ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ (τέταρτο πενταμελές τμήμα) της 18ης Σεπτεμβρίου 1996 *

Στην υπόθεση Τ-387/94,

Asia Motor France SA, με έδρα τη Livange (Λουξεμβούργο),

Jean-Michel Cesbron, έμπορος, υπό την επωνυμία JMC Automobiles, κάτοικος Livange (Λουξεμβούργο),

Monin Automobiles SA, με έδρα το Bourg-de-Péage (Γαλλία),

Europe Auto Service (EAS) SA, με έδρα τη Livange (Λουξεμβούργο),

Somaco SARL, με έδρα το Fort-de-France (Γαλλία),

εκπροσωπούμενοι από τον Jean-Claude Fourgoux, δικηγόρο Παρισιού, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο τον δικηγόρο Pierrot Schiltz, 4, rue Béatrix de Bourbon,

προσφεύγοντες,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γαλλική.

κατά

Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπουμένης από τον Berend Jan Drijber, μέλος της Νομικής Υπηρεσίας, επικουρούμενο από τον Hervé Lehman, δικηγόρο Παρισιού, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο τον Carlos Gómez de la Cruz, μέλος της Νομικής Υπηρεσίας, Centre Wagner, Kirchberg,

καθής,

που έχει ως αντικείμενο αφενός μεν την ακύρωση της αποφάσεως της Επιτροπής της 13ης Οκτωβρίου 1994, με την οποία απορρίφθηκαν οι καταγγελίες των προσφευγόντων σχετικά με πρακτικές συμπράξεων που καταγγέλθηκαν ως αντιβαίνουσες στο άρθρο 85 της Συνθήκης ΕΟΚ, αφετέρου δε την αποκατάσταση της ζημίας την οποία ισχυρίζονται ότι υπέστησαν οι προσφεύγοντες λόγω του τρόπου με τον οποίο η Επιτροπή χειρίστηκε τις καταγγελίες τους,

ΤΟ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ
(τέταρτο πενταμελές τμήμα),

συγκείμενο από τους K. Lenaerts, Πρόεδρο, R. García-Valdecasas, P. Lindh, J. Azizi και J. L. Cooke, δικαστές,

γραμματέας: B. Pastor, κύρια υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της προφορικής διαδικασίας της 20ής Μαρτίου 1996,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

Ιστορικό της διαφοράς

1 Οι προσφεύγουσες επιχειρήσεις ασχολούνται με την εισαγωγή και την εμπορία στη Γαλλία οχημάτων ιαπωνικών εταιριών τα οποία έχουν τεθεί υπό καθεστώς ελεύθερης κυκλοφορίας σε άλλα κράτη της Κοινότητας, όπως το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο.

2 Θεωρώντας ότι πλήττεται από παράνομη σύμπραξη μεταξύ πέντε εισαγωγέων ιαπωνικών οχημάτων στη Γαλλία, συγκεκριμένα μεταξύ των Sidat Toyota France, Mazda France Motors, Honda France, Mitsubishi Sonauto και Richard Nissan SA, μία από τις προσφεύγουσες επιχειρήσεις, εν προκειμένω ο Jean-Michel Cesbron, κατέθεσε στην Επιτροπή, στις 18 Νοεμβρίου 1985, καταγγελία για παραβίαση των άρθρων 30 και 85 της Συνθήκης ΕΟΚ (στο εξής: Συνθήκη). Την καταγγελία αυτή ακολούθησε, στις 29 Νοεμβρίου 1988, νέα καταγγελία κατά των ίδιων πέντε εισαγωγέων, την οποία κατέθεσαν αυτή τη φορά τέσσερις από τους πέντε προσφεύγοντες (Cesbron, Asia Motor France SA, Monin Automobiles SA και EAS SA), βάσει του άρθρου 85 της Συνθήκης.

