ARREST VAN HET GERECHT (Vierde kamer — uitgebreid)
18 september 1996 *

In zaak T-387/94,

Asia Motor France SA, gevestigd te Livange (Luxemburg),

J.-M. Cesbron, handelaar, handel drijvende onder de naam JMC Automobiles, wonende te Livange (Luxemburg),

Monin Automobiles SA, gevestigd te Bourg-de-Péage (Frankrijk),

Europe Auto Service (EAS) SA, gevestigd te Livange (Luxemburg),

Somaco SARL, gevestigd te Fort-de-France (Frankrijk),

vertegenwoordigd door J.-C. Fourgoux, advocaat te Parijs, domicilie gekozen hebbende te Luxemburg ten kantore van P. Schiltz, advocaat aldaar, Rue Béatrix de Bourbon 4,

verzoekers,

* Procestaal: Frans.

tegen

Commissie van de Europese Gemeenschappen, vertegenwoordigd door B. J. Drijber, lid van haar juridische dienst, als gemachtigde, bijgestaan door H. Lehman, advocaat te Parijs, domicilie gekozen hebbende te Luxemburg bij C. Gómez de la Cruz, lid van haar juridische dienst, Centre Wagner, Kirchberg,

verweerster,

betreffende, in de eerste plaats, een verzoek om nietigverklaring van de beschikking van de Commissie van 13 oktober 1994 houdende afwijzing van de door verzoekers ingediende klachten ter zake van beweerdelijk met artikel 85 EEG-Verdrag strijdige kartelpraktijken, en, in de tweede plaats, een vordering tot vergoeding van de schade die verzoekers stellen te hebben geleden door de manier waarop de Commissie hun klachten heeft behandeld,

wijst

HET GERECHT VAN EERSTE AANLEG (Vierde kamer — uitgebreid),

samengesteld als volgt: K. Lenaerts, kamerpresident, R. García-Valdecasas, P. Lindh, J. Azizi en J. D. Cooke, rechters,

griffier: B. Pastor, hoofdadministrateur

gezien de stukken en na de mondelinge behandeling op 20 maart 1996,

het navolgende

Arrest

De aan het geschil ten grondslag liggende feiten

1 Verzoekers houden zich bezig met de invoer en de handel in Frankrijk van voertuigen van Japanse merken die in andere Lid-Staten van de Gemeenschap, zoals België en Luxemburg, in het vrije verkeer zijn gebracht.

2 Van oordeel, dat hij het slachtoffer was van een ongeoorloofde mededingingsregeling van vijf importeurs van Japanse auto's in Frankrijk, te weten Sidat Toyota France, Mazda France Motors, Honda France, Mitsubishi Sonauto en Richard Nissan SA, diende een van de betrokken ondernemingen, te weten J.-M. Cesbron, op 18 november 1985 bij de Commissie een klacht in wegens schending van de artikelen 30 en 85 EEG-Verdrag (hierna: „Verdrag"). Op 29 november 1988 werd op grond van artikel 85 van het Verdrag een nieuwe klacht tegen deze vijf importeurs ingediend, nu door vier van de vijf verzoekers (J.-M. Cesbron, Asia Motor France SA, Monin Automobiles SA en EAS SA).

3 In deze laatste klacht betoogden klagers, zakelijk weergegeven, dat de vijf bovengenoemde importeurs van Japanse auto's zich jegens de Franse administratie hadden verbonden, op de Franse binnenlandse markt niet meer auto's te verkopen dan 3 % van het aantal voertuigen dat in het daaraan voorafgaande kalenderjaar op het gehele Franse grondgebied in de kentekenregistratie was opgenomen. Deze importeurs zouden hebben afgesproken, dit quotum onderling te verdelen volgens vooraf vastgestelde regels, die elke andere onderneming die in Frankrijk Japanse auto's van andere merken wilde distribueren dan die welke werden gedistribueerd door de partijen bij de beweerde mededingingsregeling, uitsloten.

4 Ook betoogden verzoekers in deze klacht, dat, als tegenprestatie voor die zelfbeperking, de Franse administratie het aantal belemmeringen van het vrije verkeer van Japanse auto's van andere merken dan de vijf merken die werden gedistribueerd door de importeurs die partij bij de beweerde mededingingsregeling waren, hadden uitgebreid. Allereerst zou voor parallel ingevoerde auto's een van de gewone regeling afwijkende registratieprocedure zijn ingevoerd. Deze auto's zouden als tweedehandse voertuigen worden beschouwd en derhalve aan een dubbele technische controle worden onderworpen. Voorts zou aan de rijkswacht instructie zijn gegeven om de kopers van Japanse auto's die met een buitenlandse nummerplaat rijden, te vervolgen. Ten slotte zou op bedrijfsvoertuigen, waarvoor nochtans een lager BTW-tarief geldt dan voor particuliere auto's, bij invoer in Frankrijk een verhoogd BTW-tarief worden toegepast, dat eerst daarna tot het normale tarief zou worden teruggebracht, met alle nadelige gevolgen die dit voor de dealer jegens zijn koper meebrengt.

5 Bij brief van 9 juni 1989 verzocht de Commissie de betrokken importeurs om inlichtingen op grond van artikel 11, lid 1, van verordening nr. 17 van de Raad van 6 februari 1962, Eerste verordening over de toepassing van de artikelen 85 en 86 van het Verdrag (PB 1962, blz. 204, hierna: „verordening nr. 17"). Bij brief van 20 juli 1989 gaf het directoraat-generaal industrie van het Franse Ministerie van Industrie en Ruimtelijke ordening genoemde importeurs de instructie, niet te antwoorden op één van de vragen van de Commissie, en wel als volgt:

„U hebt mij een brief van de Commissie van 9 juni 1989 ter kennisneming doen toekomen. In die brief vraagt de Commissie u, inlichtingen te verstrekken over het beleid van de Franse overheid ten aanzien van de invoer van Japanse voertuigen. U bent niet bevoegd in de plaats van de overheid aan de Commissie antwoord te geven."

6 Onder deze omstandigheden vroegen de diensten van de Commissie bij brief van 16 oktober 1989 inlichtingen aan de Franse autoriteiten. Op 28 november 1989 antwoordden de Franse autoriteiten via hun permanente vertegenwoordiging bij de

Europese Gemeenschappen op dit verzoek om inlichtingen en daarbij betoogden zij in hoofdzaak, dat „de vragen over het gedrag van de in het schrijven van de Commissie genoemde ondernemingen, voor zover dit gedrag bepaald wordt door de door de overheid gewenste regeling, in deze context (...) niet relevant zijn: die ondernemingen beschikken namelijk over geen enkele autonomie bij de uitvoering van die regeling".

7 Daar de Commissie hun niets liet weten, verzochten de vier betrokken verzoekers haar bij brief van 21 november 1989, haar standpunt over de ingediende klachten te bepalen. Toen de Commissie in haar stilzwijgen volhardde, hebben de vier betrokken ondernemingen op 20 maart 1990 een beroep wegens nalaten en tot schadevergoeding bij het Hof van Justitie ingesteld. Bij beschikking van 23 mei 1990 (zaak C-72/90, Asia Motor France, Jurispr. 1990, blz. I-2181) heeft het Hof het beroep wegens nalaten en tot schadevergoeding niet-ontvankelijk verklaard, voor zover het betrekking had op het nalaten van de Commissie met betrekking tot de gestelde schending van artikel 30 van het Verdrag, en het naar het Gerecht verwezen, voor zover het betrekking had op het nalaten van de Commissie met betrekking tot de gestelde schending van artikel 85 van het Verdrag en de daaruit voortvloeiende aansprakelijkheid.

8 Intussen had de directeur-generaal van het directoraat-generaal Concurrentie van de Commissie de vier betrokken partijen bij brief van 8 mei 1990 overeenkomstig artikel 6 van verordening nr. 99/63/EEG van de Commissie van 25 juli 1963 over het horen van belanghebbenden en derden overeenkomstig artikel 19, leden 1 en 2, van verordening nr. 17 van de Raad (PB 1963, blz. 2268, hierna: „verordening nr. 99/63") meegedeeld, dat de Commissie niet voornemens was gevolg te geven aan hun klachten, en had hij hen uitgenodigd hun eventuele opmerkingen dienaangaande in te dienen. Op 29 juni 1990 hebben die partijen hun opmerkingen aan de Commissie doen toekomen en daarin hebben zij wederom verklaard, dat hun klachten gegrond waren.

9 Onder deze omstandigheden heeft het Gerecht bij arrest van 18 september 1992 (zaak T-28/90, Asia Motor France e. a., Jurispr. 1992, blz. II-2285) geoordeeld, dat niet behoefde te worden beslist op de conclusies van het verzoekschrift die op artikel 175 van het Verdrag waren gebaseerd. Voor het overige heeft het Gerecht verzoekers' vordering tot schadevergoeding niet-ontvankelijk verklaard.

10 Op 5 juni 1990 diende de vennootschap Somaco eveneens een klacht in bij de Commissie. Deze was gericht tegen de praktijken van de vennootschappen CCIE, SIGAM, SAVA, SIDA en Auto GM, alle gevestigd te Lamentin (Martinique), concessiehouders van respectievelijk de merken Toyota, Nissan, Mazda, Honda en Mitsubishi en importeurs van die merken op dat eiland. Deze op de artikelen 30 en 85 van het Verdrag gebaseerde klacht was tevens gericht tegen de praktijken van de Franse administratie, op grond dat die ten doel hadden de parallelimport door klaagster van voertuigen van bepaalde Japanse merken en van het Koreaanse merk Hyundai te beletten.

11 Bij brief van 9 augustus 1990 liet de Commissie, verwijzend naar haar brief van 8 mei 1990 aan de vier andere verzoekers, Somaco weten, dat zij niet voornemens was gevolg te geven aan haar klacht, en nodigde zij haar overeenkomstig artikel 6 van verordening nr. 99/63 uit, haar opmerkingen in te dienen. Bij brief van 28 september 1990 verklaarde Somaco wederom, dat haar klacht gegrond was.

12 Bij brief van 5 december 1991, ondertekend door het met mededingingszaken belaste lid, deed de Commissie de vijf verzoekers een beschikking toekomen, waarbij de op 18 november 1985, 29 november 1988 en 5 juni 1990 ingediende klachten werden afgewezen.

13 Deze afwijzing was op twee gronden gebaseerd. Volgens de eerste afwijzingsgrond vormde de gedraging van de vijf aangeklaagde importeurs een integrerend onderdeel van het beleid van de Franse overheid ter zake van de invoer van Japanse auto's in Frankrijk. In het kader van dit beleid stelde de overheid niet alleen het totale aantal voertuigen vast dat jaarlijks in Frankrijk werd toegelaten, maar bepaalde zij ook, hoe dat aantal werd verdeeld. Volgens de tweede afwijzingsgrond bestond er geen verband tussen het belang van verzoekers en de gestelde inbreuk, daar de eventuele toepassing van artikel 85 niet kon leiden tot het verhelpen van de situatie waarvan verzoekers zich het slachtoffer achtten. (De integrale tekst van de

twee in de beschikking van 5 december 1991 gegeven afwijzingsgronden is in de in casu bestreden beschikking overgenomen; zie hieronder r. o. 24.)

14 Tegen de beschikking van 5 december 1991 werd een beroep tot nietigverklaring ingesteld dat op 4 februari 1992 bij de griffie van het Gerecht binnenkwam.

