fremtiden at tilskrive udleveringen af midlertidige registreringsattester (WW) de kvoter, som blev tildelt hvert mærke (jf. navnlig skrivelserne fra præfekturet for Martinique-regionen af 11.3., til henholdsvis forhandleren af mærket Mitsubishi (uddrag citeret i Kommissionens svar af 23.11.1995 på Rettens spørgsmål) og forhandleren af mærket Mazda (duplikkens bilag 2.2)).

95 Med hensyn endvidere til udligningen af den kvoteoverskridelse, som forhandleren af mærket Toyota havde kunnet gennemføre mellem 1982 og 1986 ved misbrug af reglerne om foreløbig registrering, er det Rettens opfattelse, at Kommissionen med rimelighed kunne nå til det resultat, at mødet den 19. oktober 1987 på initiativ af præfekten for Martinique-regionen (duplikkens bilag 3.7) ligeledes var udtryk for det offentliges vilje til at sørge for, at importordningen, som det offentlige havde indført ensidigt, blev overholdt. Selv om det er rigtigt, at aftalen anfører et loft på 15% og en fordelingsnøgle vedrørende disse 15%, følger det ikke nødvendigvis heraf, at forhandlerne indgik en aftale omfattet af traktatens artikel 85, stk. 1. De dokumenter, som er blevet tilvejebragt i forbindelse med den nye undersøgelse,

giver nemlig støtte for den antagelse, at forhandlerne anså det for nødvendigt at »kodificere« den uskrevne importpolitik, som havde været pålagt ensidigt af de offentlige myndigheder siden 1982, med henblik på i fremtiden at undgå problemer magen til dem, der havde været med forhandleren af mærket Toyota.

96 Det følger heraf, at sagsøgerne, der alene har henvist til selve ordlyden af referatet af det interministerielle møde den 19. oktober 1987 og til »aftalen« bilagt dette med henblik på at bevise en overtrædelse af artikel 85, ikke har godtgjort, at Kommissionen har udøvet et åbenbart urigtigt skøn, når den i den anfægtede beslutning fastslog, at disse dokumenter placeret i deres rette sammenhæng ikke ændrer importordningens rent statslige karakter.

97 Det må endvidere konstateres, at intet andet dokument, som sagsøgerne har påberåbt sig, kan afsvække Kommissionens antagelse om, at forhandlerne på Martinique »ikke havde nogen som helst handlefrihed i forbindelse med iværksættelsen af den pågældende importordning«.

98 Således må Retten for det første konstatere, at skrivelsen af 1. juli 1987 fra Ministeriet for Industri, Post, Telekommunikation og Turisme (stævningens bilag 27), der absolut har betydning for undersøgelsen af de klagepunkter, som er rejst i forbindelse med klagerne over importørerne af japanske køretøjer til det franske hovedland, ikke indeholder oplysninger om den importordning, som finder anvendelse på Martinique.

99 Retten konstaterer med hensyn til de øvrige dokumenter, der nævnt i stævningen, såsom referatet af mødet i Lokalrådet for Martinique den 27. januar 1983 og udtalelsen af 26. februar 1991 fra generaldirektøren for Sigam, forhandleren af mærket Nissan, at en række citerede uddrag heraf udelukkende angår forholdet mellem de offentlige myndigheder og importørerne i det franske hovedland. Brevet sendt i januar 1981 til den franske præsident af sammenslutningen af importører af udenlandske biler på Antillerne og i Guyana anfører de lokale importørers bekymring over de offentlige myndigheders planer om at fastsætte en samlet importkvote og viser således ikke tilstedeværelsen af en aftale mellem forhandlerne om at fordele

den samlede kvote, der endnu ikke var fastsat på dette tidspunkt. Andre dokumenter, såsom referatet af mødet den 1. oktober 1987 i præfekturet på Martinique og telexmeddelelsen af 22. september 1987 fra præfekten på Martinique drejer sig om problemet vedrørende Toyota-forhandlerens overskridelse af den kvote, der var blevet tildelt den pågældende. Selv om dette problem »blev drøftet ... med forhandlerne« (telexmeddelelsen af 22.9.1987 fra præfekten på Martinique), fremgår det ikke heraf, at forhandlerne indgik en aftale omfattet af traktatens artikel 85. Forslaget fremsat i referatet fra mødet den 1. oktober 1987 til løsning af problemet med overskridelsen af kvoten — et forslag, som havde opnået »samtlige forhandleres tiltrædelse« — er nemlig ikke gentaget hverken i referatet fra mødet den 19. oktober 1987 eller i »aftalen« i tilslutning hertil. Dette forhold bestyrker den antagelse, at de offentlige myndigheder selv ikke alene fastsatte den samlede kvote op 15% for Martinique og fordelingen af kvoten blandt forhandlerne, men tillige ensidigt gav pålæg om den måde, hvorpå udligningen af Toyota-forhandlerens kvoteoverskridelse skulle finde sted. De offentlige myndigheders udøvelse af et uimodståeligt pres bekræftes i øvrigt af uddraget af telexmeddelelsen sendt fra Mazda-forhandleren til Géraud og Archambault (udateret dokument, som ikke er fremlagt, uddrag af stævningen, s. 29). Det af sagsøgerne citerede uddrag viser faktisk, at den importordning, som fandt anvendelse på Martinique, ikke hvilede på en aftale mellem forhandlerne, men var ensidigt pålagt af de offentlige myndigheder.