3 Με την τελευταία αυτή καταγγελία, οι καταγγέλλουσες επιχειρήσεις ισχυρίστηκαν κατ' ουσίαν ότι οι προαναφερθέντες πέντε εισαγωγείς ιαπωνικών οχημάτων είχαν αναλάβει έναντι της γαλλικής διοικήσεως την υποχρέωση να μη πωλούν στην εσωτερική γαλλική αγορά αριθμό οχημάτων ανώτερο του 3 % του αριθμού των αδειών κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων που είχαν εκδοθεί σε όλο το γαλλικό έδαφος κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος. Κατά την καταγγελία, οι ίδιοι αυτοί εισαγωγείς είχαν συνεννοηθεί να κατανείμουν μεταξύ τους αυτή την ποσόστωση σύμφωνα με προκαθορισμένους κανόνες, αποκλείοντας κάθε άλλη επιχείρηση που θα επιθυμούσε να πωλήσει στη Γαλλία οχήματα ιαπωνικής καταγωγής άλλων σημάτων από εκείνα που πωλούσαν οι συμμετέχοντες στην καταγγελλόμενη σύμπραξη.

4 Οι προσφεύγοντες ισχυρίστηκαν επίσης στην καταγγελία τους ότι, ως αντιστάθμιση αυτού του αυτοπεριορισμού, η γαλλική διοίκηση πολλαπλασίασε τα εμπόδια στην ελεύθερη κυκλοφορία οχημάτων ιαπωνικής καταγωγής άλλων σημάτων πλην των πέντε που πωλούσαν οι συμμετέχοντες στην καταγγελλομένη σύμπραξη εισαγωγείς. Πρώτον, για τα οχήματα που προέρχονται από παράλληλες εισαγωγές θεσπίστηκε διαδικασία εκδόσεως αδειών κυκλοφορίας παρεκκλίνουσα από το κοινό σύστημα. Τα οχήματα αυτά θεωρούνταν μεταχειρισμένα κι έτσι υποβάλλονταν σε διπλό τεχνικό έλεγχο. Δεύτερον, δόθηκαν οδηγίες στην εθνική χωροφυλακή για τη δίωξη όσων αποκτούσαν οχήματα ιαπωνικής καταγωγής και τα κυκλοφορούσαν με αλλοδαπό αριθμό κυκλοφορίας. Τέλος, ακόμα και στα οχήματα επαγγελματικής χρήσεως — για τα οποία εφαρμόζεται συντελεστής φόρου προστιθέμενης αξίας χαμηλότερος από εκείνον που εφαρμόζεται στα οχήματα ιδιωτικής χρήσεως — επιβαλλόταν, κατά την εισαγωγή τους στη Γαλλία, ΦΠΑ με αυξημένο συντελεστή, ο οποίος μειωνόταν στη συνέχεια στον κανονικώς ισχύοντα συντελεστή, με τα μειονεκτήματα που αυτό συνεπάγεται για τον διανομέα έναντι του αγοραστή.

5 Βάσει του άρθρου 11, παράγραφος 1, του κανονισμού 17 του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1962, πρώτος κανονισμός εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης (ΕΕ ειδ. έκδ. 08/001, σ. 25, στο εξής: κανονισμός 17), η Επιτροπή ζήτησε, με έγγραφο της 9ης Ιουνίου 1989, πληροφορίες από τους καταγγελθέντες εισαγωγείς. Με έγγραφο της 20ής Ιουλίου 1989, η Γενική Διεύθυνση Βιομηχανίας του γαλλικού Υπουργείου Βιομηχανίας και Χωροταξίας παρήγγειλε στους εν λόγω εισαγωγείς να μην απαντήσουν σ' ένα από τα ερωτήματα που έθετε η Επιτροπή, αναφέροντας τα εξής:

«Μας διαβιβάσατε προς ενημέρωση έγγραφο της Επιτροπής της 9ης Ιουνίου 1989. Με το έγγραφο αυτό, η Επιτροπή σάς ζητεί να της ανακοινώσετε πληροφορίες σχετικά με την πολιτική που ασκούν οι γαλλικές δημόσιες αρχές όσον αφορά τις εισαγωγές ιαπωνικών οχημάτων. Δεν είναι δικό σας έργο να της απαντήσετε αντ' αυτών.»