15 Bij arrest van 29 juni 1993 (zaak T-7/92, Asia Motor France e. a., Jurispr. 1993, blz. II-669; hierna: „Asia Motor France II") verklaarde het Gerecht de beschikking van 5 december 1991 nietig, voor zover deze betrekking had op artikel 85 van het Verdrag, aangezien, in de eerste plaats, de eerste afwijzingsgrond op een onjuiste beoordeling, feitelijk en rechtens, van de aan de beoordeling van de Commissie onderworpen gegevens berustte, en, in de tweede plaats, de tweede afwijzingsgrond een dwaling ten aanzien van het recht bevatte.

16 Na dit arrest richtte de Commissie op 25 augustus 1993 op grond van artikel 11, lid 1, van verordening nr. 17 verzoeken om inlichtingen tot de Franse autoriteiten en tot de concessiehouders op Martinique tegen wie de klacht van de vennootschap Somaco van 5 juni 1990 was gericht. Met die verzoeken wenste zij inzonderheid een verklaring te verkrijgen voor de in het oog springende tegenstrijdigheden tussen de door de Franse autoriteiten verschafte inlichtingen, enerzijds, en de door verzoekers overgelegde en door het Gerecht bij zijn onderzoek van de eerste afwijzingsgrond van de beschikking van 5 december 1991 onderzochte documenten, anderzijds.

17 Op 19 oktober 1993 zonden verzoekers de Commissie een aanmaningsbrief overeenkomstig artikel 175 van het Verdrag.

18 De concessiehouders op Martinique antwoordden in de loop van oktober 1993 op het verzoek om inlichtingen van de Commissie. Vier van hen legden ter ondersteuning van hun verklaringen kopieën over van documenten, waaruit huns inziens bleek, dat de op hun merken toegepaste invoerquota door de administratie waren toegewezen en niet uit een onderlinge mededingingsregeling voortvloeiden.

19 De Franse autoriteiten antwoordden bij brief van 11 november 1993 op het verzoek om inlichtingen.

20 Op 10 januari 1994 zond de Commissie verzoekers een mededeling uit hoofde van artikel 6 van verordening nr. 99/63. Zij deed hun eveneens een kopie toekomen van de antwoorden op de verzoeken om inlichtingen en stelde hen in de gelegenheid de aan haar overgelegde bewijsstukken in te zien.

21 Bij brief van 9 maart 1994 dienden verzoekers hun opmerkingen in met betrekking tot de brief die de Commissie hun op 10 januari 1994 had gezonden.

22 Op 2 augustus 1994 zonden verzoeksters de Commissie een nieuwe aanmaningsbrief.

23 Bij brief van 13 oktober 1994, ondertekend door het met mededingingszaken belaste lid, deed de Commissie de vijf verzoekers een nieuwe beschikking toekomen, waarbij hun klachten werden afgewezen (hierna: „bestreden beschikking"). In deze beschikking wordt enkel de eerste in de beschikking van 5 december 1991 gegeven afwijzingsgrond overgenomen.

24 De bestreden beschikking luidt als volgt:

„Ik verwijs naar de volgende klachten:

1. Klachten ingediend door J.-M. Cesbron (JMC Automobiles, te Luxemburg), Asia Motor France (te Luxemburg), Monin Automobiles (te Bourg-de-Péage) en EAS (te Luxemburg):

— op 18 november 1985, op grond van artikel 30 van het Verdrag, tegen aan de Franse administratie toe te rekenen praktijken;

— op 29 november 1988, op grond van artikel 85 van het Verdrag, tegen praktijken van de Franse importeurs van de vijf Japanse merken Toyota, Honda, Nissan, Mazda en Mitsubishi, waarbij tevens de Franse Staat op grond van artikel 30 in geding werd gebracht;

op grond dat die praktijken erop gericht waren te beletten, dat klagers voertuigen — voornamelijk van de merken Isuzu, Daihatsu, Suzuki en Subaru — die in andere Lid-Staten en met name in België en het Groothertogdom Luxemburg in het vrije verkeer zijn gebracht, in Frankrijk parallel invoeren.

2. Klacht ingediend op 5 juni 1990 door de vennootschap Somaco te Lamentin, op grond van zowel de artikelen 30 en 36 als artikel 85 van het Verdrag, tegen praktijken van de vennootschappen CCIE, SIGAM, SAVA, SIDA en Auto GM, alle te Lamentin, concessiehouders van respectievelijk de Japanse merken Toyota, Nissan, Mazda, Honda en Mitsubishi en importeurs van voertuigen van die merken op het eiland Martinique, en tevens gericht tegen praktijken van de Franse Staat, op grond dat die praktijken erop gericht waren te beletten, dat klaagster voertuigen van die merken en van het Koreaanse merk Hyundai parallel invoert.

Om de hierna vermelde redenen, en gezien de opmerkingen in uw brief van 9 maart 1994, heeft de Commissie besloten haar afwijzende beschikking, die u bij brief van 5 december 1991 is meegedeeld, te handhaven. Ik breng in herinnering, dat deze afwijzing was gebaseerd op de kenmerken van de situatie ten tijde van de door u genoemde feiten. De betrokken kenmerken en de door de Commissie daaruit getrokken conclusies, werden in haar afwijzende beschikking samengevat als volgt:

„— Wat de eventuele toepassing van artikel 85 betreft, hebben de door de diensten van de Commissie verrichte onderzoeken uitgewezen, dat de gedragingen van de vijf betrokken importeurs een integrerend onderdeel zijn van het beleid van de Franse overheid ter zake van de invoer van Japanse auto's in Frankrijk. Dienaangaande moet in herinnering worden gebracht, dat deze invoer het voorwerp is van een binnenlandse regeling. In het kader van deze regeling stelt de Franse overheid niet alleen het totale aantal voertuigen vast dat jaarlijks in Frankrijk wordt toegelaten, maar bepaalt zij ook, hoe dat aantal wordt verdeeld, met name door dit aantal uitsluitend te reserveren voor de importeurs op wie de klachten betrekking hebben. De Franse autoriteiten hebben de Commissie in deze zin bericht bij nota van 28 november 1989, waarin wordt geschreven dat het gedrag van de vijf importeurs "bepaald wordt door de door de overheid gewenste regeling" en dat de importeurs "(...) over geen enkele autonomie (beschikken) bij de uitvoering van die regeling". Deze importeurs beschikken in deze zaak derhalve over geen enkele speelruimte.

Gezien de hierboven weergegeven bevindingen is de Commissie van mening, dat er geen verband bestaat tussen uw belang en de gestelde inbreuk op artikel 85, daar de eventuele toepassing van artikel 85 niet kan leiden tot het verhelpen van de situatie waarvan u zich het slachtoffer acht. De vaststelling van het totale aantal door de overheid valt namelijk niet onder artikel 85, terwijl de toepassing van deze bepaling op de verdeling er niet toe kan leiden dat uw vennootschap als importeur wordt erkend. Enerzijds valt moeilijk in te zien, hoe u als deelnemer zou kunnen worden toegelaten tot een verdeling die u zelf als ongeoorloofde mededingingsregeling hebt aangemerkt. Anderzijds laat de nationale regeling niet toe, zoals hierboven is opgemerkt, dat andere dan de vijf betrokken importeurs bij de verdeelsleutel worden betrokken. Onder deze omstandigheden zou het vaststellen van een inbreuk op artikel 85 niets veranderen aan uw positie ten opzichte van de betrokken importeurs.

De belemmering van het handelsverkeer tussen Lid-Staten, die eventueel zou kunnen voortvloeien uit de onmogelijkheid Koreaanse auto's van het merk Hyundai in Frankrijk in te voeren, moet als niet-merkbaar worden beschouwd, vanwege de zwakke positie van dat merk binnen de Gemeenschap.

— De eventuele toepassing van artikel 30 moet worden afgewezen bij gebreke van communautair openbaar belang, gezien de gemeenschappelijke handelspolitiek.'

Bij arrest van 29 juni 1993 heeft het Gerecht van eerste aanleg bovenbedoelde beschikking nietig verklaard, voor zover zij betrekking heeft op artikel 85 van het Verdrag. Het Gerecht had twijfels over de conclusies waartoe de Commissie hoofdzakelijk op basis van uit het departement Martinique afkomstige documenten was gekomen. Los van hun context leken deze documenten immers in tegenspraak met het standpunt van de Commissie, dat er tussen de betrokken importeurs niet voldoende onderlinge afstemming in de zin van artikel 85 was. Derhalve hadden de nieuwe verzoeken om inlichtingen die op grond van artikel 11 van verordening nr. 17 zowel tot de Franse autoriteiten als tot de importeurs op Martinique waren gericht, betrekking op deze documenten en op deze in het oog springende tegenstrijdigheid, en op de kantoren van de Commissie heeft u van de antwoorden op deze verzoeken kennis kunnen nemen. U heeft eveneens schriftelijke opmerkingen kunnen indienen over deze antwoorden en over de conclusies die de Commissie hieraan wilde verbinden. Deze waren in de overeenkomstig artikel 6 van verordening nr. 99 gedane mededeling van 10 januari 1994 onder woorden gebracht als volgt:

‚Uit onderzoek van de antwoorden blijkt, dat de Franse autoriteiten reeds in 1977 op het hele grondgebied van de Franse Republiek — maar specifiek in het departement Martinique — een overheidsregeling voor de invoer van voertuigen uit derde landen hadden ingevoerd in het kader van de handelspolitiek ter zake van motorvoertuigen, die toentertijd op nationaal niveau werd gevoerd. In deze context heeft het Ministerie van Industrie te Parijs vijf importeurs erkend als alleenvertegenwoordigers van respectievelijk de merken Honda, Toyota, Mazda, Mitsubishi en Nissan. Ieder van hen ontving als zodanig jaarlijks van het Ministerie mededeling van het maximumaantal voertuigen van zijn merk dat mocht worden ingevoerd en het aldus van overheidswege toegestane aantal was voor het Franse

moederland beperkt tot 3 % van de markt en voor het departement Martinique tot 15 %. De vijf betrokken importeurs werd opgedragen om, te beginnen in 1981, de vertegenwoordiger van hetzelfde merk op Martinique — die was aangewezen door de betrokken Japanse fabrikant — jaarlijks mee te delen, hoeveel voertuigen van dat merk in dit departement mochten worden verkocht, en hem precies hetzelfde aantal registratieformulieren toe te sturen. Uit de stukken blijkt, dat het gemiddelde penetratiepercentage van de vijf betrokken merken op Martinique, dat vóór de instelling van deze invoerregeling rond 30 % bedroeg, geleidelijk was teruggelopen tot ongeveer 15 % in 1984, en dat alle verzet van de belanghebbenden, die zich benadeeld achtten door deze verplichte verlaging van hun omzet, op niets was uitgelopen.

Tegen deze achtergrond werd inderdaad op 19 oktober 1987 op Martinique een bijeenkomst gehouden, die heeft geleid tot een verslag dat vergezeld ging van een "protocol van overeenstemming". Deze stukken zijn aan het Gerecht overgelegd als houdende verband met de zaak ten gronde. In feite was deze bijeenkomst evenwel belegd door de prefect en handelde zij uitsluitend over het nevenprobleem van de modaliteiten van de door de administratie geëiste "restitutie" door de vennootschap CCIE, de lokale vertegenwoordiger van Toyota, van 487 voertuigen die deze sinds 1982 te veel had verkocht vergeleken met het aantal dat zij mocht invoeren. Tot eind 1986 had CCIE haar verkopen immers niet verminderd. Derhalve was de aanleiding voor de bijeenkomst en het protocol te vinden in de modaliteiten van deze restitutie en niet in de modaliteiten van de verdeling van de lokale markt: een veel te abrupte restitutie van deze 487 voertuigen door CCIE zou immers waarschijnlijk tot ontslagen in deze onderneming hebben geleid.