100 Det følger af det foregående, at anbringendet vedrørende et åbenbart urigtigt skøn savner grundlag, for så vidt anbringendet vedrører Kommissionens beslutning om at afvise Somaco's klage af 5. juni 1990.

Anbringendet om utilstrækkelig begrundelse

Parternes argumenter

101 Sagsøgerne har gjort gældende, at den anfægtede beslutning er utilstrækkeligt begrundet derved, at der dels ikke er givet nogen begrundelse for gentagelsen af

den første begrundelse for afvisning af klagen i afgørelsen af 5. december 1991, dels ikke er svaret på de argumenter, som sagsøgerne havde anført til støtte for deres klager, navnlig de argumenter, som sagsøgerne havde fremført i deres bemærkninger til Kommissionens skrivelse af 10. januar 1994 til sagsøgerne i henhold til artikel 6 i forordning nr. 99/63.

102 Kommissionen har hertil svaret, at der i den anfægtede beslutning er givet klart udtryk for grundene til, at den har besluttet at afvise klagerne. Den anfører, at det ikke er nødvendigt, at der i en beslutning om at afvise en klage sker en behandling af ethvert at de argumenter, som er anført af klagerne, men at det er tilstrækkeligt, at Kommissionen anfører de faktiske omstændigheder og overvejelser, som har haft væsentlig betydning for afgørelsen (dommen i sagen BAT og Reynolds mod Kommissionen, a.st.).

Rettens bemærkninger

103 Det fremgår af fast retspraksis, at en bebyrdende afgørelses begrundelse dels skal gøre det muligt for adressaten at gøre sig bekendt med begrundelsen for den trufne foranstaltning med henblik på i givet fald at kunne gøre sine rettigheder gældende og afgøre, om afgørelsen er rigtig, dels skal gøre det muligt for Fællesskabets retsinstanser at udøve deres kontrol (jf. navnlig Asia Motor France II-dommen, præmis 30).

104 Som Retten anførte i Asia Motor France II-dommen (præmis 31), er Kommissionen i så henseende ikke forpligtet til i begrundelsen for de beslutninger, den må træffe for at sikre anvendelsen af konkurrencereglerne, at tage stilling til alle de argumenter, som de berørte parter har gjort gældende til støtte for deres anmodning. Det er tilstrækkeligt, at Kommissionen redegør for de faktiske og retlige betragtninger, der har været af væsentlig betydning for afgørelsen.

105 Retten bemærker, at klagerne i den anfægtede beslutning afvises under henvisning til, at de af klagerne omfattede importører og forhandlere ikke havde »nogen som helst handlefrihed i forbindelse med iværksættelsen af den pågældende importordning«, der havde en »rent statslig karakter«. Den anfægtede beslutning angiver de elementer, der indgår i grundlaget for denne stillingtagen, og giver således sagsøgerne mulighed for at anfægte beslutningens rigtighed, ligesom den giver Retten mulighed for at udøve sin legalitetskontrol. Det følger heraf, at anbringendet vedrørende utilstrækkelig begrundelse må forkastes.

Erstatningspåstanden

106 Det bemærkes, at enhver stævning i henhold til artikel 19 i statutten for Domstolen og artikel 44, stk. 1, litra c), i Rettens procesreglement skal angive søgsmålets genstand og en kort fremstilling af søgsmålsgrundene. Denne angivelse skal være tilstrækkeligt klar og præcis til, at sagsøgte kan forberede sit forsvar, og at Retten kan træffe afgørelse i sagen, i givet fald uden andre oplysninger. Af hensyn til retssikkerheden og en god retspleje skal, for at en sag kan antages til realitetsbehandling, de væsentligste faktiske og retlige elementer, hvorpå søgsmålet støttes, fremgå, som et mindstekrav i kort form, men på sammenhængende og forståelig måde, af selve stævningens tekst (jf. f. eks. Rettens kendelse af 29.11.1993, sag T-56/92, Koelman mod Kommissionen, Sml. II, s. 1267, præmis 21).

107 Det fremgår af retspraksis, at for at opfylde disse krav skal en stævning, hvori der nedlægges påstand om betaling af erstatning for skade forvoldt af en fællesskabsinstitution, indeholde de elementer, der gør det muligt at identificere den adfærd, som sagsøgeren bebrejder institutionen, grundene til, at han antager, at der består en årsagsforbindelse mellem adfærden og det tab, han hævder at have lidt, samt karakteren og størrelsen af dette tab (Rettens dom af 10.7.1990, sag T-64/89, Automec mod Kommissionen, Sml. II, s. 367, præmis 73).