6 Υπό τις περιστάσεις αυτές, με έγγραφο της 16ης Οκτωβρίου 1989, οι υπηρεσίες της Επιτροπής ζήτησαν πληροφορίες από τις γαλλικές αρχές. Στις 28 Νοεμβρίου 1989, οι γαλλικές αρχές, μέσω της μόνιμης αντιπροσωπείας

τους στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες, απήντησαν σ' αυτή την αίτηση παροχής πληροφοριών ισχυριζόμενες κυρίως ότι «οι ερωτήσεις που αφορούν τη στάση των επιχειρήσεων που κατονομάζονται στο έγγραφο της Επιτροπής, κατά το μέτρο που η στάση αυτή συνδέεται με κανόνες ρυθμίσεως που έθεσαν οι δημόσιες αρχές, είναι, στο παρόν πλαίσιο, αλυσιτελείς: οι επιχειρήσεις αυτές δεν διαθέτουν πράγματι καμμιά αυτονομία κατά την εφαρμογή αυτής της ρυθμίσεως».

7 Δεδομένου ότι η Επιτροπή τήρησε σιγή έναντι αυτών, οι τέσσερις ενδιαφερόμενοι προσφεύγοντες της απηύθηναν, στις 21 Νοεμβρίου 1989, επιστολή, ζητώντας της να λάβει θέση επί των καταγγελιών τους. Προ της συνεχιζομένης σιγής της Επιτροπής, οι τέσσερις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις άσκησαν, στις 20 Μαρτίου 1990, προσφυγή κατά παραλείψεως και αγωγή αποζημιώσεως ενώπιον του Δικαστηρίου. Με διάταξη της 23ης Μαΐου 1990, C-72/90, Asia Motor France κ.λπ. κατά Επιτροπής (Συλλογή 1990, σ. I-2181), το Δικαστήριο έκρινε απαράδεκτες την προσφυγή κατά παραλείψεως και την αγωγή αποζημιώσεως, καθόσον αφορούσαν την αποχή της Επιτροπής να λάβει θέση επί της φερομένης παραβάσεως του άρθρου 30 της Συνθήκης, και παρέπεμψε την προσφυγή ενώπιον του Πρωτοδικείου, καθόσον αυτή αφορούσε την αποχή της Επιτροπής να λάβει θέση επί της φερομένης παραβάσεως του άρθρου 85 της Συνθήκης και της εξ αυτής ευθύνης.

8 Εν τω μεταξύ, με έγγραφο της 8ης Μαΐου 1990, ο γενικός διευθυντής της Γενικής Διευθύνσεως Ανταγωνισμού της Επιτροπής πληροφόρησε τις τέσσερις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις, σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού 99/63/ΕΟΚ της Επιτροπής, της 25ης Ιουλίου 1963, περί των ακροάσεων που προβλέπονται στο άρθρο 19, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού 17 του Συμβουλίου (ΕΕ ειδ. έκδ. 08/001, σ. 37, στο εξής: κανονισμός 99/63), ότι δεν σκόπευε να δώσει συνέχεια στις καταγγελίες τους και τις κάλεσε να υποβάλουν τις τυχόν παρατηρήσεις τους επί του θέματος αυτού. Στις 29 Ιουνίου 1990, οι επιχειρήσεις αυτές απέστειλαν στην Επιτροπή τις παρατηρήσεις τους, με τις οποίες επαναβεβαίωναν το βάσιμο των καταγγελιών τους.

9 Υπό τις περιστάσεις αυτές, με απόφαση της 18ης Σεπτεμβρίου 1992, Τ-28/90, Asia Motor France κ.λπ. κατά Επιτροπής (Συλλογή 1992, σ. II-2285), το Πρωτοδικείο κατήργησε τη δίκη όσον αφορά το αίτημα της προσφυγής που στηριζόταν στο άρθρο 175 της Συνθήκης. Κατά τα λοιπά, το Πρωτοδικείο απέρριψε το αίτημα αποζημιώσεως των προσφευγόντων ως απαράδεκτο.