In deze omstandigheden kunnen het verslag van deze bijeenkomst van 19 oktober 1987 en het "protocol van overeenstemming", waarnaar de klagers verwijzen en die door het Gerecht zijn aangehaald, aanleiding geven tot verwarring wanneer zij uit hun context worden gelicht. Maar wanneer zij in hun juiste context worden geplaatst, doen zij niet af aan het exclusieve overheidskarakter, niet alleen van de invoerregeling die in de onderhavige zaak in feite centraal staat, maar ook van de

modaliteiten ervan die door de klacht van Asia Motor uitdrukkelijk in geding zijn gebracht. Dit geldt ook voor het schrijven van het Ministerie van Industrie van 1 juli 1987 en het vonnis van 16 maart 1990, die door het Gerecht ter ondersteuning worden genoemd:

— het eerste bevestigt enkel de "feitelijke exclusiviteit" die door een overheidsregeling tot stand is gebracht en de onwil van de belanghebbenden — die uiteindelijk zonder meer tot orde werden geroepen, zoals in het geval van CCIE —; de uitdrukking "het Ministerie van Industrie kan een dergelijk verzoek niet inwilligen" laat hoe dan ook aan duidelijkheid niets te wensen over;

— het tweede veronderstelt weliswaar een mededingingsregeling, doch levert geen bewijskrachtige of zelfs maar relevante elementen, feitelijk of rechtens, daarvoor: inzonderheid gaan de overwegingen uit van het geval dat er, anders dan in de zaak waarom het hier gaat, een mededingingsregeling bestaat vóórdat de overheidsinstanties in actie komen; het is hoe dan ook slechts een vonnis tot schorsing van de behandeling van de zaak.

Bijgevolg is afdoende gebleken, dat de betrokken importeurs, en inzonderheid die op Martinique, bij de uitvoering van de betrokken invoerregeling over geen enkele speelruimte beschikten. Er is in elk geval ook gebleken, dat de stelling, dat er sprake is van een mededingingsregeling tot verdeling van de markt, door twee omstandigheden wordt weersproken: in de eerste plaats was de toelating per type gereserveerd voor de vijf voornoemde merken, niet door toedoen van de importeurs, maar omdat andere merken of andere importeurs niet officieel waren erkend; in de tweede plaats konden de betrokken vennootschappen geen belang hebben bij een invoercontrole die hun markt met 50 % deed inkrimpen.'

Uw nieuwe schriftelijke opmerkingen, die mij bij uw schrijven van 9 maart 1994 hebben bereikt, doen niets af aan de conclusies van de Commissie met betrekking tot het overheidskarakter van de betrokken invoerregeling en het ontbreken van speelruimte voor de importeurs bij het verdelen van de markt, waardoor uw cliënten geen toegang tot de Franse markt kregen. Intussen heeft echter ook de Conseil de la concurrence te Parijs bij besluit nr. 94-D-05 van 18 januari 1994 in dezelfde zaak geconcludeerd, dat er sprake is van een ‚door de overheid gevoerd contigenteringsbeleid'. De Conseil de la concurrence zegt in het tweede deel van zijn

besluit en met betrekking tot de modaliteiten van de verdeling van de markt tussen de importeurs op Martinique, over het door u genoemde ‚protocol van overeenstemming', dat op 8 november 1987 is ondertekend, onder andere het volgende:

‚Ten gronde:

De invoerquota:

Al kon het op 8 november 1987 door de concessiehouders ondertekende protocol een aanwijzing voor een autonome handelwijze van deze ondernemingen zijn, het is gesloten in overeenstemming met richtsnoeren die zijn gegeven door onder meer een technisch adviseur van het kabinet van de minister van Overzeese departementen en gebiedsdelen, de directeur Overzeese economische, sociale en culturele aangelegenheden van het Ministerie van Overzeese departementen en gebiedsdelen en de onderdirecteur van de dienst kapitaalgoederen van het Ministerie van Industrie tijdens de bijeenkomst van 19 oktober 1987 op het Ministerie van Overzeese departementen en gebiedsdelen, en deze aanwijzing werd niet bevestigd door voldoende bewijselementen voor het bestaan van praktijken, die deze ondernemingen onafhankelijk van maatregelen van de prefectuur van Martinique zouden hebben toegepast.'

In deze omstandigheden blijft de Commissie, in dezelfde bewoordingen als hierboven weergegeven, bij haar afwijzing van de bij haar op 18 november 1985 en 29 november 1988 namens de ondernemingen JMC Automobiles, Asia Motor, Monin Automobiles en EAS, en op 5 juni 1990 namens de vennootschap Somaco ingediende verzoeken, voor zover deze verzoeken strekten tot vaststelling van een mededingingsregeling in de zin van artikel 85."

Het procesverloop en de conclusies van partijen

25 In deze omstandigheden hebben verzoekers bij op 12 december 1994 ter griffie van het Gerecht neergelegd verzoekschrift het onderhavige beroep ingesteld.

26 Op rapport van de rechter-rapporteur heeft het Gerecht (Vierde kamer — uitgebreid) besloten, tot de mondeling behandeling over te gaan en overeenkomstig artikel 64 van het Reglement voor de procesvoering maatregelen tot organisatie van de procesgang te treffen. Het heeft verweerster verzocht, bepaalde documenten over te leggen en bepaalde vragen te beantwoorden. Verweerster heeft binnen de gestelde termijn aan deze verzoeken voldaan.

27 Ter terechtzitting van 20 maart 1996 zijn partijen gehoord in hun pleidooien en in hun antwoorden op de mondelinge vragen van het Gerecht.

28 Verzoekers concluderen dat het het Gerecht behage:

— vast te stellen dat de gelaakte mededingingsregelingen inbreuk maken op artikel 85 van het Verdrag;

— vast te stellen dat de diensten van de Commissie geen uitvoering hebben gegeven aan het arrest van het Gerecht van eerste aanleg van 29 juni 1993 en nalatig zijn gebleven in de zin van artikel 176 van het Verdrag;

— krachtens artikel 173 van het Verdrag de beschikking van de Commissie van 13 oktober 1994 nietig te verklaren;

— de Europese Gemeenschap krachtens de artikelen 178 en 215 van het Verdrag te veroordelen tot vergoeding van de door de instellingen aan de klagers berokkende schade en bijgevolg de vergoeding te bepalen op het bedrag van de rente op de voet van 9,75 % over het bedrag waarop de schade is begroot, vanaf de beschikking tot seponering van 5 december 1991 tot aan de uitspraak van het arrest;

— de Commissie te verwijzen in alle kosten, zowel die van de onderhavige procedure als die welke zijn gevallen op de procedure waarin het Gerecht van eerste aanleg op 29 juni 1993 arrest heeft gewezen.

29 De Commissie concludeert dat het het Gerecht behage:

— verzoekers' beroep tot nietigverklaring, wegens nalaten en wegens aansprakelijkheid te verwerpen;

— verzoekers in de kosten te verwijzen.

De omvang van het beroep

30 Het verzoekschrift bestaat formeel uit drie delen. In het eerste deel, met het opschrift „beroep wegens nalaten", voeren verzoekers een betoog met betrekking tot de uitvoering van het arrest Asia Motor France II, aan het slot waarvan zij concluderen, dat „de houding van de diensten van de Commissie een nalaten in de zin van artikel 176 van het Verdrag vormt, omdat de weigering om het arrest van het Gerecht uit te voeren duidelijk en ongerechtvaardigd is". In het tweede deel van het verzoekschrift worden de middelen en argumenten ter ondersteuning van de vordering tot nietigverklaring uiteengezet, en in het derde deel de argumenten ter ondersteuning van de vordering tot schadevergoeding.

31 Ter terechtzitting heeft de raadsman van verzoekers in antwoord op een specifieke vraag van het Gerecht beklemtoond, dat het eerste deel van het verzoekschrift moest worden beschouwd als een beroep wegens nalaten „op grond van de artikelen 175 en 176 EG-Verdrag", en niet als een aan schending van artikel 176 van het Verdrag ontleend middel tot nietigverklaring.

32 Met betrekking tot het eerste onderdeel van verzoekers' conclusies zij eraan herinnerd, dat de gemeenschapsrechter niet bevoegd is om op vraag van een verzoeker uitspraak te doen over de verenigbaarheid van gedragingen van natuurlijke of rechtspersonen met de verdragsbepalingen (arrest Gerecht van 9 januari 1996, zaak T-575/93, Koelman, Jurispr. 1996, blz. II-1, r. o. 30). Bijgevolg dient verzoekers' vordering tot vaststelling door het Gerecht, „dat de gelaakte mededingingsregelingen inbreuk maken op artikel 85 van het Verdrag", niet-ontvankelijk te worden verklaard.

De vordering wegens nalaten

Argumenten van partijen

33 Verzoeksters brengen in herinnering, dat volgens artikel 176 van het Verdrag de instelling wier handeling door het Gerecht nietig is verklaard, gehouden is de maatregelen te nemen die nodig zijn ter uitvoering van het arrest houdende nietigverklaring. Dit betekent, dat de instelling niet alleen het dictum van het arrest houdende nietigverklaring moet naleven, maar ook de rechtsoverwegingen die daartoe hebben geleid, en dat zij inzonderheid bij de vaststelling van een handeling die de nietig verklaarde handeling moet vervangen, de maatregelen moet treffen die nodig zijn om te voorkomen, dat de onwettigheid die is vastgesteld in de rechtsoverwegingen van het arrest houdende nietigverklaring, wordt herhaald (arrest Hof van 26 april 1988, gevoegde zaken 97/86, 99/86, 193/86 en 215/86, Asteris e. a., Jurispr. 1988, blz. 2181).

34 Volgens verzoekers is de bestreden beschikking in strijd met artikel 176 van het Verdrag, doordat zij de door het Gerecht in het arrest Asia Motor France II vastgestelde dwalingen ten aanzien van de feiten en ten aanzien van het recht herhaalt; tot staving van deze stelling voeren zij drie argumenten aan. In de eerste plaats heeft de Commissie geweigerd, de bewijskracht van de door het Gerecht in de rechtsoverwegingen 39 tot en met 53 van het arrest Asia Motor France II onderzochte documenten te erkennen. In de tweede plaats heeft de Commissie geen nieuwe elementen aangevoerd op grond waarvan het gerechtvaardigd was de eerste grond van de beschikking van 5 december 1991 over te nemen. Ten slotte heeft de Commissie aan het hierboven genoemde besluit van de Franse Conseil de la concurrence van 18 januari 1994 een niet-gerechtvaardigde bewijskracht toegekend.

35 Ter terechtzitting stelden verzoekers, dat uit het arrest Asteris (reeds aangehaald) blijkt, dat het beroep wegens nalaten de juiste weg is om op te komen tegen een schending van artikel 176 als die welke in casu wordt gesteld.