108 Det fremgår ligeledes af retspraksis, at en stævning, der savner den nødvendige præcision, skal afvises, og at en manglende overholdelse af artikel 19 i statutten for Domstolen og artikel 44, stk. 1, litra c), i Rettens procesreglement hører til de afvisningsgrunde, som Retten til enhver tid af egen drift kan prøve, jf. procesreglementets artikel 113 (dommen i sagen Automec mod Kommissionen, a.st., præmis 73 og 74).

109 I den foreliggende sag konstaterer Retten, at den argumentation, som sagsøgerne har anført i stævningen til støtte for deres påstand om erstatning, i sin helhed lyder således:

»Virksomhederne, som har indbragt klagen, sondrer mellem den skade, der skyldes den holdning, som virksomheder, der er omfattet af aftalen, samt den franske regering har indtaget, og den skade, der direkte er Kommissionens ansvar.

Virksomhedernes samlede tab som følge af aftalen kan i dag opgøres til:

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

Det tab, med tillæg af procesrenter, som Kommissionen er ansvarlig for som følge af forsinkelser og retsstridige afgørelser, kan med rimelighed opgøres til den rente af de nævnte beløb, som sædvanligvis benyttes af Fællesskabet (9,75%), for tiden mellem tidspunktet for afgørelsen af 5. december 1991 om at henlægge sagen og indtil dommens afsigelse.«

110 Retten finder, at hverken den af sagsøgerne således fremførte argumentation eller stævningen betragtet i sin helhed giver mulighed for med den nødvendige klarhed og præcision at identificere hverken de skadegørende handlinger, som tillægges Kommissionen, eller karakteren af det hævdede tab.

111 Det følger heraf, at erstatningspåstanden må afvises.

Sammenfatning

112 Det følger af alt det foregående, at den anfægtede beslutning skal annulleres, for så vidt Cesbron's klage af 18. november 1985 og klagerne indgivet af Cesbron, Asia Motor France, Monin Automobiles og EAS den 29. november 1988 afvises, og at der i øvrigt skal ske frifindelse.

Sagens omkostninger

113 Sagsøgerne har nedlagt påstand om, at Kommissionen dømmes til at betale nærværende sags omkostninger samt omkostningerne i forbindelse med den sag, som førte til Asia Motor France II-dommen.

114 Det følger af procesreglementets artikel 87, stk. 1, hvori bestemmes, at afgørelsen om sagens omkostninger træffes ved den dom eller kendelse, hvorved sagens behandling afsluttes, at Retten i nærværende dom kun kan træffe afgørelse om de omkostninger, der vedrører den foreliggende sag. Følgelig skal der ske frifindelse for sagsøgernes påstand om, at Kommissionen dømmes til at betale omkostningerne i forbindelse med den sag, som førte til Asia Motor France II-dommen.

115 I henhold til procesreglementets artikel 87, stk. 2, pålægges det den tabende part at betale sagens omkostninger, hvis der er nedlagt påstand herom. Retten kan imidlertid i medfør af samme bestemmelses stk. 3 træffe bestemmelse om fordeling af sagens omkostninger, hvis hver af parterne taber på et eller flere punkter. Da sagsøgerne har fået delvis medhold, og da begge parter har nedlagt påstand om, at den anden part skal betale sagens omkostninger, bestemmes efter en samlet vurdering af sagens omstændigheder, at Kommissionen skal bære sine egne omkostninger samt halvdelen af sagsøgernes omkostninger.

På grundlag af disse præmisser

udtaler og bestemmer

RETTEN (Fjerde Udvidede Afdeling)

1) Påstanden om, at Retten skal fastslå, at der foreligger en overtrædelse, afvises.

2) Passivitetspåstanden afvises.

3) Den anfægtede beslutning annulleres for så vidt angår afvisningen af Cesbron's klage af 18. november 1985 og afvisningen af klage indgivet af Cesbron, Asia Motor France, Monin Automobiles og EAS den 29. november 1988.

4) I øvrigt frifindes Kommissionen for annullationspåstanden.

5) Erstatningspåstanden afvises.

6) Kommissionen frifindes for påstanden om betaling af omkostningerne i den sag, der førte til Rettens dom af 29. juni 1993 (sag T-7/92, Asia Motor France m.fl. mod Kommissionen, Sml. II, s. 669).

7) Kommissionen bærer sine egne omkostninger samt halvdelen af sagsøgernes.

Lenaerts García-Valdecasas Lindh

Azizi Cooke

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 18. september 1996.

H. Jung

Justitssekretær

K. Lenaerts

Afdelingsformand