36 De Commissie antwoordt, zakelijk weergegeven, dat zij haar standpunt ten aanzien van de door haar beoogde uitvoering van het arrest Asia Motor France II heeft bepaald door de bestreden beschikking te geven, en dat deze beschikking voldoet aan de vereisten van artikel 176 van het Verdrag.

Beoordeling door het Gerecht

37 Vooraf zij eraan herinnerd, dat het Gerecht de argumenten van verzoekers slechts kan onderzoeken binnen het kader van de in hun verzoekschrift geformuleerde conclusies. Dienaangaande verklaren verzoekers, dat de conclusies waarin zij stellen dat het arrest Asia Motor France II niet op de juiste wijze is uitgevoerd, aldus moeten worden begrepen, dat daarin een nalaten in de zin van artikel 175 van het Verdrag aan de orde wordt gesteld.

38 Artikel 175 van het Verdrag doelt op een nalaten door niet een besluit te nemen of een standpunt te bepalen, en niet op het verrichten van een andere handeling dan die welke de betrokkenen wensten of noodzakelijk achtten (arrest Hof van 15 december 1988, gevoegde zaken 166/86 en 220/86, Irish Cement Ltd, Jurispr. 1988, blz. 6473, r. o. 17).

39 In casu heeft de Commissie, door de bestreden beschikking ter vervanging van de nietig verklaarde handeling te geven, duidelijk en definitief haar standpunt bepaald ten aanzien van de uitvoering van het arrest Asia Motor France II.

40 Gelet op verzoekers' argument zij erop gewezen, dat blijkens het arrest Asteris (reeds aangehaald) het beroep wegens nalaten weliswaar de juiste weg is voor het aan de orde brengen van een geschilpunt over de vraag of de instelling, naast vervanging van de nietig verklaarde handeling, ook verplicht was andere maatregelen te treffen met betrekking tot andere handelingen waarvan oorspronkelijk geen nietigverklaring was gevorderd (r. o. 22-24), doch dat dit niet het geval is wanneer het er enkel om gaat, de wettigheid van de handeling die is vastgesteld ter vervanging van de nietig verklaarde handeling, te betwisten. Een dergelijk geschilpunt moet worden opgeworpen in het kader van een beroep tot nietigverklaring op grond van artikel 173 van het Verdrag.

41 Uit al het voorgaande volgt, dat de vordering wegens nalaten niet-ontvankelijk moet worden verklaard.

De vordering tot nietigverklaring

42 Verzoekers voeren ter ondersteuning van hun vordering tot nietigverklaring twee middelen aan, te weten kennelijk onjuiste beoordeling en ontoereikende motivering.

Inleidende opmerkingen

43 Er zij aan herinnerd, dat in de door J.-M. Cesbron, Asia Motor France, Monin Automobiles en EAS ingediende klachten in wezen twee grieven waren geformuleerd. De eerste had betrekking op het bestaan van een mededingingsregeling tussen de importeurs in Frankrijk van vijf Japanse automerken (Toyota, Honda, Mazda, Mitsubishi en Nissan) en de Franse administratie, op grond waarvan de eerste hun invoer op de Franse markt zouden beperken als tegenprestatie voor een verbintenis van de Franse autoriteiten om het wagenpark aan auto's van oorsprong uit Japan uitsluitend voor hen te reserveren. De tweede grief had betrekking op het bestaan van een mededingingsregeling tussen dezelfde ondernemingen om het aldus vastgestelde quotum onderling te verdelen. Voor zover de klacht van Somaco betrekking heeft op de toepassing van artikel 85 van het Verdrag, was zij in de

eerste plaats gericht tegen het bestaan van een tussen de concessiehouders van voertuigen van dezelfde vijf Japanse merken op Martinique gesloten mededingingsregeling die tot doel had, de toegang van concessiehouders van andere Japanse en Koreaanse merken tot de markt te verhinderen, en in de tweede plaats tegen het bestaan van een tussen de concessiehouders van de vijf genoemde Japanse merken gesloten mededingingsregeling om een door de Franse administratie vastgesteld invoerquotum onder elkaar te verdelen.

44 In de bestreden beschikking heeft de Commissie de verschillende klachten in wezen afgewezen op grond, dat de betrokken importeurs/concessiehouders „over geen enkele speelruimte beschikten bij de uitvoering van de" in de klachten aan de orde gestelde „invoerregeling", die een „exclusief overheidskarakter" had. Volgens de bestreden beschikking wordt de stelling, dat er sprake is van een mededingingsregeling tot verdeling van de markt, ook „door twee omstandigheden weersproken: in de eerste plaats was de toelating per type gereserveerd voor de vijf merken (van de betrokken Japanse voertuigen), niet door toedoen van de importeurs ervan, maar omdat andere merken of andere importeurs niet officieel waren erkend; in de tweede plaats konden de betrokken vennootschappen geen belang hebben bij een invoercontrole die hun markt met 50 % deed inkrimpen".

45 Hieruit kan worden afgeleid, dat de Commissie de klachten heeft afgewezen wegens het ontbreken van een mededingingsregeling in de zin van artikel 85, lid 1, van het Verdrag, op grond dat de gelaakte gedraging door de overheid aan de betrokken ondernemingen was opgelegd en geen commerciële keuze weerspiegelde.

46 Het is weliswaar vaste rechtspraak, dat de Commissie, behalve in het geval waarin het voorwerp van de klacht tot haar uitsluitende bevoegdheden behoort, niet verplicht is zich uit te spreken over het bestaan van een in een klacht gelaakte inbreuk

op artikel 85 van het Verdrag (arrest Hof van 18 oktober 1979, zaak 125/78, GEMA, Jurispr. 1979, blz. 3173, r. o. 17; arresten Gerecht van 18 september 1992, zaak T-24/90, Automec, Jurispr. 1992, blz. II-2223, r. o. 75 en 76, 18 november 1992, zaak T-16/91, Rendo e. a., Jurispr. 1992, blz. II-2417, r. o. 98, en 27 juni 1995, zaak T-186/94, Guérin Automobiles, Jurispr. 1995, blz. II-1753, r. o. 23, en het arrest Koelman, reeds aangehaald, r. o. 39). Wanneer de Commissie evenwel een klacht afwijst op grond dat er geen sprake is van een inbreuk op de mededingingsregels van het Verdrag, dient zij in haar afwijzingsbeschikking de feiten en overwegingen uiteen te zetten waarop die conclusie is gebaseerd. In dat geval dient bij het rechterlijk toezicht te worden nagegaan, of de feiten juist zijn weergegeven en of er geen sprake is van een kennelijk onjuiste beoordeling van de feiten, van misbruik van bevoegdheid dan wel van dwalingen ten aanzien van het recht (arresten Hof van 17 november 1987, gevoegde zaken 142/84 en 156/84, BAT en Reynolds, Jurispr. 1987, blz. 4487, en 15 juni 1993, zaak C-225/91, Matra, Jurispr. 1993, blz. I-3203, r. o. 23 en 25, en het arrest Asia Motor France II, reeds aangehaald, r. o. 33).

47 De twee door verzoekers ter ondersteuning van hun vordering tot nietigverklaring aangevoerde middelen dienen in het licht van deze overwegingen te worden onderzocht.

Het middel inzake kennelijk onjuiste beoordeling

Argumenten van partijen

48 Volgens verzoekers kleeft aan de bestreden beschikking dezelfde kennelijke beoordelingsfout als aan de beschikking van 5 december 1991. De afwijzingsgrond van de bestreden beschikking is niets meer dan een herhaling van de eerste afwijzingsgrond van de beschikking van 5 december 1991. In het arrest Asia Motor France II heeft het Gerecht geoordeeld, dat deze eerste afwijzingsgrond op een kennelijke beoordelingsfout berustte en de Commissie heeft geen nieuwe gegevens aangevoerd op grond waarvan zou kunnen worden geconcludeerd, dat zulks in casu niet het geval is.

49 Om in weerwil van de duidelijke bewoordingen van het arrest Asia Motor France II de bestreden beschikking te geven, moest de Commissie bovendien enkele van de door het Gerecht in dit arrest onderzochte stukken denatureren door daaraan een betekenis toe te kennen die ze niet hadden.

50 De Commissie antwoordt hierop, dat de bestreden beschikking niet als een eenvoudige „herhaling" van de beschikking van 5 december 1991 kan worden beschouwd, maar een nieuwe beschikking is, die is gegeven op basis van nieuwe gegevens die na de eerste beschikking aan het licht zijn gekomen, waaronder inzonderheid de antwoorden op de nieuwe verzoeken om inlichtingen. Deze nieuwe beschikking is gebaseerd op feiten die worden bevestigd door nieuwe bewijselementen, die de concessiehouders op Martinique in antwoord op de verzoeken om inlichtingen te harer kennis hebben gebracht.

51 Volgens de Commissie blijkt uit de antwoorden op de nieuwe verzoeken om inlichtingen, dat de Franse administratie in 1977 in het Franse moederland een regeling tot beperking van de invoer van Japanse voertuigen had ingevoerd, in het kader waarvan zij de betrokken importeurs elk jaar meedeelde, hoeveel voertuigen zij mochten invoeren. Ofschoon de toepassing van die regeling op geen enkele wetsbepaling was gebaseerd en slechts mondeling was besproken, kan uit het hele administratieve kader worden afgeleid, dat de importeurs de facto geen mogelijkheid hebben gehad om voorbij te gaan aan de instructies van de administratie, die zij als echte bevelen beschouwden. Zij verwijst in dit verband in het bijzonder naar de pressiemogelijkheden waarover de administratie beschikte; deze kon de erkende importeurs immers uitsluiten van de regeling van de toelating per type voor nieuwe modellen of kon hun zelfs hun status van erkend importeur ontnemen.

52 Uit de overgelegde stukken blijkt eveneens, dat een soortgelijke, maar niet identieke, regeling in 1982 op Martinique was ingevoerd om de invoer in dit departement te beperken. Evenals in het Franse moederland werden de marktaandelen van de concessiehouders van de vijf betrokken merken op het tijdstip van invoering van de regeling bevroren. Uit de door de concessiehouders overgelegde stukken

blijkt, dat deze van de importeurs slechts zoveel gelijkvormigheidscertificaten hebben gekregen als met de door de administratie vastgestelde quota overeenkwam. Voor de afgifte van deze documenten, die zijn voorgeschreven voor het in het verkeer brengen van een voertuig, zijn bij uitsluiting de erkende importeurs bevoegd.

53 Wat meer in het bijzonder het verslag van een interministeriële bijeenkomst en het protocol van overeenstemming betreft, die door het Gerecht in de rechtsoverwegingen 39 tot en met 44 van het arrest Asia Motor France II zijn onderzocht, blijkt uit de antwoorden op de verzoeken om inlichtingen en uit de tot staving van deze antwoorden overgelegde documenten, dat de bijeenkomst en het protocol van overeenstemming in de eerste plaats tot doel hadden, het aantal waarmee Toyota het quotum had overschreden, te doen terugvloeien naar de concurrenten van Toyota naar evenredigheid van hun respectieve aandelen in de sinds 1982 verrichte verdeling, en, in de tweede plaats, in een breder perspectief de regels voor de toekomst vast te stellen om de administratie in staat te stellen van de importeurs formele, schriftelijke verbintenissen te verkrijgen. Voorts wordt in het akkoord de sinds 1982 toegepaste verdeelsleutel gehandhaafd; het enige nieuwe element zijn de modaliteiten tot regularisatie van de quotumoverschrijding waaraan de concessiehouder van Toyota zich schuldig had gemaakt.

54 De concessiehouder van Toyota had het quotum overschreden door voorlopige kentekenplaten af te geven voor voertuigen waarvoor hij niet kon verwachten gelijkvormigheidscertificaten te krijgen.

Beoordeling door het Gerecht

55 Er zij om te beginnen aan herinnerd, dat de Commissie verzoekers' klachten reeds in een beschikking van 5 december 1991 had afgewezen, onder meer op grond dat de marktdeelnemers op wie deze klachten betrekking hadden, niet over autonomie

beschikten. In zijn arrest Asia Motor France II stelde het Gerecht vast, dat de beschikking, voor zover zij op deze afwijzingsgrond was gebaseerd, „een kennelijk onjuiste beoordeling van de feiten" bevatte, die ertoe had geleid, dat de Commissie „een dwaling ten aanzien van het recht met betrekking tot de toepasselijkheid van artikel 85 van het Verdrag op de gedragingen van de betrokken marktdeelnemers" had begaan (r. o. 55). Het Gerecht was tot deze slotsom gekomen, nadat het eerst twee documenten had onderzocht die betrekking hadden op de invoer op Martinique van Japanse auto's en door klagers gedurende de administratieve procedure voor de Commissie waren overgelegd. Het ging om een verslag van een interministeriële bijeenkomst van 19 oktober 1987 en het aan dit verslag gehechte „protocol van overeenstemming". Nadat het Gerecht eerst had vastgesteld, dat deze elementen van het dossier „op het eerste gezicht een belangrijke aanwijzing vormen", dat de betrokken marktdeelnemers „over een reële autonomie beschikken" (arrest Asia Motor France II, r. o. 44), onderzocht het vervolgens de motivering van de beschikking van 5 december 1991, voor zover daarbij niet alleen de klacht van Somaco van 5 juni 1990 met betrekking tot het bestaan van een mededingingsregeling tussen de concessiehouders op Martinique, maar ook de door de andere verzoekers op 18 november 1985 en 29 november 1988 ingediende klachten met betrekking tot het bestaan van een mededingingsregeling tussen de importeurs in het Franse moederland, waren afgewezen. Na onderzoek van twee andere documenten, te weten een schrijven van het Ministerie van Industrie, Post en Telecommunicatie en Toerisme van 1 juli 1987 en een vonnis van het Tribunal de commerce te Parijs van 16 maart 1990, concludeerde het Gerecht, dat de verschillende stukken van het dossier geen steun boden aan de conclusie, dat de marktdeelnemers in het Franse moederland en op Martinique, op wie de verschillende klachten betrekking hadden, over geen enkele autonomie of „speelruimte" beschikten (r. o. 55).

56 Nadat het Gerecht bij zijn arrest Asia Motor France II de beschikking van 5 december 1991 nietig had verklaard, heeft de Commissie het onderzoek van de klachten voortgezet door maatregelen van instructie te treffen. Dienaangaande wordt in de bestreden beschikking gesteld, dat „het Gerecht twijfels had over de conclusies waartoe de Commissie hoofdzakelijk op basis van uit het departement Martinique afkomstige documenten was gekomen (...) Derhalve hadden de nieuwe verzoeken om inlichtingen die op grond van artikel 11 van verordening nr. 17 zowel tot de Franse autoriteiten als tot de importeurs op Martinique waren gericht, betrekking op deze documenten (...)."

57 In de bestreden beschikking heeft de Commissie gesteld, dat uit het onderzoek van de antwoorden op de verzoeken om inlichtingen „blijkt, dat de Franse autoriteiten reeds in 1977 op het hele grondgebied van de Franse Republiek — maar specifiek in het departement Martinique — een overheidsregeling voor de invoer van voertuigen uit derde landen hadden ingevoerd in het kader van de handelspolitiek ter zake van motorvoertuigen, die toentertijd op nationaal niveau werd gevoerd". Voorts is zij tot de slotsom gekomen, dat „afdoende (is) gebleken, dat de betrokken importeurs, en inzonderheid die op Martinique, bij de uitvoering van de betrokken invoerregeling over geen enkele speelruimte beschikten".

58 Om de wettigheid van deze afwijzingsgrond te toetsen, zal het Gerecht de gedraging die wordt gelaakt in de klachten van 18 november 1985 en 29 november 1988 met betrekking tot de invoer in het Franse moederland, enerzijds, en de gedraging die wordt gelaakt in de klacht van 5 juni 1990 met betrekking tot de invoer op Martinique, anderzijds, afzonderlijk onderzoeken.

De klachten van J.-M. Cesbron van 18 november 1985 en van J.-M. Cesbron, Asia Motor France, Monin Automobiles en EAS van 29 november 1988 tegen de importeurs in het Franse moederland

59 De betrokken klachten hebben betrekking op het bestaan van een mededingingsregeling tussen de importeurs van auto's van de Japanse merken Toyota, Honda, Nissan, Mazda en Mitsubishi in Frankrijk en de Franse administratie, waarbij de importeurs voor Frankrijk van de genoemde merken zouden hebben ingestemd met een beperking van hun gezamenlijk aandeel op de binnenlandse Franse automarkt tot 3 % als tegenprestatie voor een verbintenis van de Franse autoriteiten om het wagenpark aan auto's van oorsprong uit Japan uitsluitend voor hen te reserveren, enerzijds, en het bestaan van een mededingingsregeling tussen de betrokken ondernemingen om hun gezamenlijk marktaandeel onderling te verdelen, anderzijds.

60 Eerst moet worden nagegaan, of de afwijzingsgrond, dat de importeurs „bij de toepassing van de betrokken invoerregeling over geen enkele autonomie beschikten", gegrond is. Zelfs indien de gedraging van een onderneming niet onder artikel 85, lid 1, van het Verdrag zou vallen, omdat de onderneming geen autonomie bezit (arrest Hof van 16 december 1975, gevoegde zaken 40/73 tot 48/73, 50/73, 54/73, 55/73, 56/73, 111/73, 113/73 en 114/73, Suiker Unie e. a., Jurispr. 1975, blz. 1663, r. o. 36-73), betekent dit evenwel niet, dat elke door de nationale overheid wenselijk geachte of gestuurde gedraging buiten de werkingssfeer van deze bepaling valt. Wanneer derhalve een overheidsmaatregel de elementen van een tussen de marktdeelnemers van een sector tot stand gekomen mededingingsregeling overneemt of wordt vastgesteld na overleg met en met instemming van de betrokken marktdeelnemers, kunnen deze marktdeelnemers zich niet op de dwingende aard van de regeling beroepen om zich aan de toepassing van artikel 85, lid 1, te onttrekken (zie inzonderheid arresten Hof van 30 januari 1985, zaak 123/83, BNIC, Jurispr. 1985, blz. 391, r. o. 19-23, 30 april 1986, gevoegde zaken 209/84-213/84, Asjes e. a., Jurispr. 1986, blz. 1425, r. o. 77, en 1 oktober 1987, zaak 311/85, VVR, Jurispr. 1987, blz. 3801, r. o. 24).

61 Wanneer daarentegen een dwingende bestuursrechtelijke bepaling die van invloed kan zijn op de mededinging binnen de gemeenschappelijke markt en het handelsverkeer tussen Lid-Staten ongunstig kan beïnvloeden, geen verband houdt met een in artikel 85, lid 1, van het Verdrag bedoelde gedraging van ondernemingen, valt de naleving van een dergelijke bepaling door ondernemingen op zichzelf niet binnen de werkingssfeer van artikel 85, lid 1 (zie arresten Hof van 17 november 1993, zaak C-2/91, Meng, Jurispr. 1993, blz. I-5791, r. o. 22, en zaak C-245/91, Ohra Schadeverzekeringen, Jurispr. 1993, blz. I-5851, r. o. 15). In een dergelijk geval missen de marktdeelnemers namelijk de door artikel 85, lid 1, van het Verdrag vereiste speelruimte.

62 In casu hebben de Franse autoriteiten in hun antwoord van 11 november 1993 op het verzoek om inlichtingen van de Commissie van 25 augustus 1993 bevestigd, dat zij in 1977 hadden besloten, maatregelen te treffen om het marktaandeel van Japanse voertuigen te beperken tot 3 % van de markt in het moederland, en dat zij in die context hadden besloten, de toegestane invoer te verdelen tussen de vijf erkende importeurs die toentertijd op de markt actief waren, met inachtneming van de marktaandelen die dezen op dat tijdstip bezaten, en geen nieuwe importeurs

van Japanse merken te erkennen. Voor de toepassing van dit beleid stelden zij iedere importeur elk jaar in kennis van het exacte aantal voertuigen dat met zijn quotum overeenkwam en instrueerden zij hem, niet meer auto's in te voeren.

63 Met inaanmerkingneming van de hierboven in de rechtsoverwegingen 60 en 61 genoemde beginselen moet worden onderzocht, of de bestreden beschikking de conclusie toelaat, dat de Franse autoriteiten de ondernemingen tegen wie de klachten zijn gericht, deze invoerregeling in dier voege hebben opgelegd, dat deze laatsten over geen enkele speelruimte meer beschikten.

64 Om te beginnen moet worden vastgesteld, dat de Franse autoriteiten zelf hebben bevestigd, dat de in de klachten gelaakte handelwijze de importeurs van Japanse auto's in het Franse moederland door geen enkele bepaling van Frans recht werd voorgeschreven. Deze autoriteiten hebben namelijk in hun antwoord op het verzoek van 25 augustus 1993 gesteld, dat de „door Frankrijk ingevoerde regeling van toezicht op de invoer van Japanse voertuigen slechts mondeling was besproken".

65 Aangezien er geen sprake is van een dwingende bestuursrechtelijke bepaling die de gelaakte handelwijze voorschrijft, kan de Commissie de klachten enkel dan op grond van gebrek aan autonomie van de betrokken ondernemingen afwijzen, indien uit objectieve, relevante en overeenstemmende aanwijzingen blijkt, dat de nationale autoriteiten hun deze handelwijze eenzijdig hebben opgelegd door onweerstaanbare druk uit te oefenen, bij voorbeeld door te dreigen met overheidsmaatregelen die hun aanzienlijke verliezen zouden kunnen berokkenen.

66 Gebleken is evenwel, dat de Commissie aan haar bestreden beschikking, voor zover deze betrekking heeft op de klachten betreffende de invoer van Japanse voertuigen in het Franse moederland, dezelfde elementen ten grondslag heeft gelegd als die waarmee zij in haar eerdere beschikking van 5 december 1991 de conclusie heeft geschraagd, dat de betrokken marktdeelnemers over geen enkele autonomie of „speelruimte" beschikten. Derhalve hebben de elementen die de Commissie in

haar verweerschrift (punten 12-17) en haar dupliek (punten 8-10) als „nieuwe elementen" heeft aangemerkt, enkel betrekking op de situatie op Martinique. Bovendien hebben de Franse autoriteiten in hun antwoord op het nieuwe verzoek om inlichtingen slechts een algemene beschrijving van de werking van de regeling tot beperking van de invoer gegeven en hebben zij inzonderheid geen enkel element aangedragen tot staving of toelichting van de verklaring, dat de betrokken importeurs, die alleen maar uitvoering hebben gegeven aan maatregelen die uit overheidsbesluiten voortvloeien, zonder over een speelruimte te beschikken, niets kan worden verweten.

67 In zijn arrest Asia Motor France II (r. o. 55) overwoog het Gerecht evenwel, op basis van de elementen van het dossier die de Commissie had bijeengebracht tijdens de administratieve procedure die tot de beschikking van 5 december 1991 heeft geleid, enerzijds, en van de elementen die de partijen tijdens de procedure voor het Gerecht in die zaak hadden aangedragen, anderzijds, dat de conclusie van de Commissie, dat de importeurs van voertuigen van Japanse merken in het Franse moederland en op Martinique bij de uitvoering van de invoerregeling over geen enkele speelruimte beschikten, op een kennelijk onjuiste beoordeling van de feiten berustte.

68 De Commissie heeft voor het Gerecht weliswaar verklaard, dat de Franse administratie indirecte druk op de importeurs had kunnen uitoefenen door hun erkenning in te trekken of door hen uit te sluiten van de regeling van de toelating per type voor nieuwe modellen. Geen element van het dossier laat evenwel de conclusie toe, dat dergelijke druk inderdaad op de importeurs is uitgeoefend, en deze kwestie is tijdens de administratieve procedure noch bij de Franse autoriteiten, noch bij de importeurs in het Franse moederland nagegaan. Bijgevolg kon de Commissie zonder een dergelijk onderzoek niet concluderen, dat dergelijke druk inderdaad door de Franse autoriteiten is uitgeoefend.

69 Voorts heeft de Commissie ter terechtzitting opgemerkt, dat het besluit van de administratie om geen andere Japanse merken dan die van de vijf betrokken importeurs te erkennen, een integrerend onderdeel van de ingevoerde regeling is en kan

worden beschouwd als de „tegenprestatie" voor de aanvaarding door de importeurs van het door de administratie wenselijk geachte beleid, hetgeen op het eerste gezicht het bestaan van door de Franse autoriteiten uitgeoefende onweerstaanbare druk lijkt uit te sluiten. Dit wordt overigens bevestigd door de brief van het Ministerie van Industrie, Post en Telecommunicatie en Toerisme van 1 juli 1987 (bijlage 27 bij het verzoekschrift), volgens welke de parallelinvoer van Japanse voertuigen de feitelijke exclusiviteit, die de vijf in het Franse moederland erkende importeurs „als tegenprestatie voor hun zelfbeperking" is verleend, geleidelijk dreigt aan te tasten. In deze brief heet het eveneens, dat deze „ontwikkeling (...) er snel toe kan leiden, dat de erkende importeurs het gehele stelsel van zelfbeperking ter discussie zullen stellen". Dat het voor de marktdeelnemers mogelijk was de invoerregeling voor Japanse auto's in het Franse moederland ter discussie te stellen, wijst er evenwel op, dat deze marktdeelnemers bij de uitvoering van de betrokken invoerregeling niet van elke autonomie waren verstoken.

70 Derhalve moet worden geconcludeerd, dat gelet op de vaststelling die het Gerecht in rechtsoverweging 55 van zijn arrest Asia Motor France II heeft gedaan, de bestreden beschikking bij gebreke van nieuwe elementen betreffende de in het Franse moederland toepasselijke invoerregeling, niet berust op objectieve, relevante en overeenstemmende aanwijzingen waaruit blijkt dat de Franse autoriteiten eenzijdig onweerstaanbare druk hebben uitgeoefend op de betrokken ondernemingen om deze ertoe te brengen de in de klachten gelaakte handelwijze te volgen.

71 Uit al het voorgaande volgt, dat de Commissie de feiten kennelijk onjuist heeft beoordeeld toen zij op grond van de haar ter beschikking staande elementen oordeelde, dat de handelwijze van de in het Franse moederland erkende importeurs zo weinig autonoom was, dat zij daarom niet binnen de werkingssfeer van artikel 85, lid 1, van het Verdrag viel. Bij gebreke van bewijzen voor het bestaan van onweerstaanbare druk als beschreven in rechtsoverweging 65 hierboven, waardoor de importeurs zouden zijn gedwongen een beperking van hun invoer te aanvaarden, dient de handelwijze van de importeurs die zich richten naar de wensen van de Franse administratie, daarbij rekening houdend met alle relevante gevaren en voordelen, als de uitoefening van een commerciële keuze te worden beschouwd.

72 Mitsdien moet de bestreden beschikking nietig worden verklaard, voor zover daarbij de klachten van J.-M. Cesbron van 18 november 1985 en van J.-M. Cesbron, Asia Motor France, Monin Automobiles en EAS van 29 november 1988 zijn afgewezen.

De klacht van Somaco van 5 juni 1990 tegen de concessiehouders op Martinique

73 Blijkens die klacht werd Somaco in juni 1988 opgericht om op Martinique Japanse en Koreaanse voertuigen van de merken Daihatsu, Isuzu, Hyundai, Suzuki en Subaru in te voeren. In haar klacht stelt Somaco, dat zij het slachtoffer is van een ongeoorloofde mededingingsregeling tussen de concessiehouders van de Japanse merken Toyota, Honda, Mazda, Mitsubishi en Nissan, „die door de Franse administratie wordt gedekt en ertoe strekt, de toegang van Japanse en Koreaanse voertuigen tot de markt op Martinique tot vijf Japanse merken te beperken". Verder stelt zij, dat diezelfde concessiehouders „de markt, die door de administratie is vastgesteld op 15 % van het aantal registraties, onderling verdelen ten koste van de vennootschap Somaco, die van deze markt is uitgesloten". Tot staving van haar klacht legde zij twee documenten over, te weten het verslag van een interministeriële bijeenkomst van 19 oktober 1987 en het aan dit verslag gehechte „protocol van overeenstemming".

74 Om te beginnen zij opgemerkt, dat verzoekers de bestreden beschikking niet aanvechten voor zover daarbij de grief, dat het onmogelijk zou zijn Koreaanse voertuigen van het merk Hyundai op Martinique in te voeren, wordt afgewezen wegens het ontbreken van gemeenschapsbelang.

75 Met betrekking tot de invoer van Japanse auto's in Frankrijk, waartoe het departement Martinique behoort, hebben de Franse autoriteiten in hun antwoord van 11 november 1993 op het verzoek om inlichtingen van de Commissie van 25 augustus 1993 verklaard, dat slechts de vijf importeurs van de merken Toyota, Honda, Mitsubishi, Mazda en Nissan in Frankrijk zijn erkend. Het gaat om de in

rechtsoverweging 2 van het onderhavige arrest genoemde importeurs, tegen wie de klachten van 18 november 1985 en 29 november 1988 zijn gericht.

76 Verzoekers betwisten niet, dat slechts deze vijf importeurs, die de vijf genoemde merken vertegenwoordigen, door de Franse administratie zijn erkend. Vaststaat overigens, dat deze erkende importeurs bij uitsluiting bevoegd zijn voor de afgifte van gelijkvormigheidscertificaten aan de concessiehouders op Martinique, en dat de verkrijging van een gelijkvormigheidscertificaat een noodzakelijke voorwaarde is voor de registratie van een ingevoerd voertuig op Martinique.

77 Derhalve staat de in de rechtsoverwegingen 74 en 75 van het onderhavige arrest beschreven regeling — los van de vraag of zij eenzijdig door de Franse autoriteiten is opgelegd, dan wel berust op een tussen de vijf erkende importeurs en de Franse autoriteiten gesloten overeenkomst — eraan in de weg, dat de vennootschappen die in Frankrijk (in het moederland en op Martinique) andere Japanse auto's dan auto's van de merken Toyota, Honda, Mazda, Mitsubishi en Nissan willen invoeren, toegang krijgen tot de markt. Dat de vennootschap Somaco op Martinique geen auto's van de merken Daihatsu, Isuzu, Suzuki en Subaru kan verhandelen, vloeit derhalve in geen geval voort uit het bestaan van een eventuele mededingingsregeling tussen de in de klacht bedoelde concessiehouders op Martinique.

78 Voorts heeft de Commissie in haar bestreden beschikking de in de klacht aangevoerde grieven onderzocht, hoewel uit het voorafgaande volgt, dat zij zich had kunnen afvragen, welk belang de vennootschap Somaco bij de vaststelling van de gestelde inbreuk heeft. Zo heeft de Commissie na de nietigverklaring van de beschikking van 5 december 1991 een nieuw onderzoek ingeleid (zie r. o. 16 hierboven). Na onderzoek van de antwoorden op de verzoeken om inlichtingen die zij tot de Franse autoriteiten en tot de concessiehouders op Martinique had gericht, en van de door verzoekers overeenkomstig artikel 6 van verordening nr. 99/63 ingediende opmerkingen over de mededeling van de Commissie van 10 januari 1994,

heeft de Commissie deze klacht afgewezen, onder meer op grond dat de concessiehouders bij de uitvoering van de betrokken invoerregeling geen autonomie bezaten.

79 In zijn arrest Asia Motor France II heeft het Gerecht vastgesteld, dat deze afwijzingsgrond was gebaseerd op een kennelijk onjuiste beoordeling van de feiten (r. o. 55). Derhalve moet worden nagegaan, of de nieuwe gegevens die zijn verkregen tijdens het onderzoek dat is ingesteld na de nietigverklaring door het Gerecht van de beschikking van de Commissie van 5 december 1991, een nieuw licht kunnen werpen op de documenten waaraan het Gerecht, na een eerste onderzoek, in zijn arrest Asia Motor France II een grote bewijskracht aangaande het waarschijnlijke bestaan van een wilsovereenstemming had toegekend.

80 Bij zijn onderzoek van de gegrondheid van deze reden voor afwijzing van de klacht stelt het Gerecht om te beginnen vast, dat de in de klacht gelaakte handelwijze de concessiehouders van Japanse auto's op Martinique door geen enkele bepaling was voorgeschreven.

81 Vervolgens moet worden nagegaan, of uit objectieve, relevante en overeenstemmende aanwijzingen blijkt, dat de nationale autoriteiten eenzijdig onweerstaanbare druk hebben uitgeoefend op de betrokken concessiehouders om deze ertoe te brengen de in de klacht gelaakte handelwijze te volgen.

82 Bij het onderzoek van de door de Commissie in haar verweerschrift (punten 12-17) en haar dupliek (punten 8-10) als „nieuwe gegevens" aangemerkte gegevens, wijst het Gerecht in de eerste plaats op een brief van 19 augustus 1982 van de staatssecretaris van de minister voor Overzeese departementen en gebiedsdelen aan de voorzitter van de organisatie van importeurs van buitenlandse voertuigen Antillen-Guyana, waarin wordt bevestigd, dat de Franse administratie, om het penetratiepercentage van voertuigen van Japanse merken op de markt van de overzeese departementen te verlagen, aldaar in 1982 een soortgelijke, doch niet identieke regeling als in het Franse moederland had ingevoerd. In deze brief heet het, dat

„gezien het specifieke karakter van deze departementen en de hoge verkoopcijfers in 1980 en 1981, het aandeel van Japanse merken (...) in een eerste fase, voor 1982, zou moeten worden teruggebracht tot 15 %".

83 Bovendien blijkt, dat de invoer van Japanse auto's op Martinique, althans tot 1991, was beperkt tot 15 % van het totale aantal in dit departement geregistreerde voertuigen. Bij wijze van voorbeeld kunnen worden genoemd een brief van de prefectuur van de regio Martinique van 29 december 1987 (bijlage 3.1 bij de dupliek) en een brief van deze instantie aan de concessiehouder van Mazda van januari 1991 (bijlage 3.2 bij de dupliek), waarin melding wordt gemaakt van dit plafond van 15 %.

84 Het Gerecht stelt vervolgens vast, dat uit de stukken van het dossier, en inzonderheid uit de brief van de staatssecretaris van de minister voor Overzeese departementen en gebiedsdelen van 19 augustus 1982 blijkt, dat het quotum van 15 % van de op Martinique geregistreerde voertuigen door de Franse autoriteiten eenzijdig aan de lokale importeurs is opgelegd. Dit punt werd zelfs niet betwist in de klacht van Somaco, waar wordt gesproken van een door de Franse administratie op 15 % vastgesteld quotum. Dat de concessiehouders geen autonomie bezitten, wordt voorts geschraagd door het feit, dat de beperking van de invoer van Japanse auto's tot 15 % van de markt op Martinique de markt van de concessiehouders met 50 % deed inkrimpen. Het wordt immers niet betwist, dat het penetratiepercentage van Japanse auto's op Martinique vóór de invoering van de gelaakte invoerregeling rond 30 % bedroeg.

85 Uit de door de Commissie overgelegde stukken blijkt voorts, dat de overheidsinstanties tijdens dezelfde periode het quotum van 15 % hebben verdeeld tussen de merken die worden vertegenwoordigd door de vijf concessiehouders tegen wie de klacht was gericht. De in de punten 13-16 van het verweerschrift en in punt 12 van de dupliek genoemde documenten staven de vaststelling van de Commissie, dat de verdeling van het quotum tussen de concessiehouders op Martinique niet het resultaat was van overleg tussen deze ondernemingen, in voorkomend geval met steun van de Franse autoriteiten, maar door deze autoriteiten, in het bijzonder door het directoraat mechanische industrie (DIMME) van het Ministerie van Industrie, op

voorstel van de prefect van de regio Martinique, eenzijdig aan de concessiehouders is opgelegd. Dat de individuele quota voor elke concessiehouder door de overheid zijn vastgesteld, blijkt ook uit de brief van 3 september 1986 van de concessiehouder van Nissan aan de prefect van Martinique (bijlage 1.6 bij de dupliek), waarin deze concessiehouder zich erover beklaagt, dat „het (hem) toegekende quotum veel te laag is en (zijn) onderneming niet in staat stelt zich normaal te ontwikkelen, te meer daar het voortdurend wordt verlaagd". Indien de concessiehouders de markt op Martinique onder elkaar hadden verdeeld, zou de concessiehouder van Nissan zich immers rechtstreeks tot de andere concessiehouders hebben gewend om verhoging van zijn quotum te verkrijgen, en niet tot de overheid.

86 Het Gerecht stelt vervolgens vast, dat de ondoordringbaarheid van de aldus door de overheid ingevoerde regeling werd verzekerd door het feit, dat de vijf erkende importeurs van Japanse auto's in het Franse moederland, overeenkomstig de instructies van de nationale autoriteiten, de concessiehouder van „hun" merk op Martinique slechts een aantal gelijkvormigheidscertificaten stuurden dat precies overeenkwam met het door het DIMME voor deze concessiehouder vastgestelde quotum. Dit wordt overigens bevestigd door de brief van de staatssecretaris van de minister voor Overzeese departementen en gebiedsdelen van 19 augustus 1982, volgens welke „de geraamde verkoopcijfers van elk merk door het Ministerie van Onderzoek en Industrie worden meegedeeld aan de importeurs in het moederland, die zich ertoe verbinden de lokale importeurs te voorzien van het overeenkomstige aantal certificaten om registratie van de voertuigen mogelijk te maken".

87 Gelet op het feit, dat de erkende importeurs van de vijf Japanse merken bij uitsluiting bevoegd zijn voor de afgifte van gelijkvormigheidscertificaten aan de concessiehouders op Martinique, en dat de verkrijging van een gelijkvormigheidscertificaat een noodzakelijke voorwaarde is voor de registratie van een ingevoerd voertuig op Martinique, konden de concessiehouders op Martinique niet anders dan de consequenties van de tussen de erkende importeurs en de Franse autoriteiten tot stand gekomen overeenkomst te aanvaarden.

88 Uit het voorgaande volgt, dat de conclusie van de Commissie, dat de concessiehouders op Martinique tegen wie de klacht van Somaco was gericht, „bij de uitvoering van de betrokken invoerregeling over geen enkele autonomie beschikten", op het eerste gezicht op objectieve, relevante en overeenstemmende aanwijzingen berust.

89 Vervolgens moet worden nagegaan, of verzoekers „tegenstrijdige" gegevens hebben aangedragen, waaruit zou blijken dat de concessiehouders van Japanse auto's over enige speelruimte beschikten bij de verdeling van het door de Franse autoriteiten op 15 % bepaalde quotum voor de invoer van Japanse auto's op Martinique.

90 Verzoekers beroepen zich in de eerste plaats op het verslag van de interministeriële bijeenkomst van 19 oktober 1987 en op het aan dit verslag gehechte „protocol van overeenstemming".

91 De bewoordingen zelf van deze documenten laten uitschijnen, dat de concessiehouders van Japanse voertuigen tegen wie de klacht was gericht, een mededingingsregeling waren aangegaan tot verdeling van het door de Franse administratie vastgestelde quotum van 15 %. Op basis van de bewoordingen van deze documenten had het Gerecht in zijn arrest Asia Motor France II (r. o. 44) geconcludeerd, dat deze documenten „op het eerste gezicht een belangrijke aanwijzing vormen", dat de betrokken marktdeelnemers „over een reële autonomie beschikken".

92 In haar bestreden beschikking verklaart de Commissie evenwel, dat in het licht van de nieuwe gegevens die te harer kennis zijn gebracht in het kader van het onderzoek dat zij heeft verricht na de uitspraak van het arrest Asia Motor France II, het verslag van de interministeriële bijeenkomst van 19 oktober 1987 en het daaraan gehechte „protocol van overeenstemming", in hun juiste context geplaatst, niet afdoen aan het exclusieve overheidskarakter van de invoerregeling. Daartoe stelt

zij, dat de bijeenkomst van 19 oktober 1987, die door de prefect was belegd, „uitsluitend handelde over het nevenprobleem van de modaliteiten van de door de administratie geëiste ‚restitutie' door de vennootschap CCIE, de lokale vertegenwoordiger van Toyota, van 487 voertuigen die deze sinds 1982 te veel had verkocht, vergeleken met het aantal dat zij mocht invoeren".

93 Het Gerecht stelt vast, dat de concessiehouder van het merk Toyota op Martinique tussen 1982 en 1986 het hem toegekende quotum aanzienlijk had overschreden (zie inzonderheid bijlagen 3.2 en 3.6 bij de dupliek). De overschrijding van het quotum wordt door verzoekers overigens niet betwist. Partijen zijn het er ook over eens, dat deze concessiehouder in staat was meer voertuigen dan zijn jaarlijkse quotum te verkopen door de voertuigen boven zijn quotum door middel van voorlopige kentekenplaten („WW"-platen) te registreren.

94 Uit de stukken van het dossier blijkt eveneens, dat de Franse autoriteiten, nadat zij hadden vastgesteld dat de concessiehouder van het merk Toyota misbruik maakte van de regeling van voorlopige registratie, uiterlijk in maart 1987 hebben besloten de afgifte van de voorlopige (WW-)registratiebewijzen voortaan in mindering te brengen op het aan elk merk toegekende quotum [zie inzonderheid de brieven van de prefectuur van de regio Martinique van 11 maart 1987 aan de concessiehouder van het merk Mitsubishi (waarvan een passage is aangehaald in het antwoord van de Commissie van 23 november 1995 op de vragen van het Gerecht) en aan de concessiehouder van het merk Mazda (bijlage 2.2 bij de dupliek)].

95 Met betrekking tot het wegwerken van de quotumoverschrijding die de concessiehouder van het merk Toyota tussen 1982 en 1986 had kunnen realiseren door misbruik te maken van de regeling van voorlopige registratie, is het Gerecht van oordeel, dat de Commissie redelijkerwijze heeft kunnen concluderen, dat de op initiatief van de prefect van de regio Martinique (bijlage 3.7 bij de dupliek) georganiseerde bijeenkomst van 19 oktober 1987 eveneens een uiting was van de wil van de overheid om naleving van de door haar eenzijdig opgelegde invoerregeling af te dwingen. In het protocol van overeenstemming wordt weliswaar gesproken van een plafond van 15 % en van een verdeelsleutel voor die 15 %, doch dit betekent niet noodzakelijkerwijs, dat de concessiehouders een mededingingsregeling zijn aangegaan die onder artikel 85, lid 1, van het Verdrag valt. De tijdens het nieuwe

onderzoek aan het licht gekomen stukken ondersteunen immers de stelling, dat de concessiehouders het noodzakelijk achtten, het door de overheid sinds 1982 eenzijdig opgelegde, ongeschreven invoerbeleid te „codificeren", om in de toekomst problemen als die met de concessiehouder van het merk Toyota te voorkomen.

96 Bijgevolg hebben verzoekers, die zich enkel op de bewoordingen van het verslag van de interministeriële bijeenkomst van 19 oktober 1987 en van het daaraan gehechte „protocol van overeenstemming" baseren om aan te tonen dat inbreuk is gemaakt op artikel 85, niet het bewijs geleverd, dat de Commissie de feiten kennelijk onjuist heeft beoordeeld toen zij in haar bestreden beschikking concludeerde, dat deze documenten, in hun juiste context geplaatst, niet afdoen aan het exclusieve overheidskarakter van de invoerregeling.

97 Vervolgens moet worden vastgesteld, dat geen enkel ander door verzoekers aangevoerd document de stelling van de Commissie, dat de concessiehouders op Martinique „bij de uitvoering van de betrokken invoerregeling over geen enkele autonomie beschikten", aan het wankelen kan brengen.

98 Zo stelt het Gerecht met betrekking tot de brief van het Ministerie van Industrie, Post en Telecommunicatie en Toerisme van 1 juli 1987 (bijlage 27 bij het verzoekschrift) vast, dat dit document weliswaar relevant is voor het onderzoek van de grieven die worden aangevoerd in de klachten tegen de importeurs van Japanse auto's in het Franse moederland, doch geen enkele aanwijzing bevat omtrent de op Martinique toepasselijke invoerregeling.

99 Wat de andere in het verzoekschrift genoemde documenten betreft, zoals het verslag van de bijeenkomst van de Conseil général van Martinique van 27 januari 1983 of de verklaring van de directeur-generaal van Sigam, de concessiehouder van het merk Nissan, van 26 februari 1991, hebben sommige van de aangehaalde passages uitsluitend betrekking op de verhouding tussen de overheid en de importeurs in het Franse moederland. De brief die de organisatie van importeurs van buitenlandse voertuigen Antillen-Guyana in januari 1981 aan de president van de Franse Republiek heeft gestuurd, maakt melding van de ongerustheid van de lokale importeurs over het voornemen van de overheid om een invoerquotum vast te stellen, en toont derhalve niet aan, dat er sprake is van een mededingingsregeling

tussen de concessiehouders tot verdeling van het quotum, dat op dat moment nog niet was vastgesteld. Andere documenten, zoals het verslag van de bijeenkomst van 1 oktober 1987 op de prefectuur van Martinique en het telexbericht van de prefect van Martinique van 22 september 1987, hebben betrekking op de kwestie van de overschrijding door de concessiehouder van het merk Toyota van het hem toegekende quotum. Deze kwestie werd weliswaar „besproken (...) met de concessiehouders" (telexbericht van de prefect van Martinique van 22 september 1987), doch hieruit volgt niet, dat deze concessiehouders een mededingingsregeling waren aangegaan die onder artikel 85 van het Verdrag valt. Het in het verslag van de bijeenkomst van 1 oktober 1987 geformuleerde voorstel voor de oplossing van het probleem van de overschrijding van het quotum — welk voorstel de „goedkeuring van alle concessiehouders" had gekregen — werd noch in het verslag van de bijeenkomst van 19 oktober 1987, noch in het daarop betrekking hebbende „protocol van overeenstemming" opgenomen. Dit schraagt de stelling, dat de overheid zelf niet alleen het quotum van 15 % voor Martinique en de verdeling van dit quotum onder de concessiehouders heeft vastgesteld, maar ook de regeling voor het wegwerken van de overschrijding van het quotum door de concessiehouder van het merk Toyota eenzijdig heeft opgelegd. Dat de overheid onweerstaanbare druk heeft uitgeoefend, blijkt overigens eveneens uit het uittreksel uit het telexbericht van de concessiehouder van Mazda aan de heren Géraud en Archambault (niet overgelegd en niet gedateerd document, uittreksel op blz. 29 van het verzoekschrift). De door verzoekers aangehaalde passage toont immers aan, dat de op Martinique toegepaste invoerregeling niet op een akkoord tussen concessiehouders berust, maar door de overheid eenzijdig is opgelegd.

100 Uit het voorgaande volgt, dat het middel inzake kennelijk onjuiste beoordeling van de feiten ongegrond is, voor zover het betrekking heeft op de beslissing van de Commissie om de klacht van Somaco van 5 juni 1990 af te wijzen.

Het middel inzake ontoereikende motivering

Argumenten van partijen

101 Volgens verzoekers is de bestreden beschikking ontoereikend gemotiveerd, in de eerste plaats omdat zij niet aangeeft, waarom de eerste afwijzingsgrond van de

beschikking van 5 december 1991 ondanks het arrest Asia Motor France II wordt overgenomen, en in de tweede plaats omdat zij niet antwoordt op de argumenten die verzoekers ter ondersteuning van hun klachten hadden aangevoerd, in het bijzonder die welke zij hadden aangevoerd in hun opmerkingen over de brief die de Commissie hun op 10 januari 1994 uit hoofde van artikel 6 van verordening nr. 99/63 had gezonden.

102 De Commissie antwoordt hierop, dat in de bestreden beschikking duidelijk wordt uiteengezet waarom zij heeft geconcludeerd tot afwijzing van de klachten. Het is niet noodzakelijk, dat in een beschikking tot afwijzing van een klacht wordt ingegaan op elk argument dat door klagers wordt aangevoerd; de Commissie kan volstaan met een uiteenzetting van de feiten en overwegingen die in het bestek van haar beschikking van wezenlijk belang zijn (arrest BAT en Reynolds, reeds aangehaald).

Beoordeling door het Gerecht

103 Het is vaste rechtspraak, dat de geadresseerde uit de motivering van een bezwarend besluit moet kunnen opmaken waarom de maatregel is genomen, zodat hij in voorkomend geval zijn rechten kan doen gelden en kan nagaan of de beslissing al dan niet gegrond is, en de gemeenschapsrechter in staat is zijn toezicht uit te oefenen (zie onder meer arrest Asia Motor France II, r. o. 30).

104 Dienaangaande is de Commissie, zoals het Gerecht in het arrest Asia Motor France II (r. o. 31) in herinnering heeft gebracht, niet verplicht in de motivering van de beschikkingen die zij voor de toepassing van de mededingingsregels geeft, haar standpunt te bepalen met betrekking tot alle argumenten die de belanghebbenden tot staving van hun verzoek aanvoeren, doch kan zij volstaan met een uiteenzetting van de feiten en rechtsoverwegingen die in het bestek van haar beschikking van wezenlijk belang zijn.

105 Het Gerecht herinnert eraan, dat in de bestreden beschikking de klachten werden afgewezen op grond dat de importeurs en concessiehouders tegen wie deze klachten waren gericht, „over geen enkele speelruimte beschikten bij de uitvoering van de invoerregeling", die een „exclusief overheidskarakter" had. De bestreden beschikking noemt de elementen waarop deze standpuntbepaling is gebaseerd, zodat verzoekers de gegrondheid van de beschikking konden betwisten en het Gerecht is staat was de wettigheid ervan na te gaan. Bijgevolg moet het middel inzake ontoereikende motivering worden afgewezen.

De vordering tot schadevergoeding

106 Het Gerecht wijst erop, dat volgens artikel 19 van 's Hofs Statuut-EEG en artikel 44, lid 1, sub c, van het Reglement voor de procesvoering van het Gerecht elk verzoekschrift het voorwerp van het geschil en een summiere uiteenzetting van de aangevoerde middelen moet bevatten. Deze aanduiding moet voldoende duidelijk en nauwkeurig zijn om de verweerder in staat te stellen zijn verweer voor te bereiden, en om het Gerecht in staat te stellen, in voorkomend geval zonder nadere gegevens, uitspraak te doen op het beroep. Om de rechtszekerheid en een goede rechtsbedeling te waarborgen, wordt voor de ontvankelijkheid van een beroep geëist, dat de wezenlijke elementen, feitelijk en rechtens, waarop het beroep is gebaseerd, op zijn minst summier, maar coherent en begrijpelijk zijn weergegeven in de tekst van het verzoekschrift zelf (zie bij voorbeeld beschikking Gerecht van 29 november 1993, zaak T-56/92, Koelman, Jurispr. 1993, blz. II-1267, r. o. 21).

107 Volgens de rechtspraak moet, om aan dit vereiste te voldoen, een beroep tot vergoeding van de door een gemeenschapsinstelling veroorzaakte schade bevatten: de gegevens die het mogelijk maken te bepalen welke gedraging verzoeker aan de instelling verwijt, de redenen waarom verzoeker meent dat er tussen die gedraging en de gestelde schade een oorzakelijk verband bestaat, en de aard en de omvang van die schade (arrest Gerecht van 10 juli 1990, zaak T-64/89, Automec, Jurispr. 1990, blz. II-367, r. o. 73).

108 Uit de rechtspraak blijkt eveneens, dat een onvoldoende bepaald verzoekschrift niet-ontvankelijk moet worden verklaard, en dat een schending van artikel 19 van 's Hofs Statuut-EEG en van artikel 44, lid 1, sub c, van het Reglement voor de procesvoering van het Gerecht tot de middelen van niet-ontvankelijkheid behoort die het Gerecht overeenkomstig artikel 113 van dat reglement voor de procesvoering in iedere stand van het geding ambtshalve in behandeling kan nemen (arrest Automec, reeds aangehaald, r. o. 73 en 74).

109 In casu hebben verzoekers in hun verzoekschrift tot staving van hun vordering tot schadevergoeding het volgende argument aangevoerd, dat in zijn geheel luidt als volgt:

„De klagende ondernemingen maken onderscheid tussen de schade die is toe te schrijven aan de gedraging van de ondernemingen die partij zijn bij de mededingingsregeling, en van de Franse regering, en de schade waarvoor de Commissie rechtstreeks aansprakelijk is.

De schade die de ondernemingen tot heden als gevolg van de mededingingsregeling hebben geleden, kan worden geraamd op:

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

De schade, vermeerderd met de wettelijke rente, waarvoor de Commissie wegens de vertragingen en de onwettige beschikkingen aansprakelijk is, kan in redelijkheid worden geraamd op de rente die de Gemeenschap doorgaans op deze bedragen toepast (9,75 %) over de periode tussen de beschikking tot seponering van 5 december 1991 en de datum van de uitspraak van het arrest."

110 Dit betoog van verzoekers noch het in zijn geheel beschouwde verzoekschrift maakt het mogelijk, met de vereiste mate van duidelijkheid en nauwkeurigheid te bepalen, welk onrechtmatig gedrag de Commissie wordt verweten, of wat de aard van de gestelde geleden schade is.

111 Bijgevolg moet de vordering tot schadevergoeding niet-ontvankelijk worden verklaard.

Conclusie

112 Uit al het voorgaande volgt, dat de bestreden beschikking nietig moet worden verklaard voor zover daarbij de klachten van J.-M. Cesbron van 18 november 1985 en van J.-M. Cesbron, Asia Motor France, Monin Automobiles en EAS van 29 november 1988 zijn afgewezen, en dat het beroep voor het overige moet worden verworpen.

Kosten

113 Verzoekers vorderen, dat de Commissie zowel in de kosten van de onderhavige procedure wordt verwezen als in die van de procedure welke heeft geleid tot het arrest Asia Motor France II.

114 Volgens artikel 87, lid 1, van het Reglement voor de procesvoering wordt ten aanzien van de proceskosten beslist in het arrest of de beschikking waardoor een einde komt aan het geding. Bijgevolg kan het Gerecht in het onderhavige arrest enkel beslissen over de kosten van de onderhavige procedure. Mitsdien moet het onderdeel van de conclusies van verzoekers strekkende tot verwijzing van de Commissie in de kosten van de procedure die tot het arrest Asia Motor France II heeft geleid, worden afgewezen.

115 Ingevolge artikel 87, lid 2, van het Reglement voor de procesvoering wordt de in het ongelijk gestelde partij in de kosten verwezen, voor zover zulks is gevorderd. Volgens lid 3 van dit artikel kan het Gerecht evenwel de proceskosten over de partijen verdelen, indien zij onderscheidenlijk op een of meer punten in het ongelijk worden gesteld. Aangezien verzoekers gedeeltelijk in het gelijk zijn gesteld en beide partijen hebben gevorderd dat de wederpartij in de kosten wordt verwezen, is het Gerecht van oordeel, dat aan de omstandigheden van de zaak recht wordt gedaan door te beslissen dat de Commissie haar eigen kosten alsmede de helft van de kosten van verzoekers zal dragen.

HET GERECHT VAN EERSTE AANLEG (Vierde kamer — uitgebreid),

rechtdoende:

1) Verklaart de vordering tot vaststelling door het Gerecht van het bestaan van een inbreuk niet-ontvankelijk.

2) Verklaart de vordering wegens nalaten niet-ontvankelijk.

3) Verklaart de litigieuze beschikking nietig, voor zover daarbij de klacht van J.-M. Cesbron van 18 november 1985 en de klacht van J.-M. Cesbron, Asia Motor France, Monin Automobiles en EAS van 29 november 1988 zijn afgewezen.

4) Verklaart de vordering tot nietigverklaring ongegrond voor het overige.

5) Verklaart de vordering tot schadevergoeding niet-ontvankelijk.

6) Verklaart de vordering tot verwijzing van de Commissie in de kosten van de procedure die tot het arrest van het Gerecht van 29 juni 1993 in zaak T-7/92 (Asia Motor France e. a., Jurispr. 1993, blz. II-669) heeft geleid, ongegrond.

7) Verstaat dat de Commissie haar eigen kosten alsmede de helft van de kosten van verzoekers zal dragen.

Lenaerts García-Valdecasas Lindh

Azizi Cooke

Uitgesproken ter openbare terechtzitting te Luxemburg op 18 september 1996.

De griffier

H. Jung

De president van de Vierde kamer

K. Lenaerts