10 Στις 5 Ιουνίου 1990, η εταιρία Somaco κατέθεσε επίσης καταγγελία στην Επιτροπή, στρεφόμενη κατά της πρακτικής των εταιριών CCIE, SIGAM, SAVA, SIDA και Auto GM, που έχουν έδρα το Lamentin (Μαρτινίκα) και είναι αποκλειστικοί αντιπρόσωποι των σημάτων Toyota, Nissan, Mazda, Honda και Mitsubishi, αντιστοίχως, και εισαγωγείς οχημάτων των σημάτων αυτών στην εν λόγω νήσο. Με την καταγγελία αυτή, η οποία στηριζόταν στα άρθρα 30 και 85 της Συνθήκης, η Somaco καταφερόταν επίσης κατά της πρακτικής της γαλλικής διοικήσεως, υποστηρίζοντας ότι αποσκοπούσε στην παρεμπόδιση των παραλλήλων εισαγωγών, από την καταγγέλλουσα, οχημάτων ορισμένων ιαπωνικών σημάτων, καθώς και οχημάτων του κορεατικού σήματος Hyundai.

11 Με έγγραφο της 9ης Αυγούστου 1990, η Επιτροπή, παραπέμποντας στο έγγραφο της 8ης Μαΐου 1990 που είχε στείλει στους τέσσερις άλλους προσφεύγοντες, ειδοποίησε την εταιρία Somaco ότι δεν σκόπευε να δώσει συνέχεια στην καταγγελία της και την κάλεσε, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 του κανονισμού 99/63, να υποβάλει τις παρατηρήσεις της. Με επιστολή της 28ης Σεπτεμβρίου 1990, η Somaco υποστήριξε και πάλι το βάσιμο της καταγγελίας της.

12 Με έγγραφο της 5ης Δεκεμβρίου 1991, υπογραφόμενο από τον αρμόδιο για τα θέματα ανταγωνισμού επίτροπο, η Επιτροπή κοινοποίησε στις πέντε προσφεύγουσες επιχειρήσεις απόφαση απορριπτική των καταγγελιών που είχαν καταθέσει στις 18 Νοεμβρίου 1985, στις 29 Νοεμβρίου 1988 και στις 5 Ιουνίου 1990.

13 Η απόρριψη αυτή στηρίχθηκε σε δύο λόγους. Κατά τον πρώτο, η συμπεριφορά των πέντε καταγγελθέντων εισαγωγέων ήταν άρρηκτα συνδεδεμένη με την πολιτική των γαλλικών δημοσίων αρχών όσον αφορά τις εισαγωγές ιαπωνικών αυτοκινήτων στη Γαλλία. Στο πλαίσιο της πολιτικής αυτής, οι δημόσιες αρχές όχι μόνο καθόριζαν τη συνολική ποσότητα των αυτοκινήτων που μπορούσαν να εισαχθούν κάθε χρόνο στη Γαλλία, αλλά όριζαν και τις λεπτομέρειες της κατανομής αυτών των ποσοτήτων. Κατά τον δεύτερο λόγο απορρίψεως, δεν υπήρχε σχέση μεταξύ του συμφέροντος των προσφευγόντων και της φερομένης παραβάσεως, διότι, και αν ακόμη εφαρμοζόταν το άρθρο 85, δεν θα θεραπευόταν η κατάσταση που οι προσφεύγοντες θεωρούσαν ότι τους

έθιγε. (Το πλήρες κείμενο των δύο λόγων απορρίψεως της αποφάσεως της 5ης Δεκεμβρίου 1991 επαναλαμβάνεται με τη νυν προσβαλλόμενη απόφαση, βλ. σκέψη 24 κατωτέρω).

14 Κατά της αποφάσεως της 5ης Δεκεμβρίου 1991 ασκήθηκε προσφυγή ακυρώσεως που κατατέθηκε στη Γραμματεία του Πρωτοδικείου στις 4 Φεβρουαρίου 1992.

15 Με απόφαση της 29ης Ιουνίου 1993, Τ-7/92, Asia Motor France κ.λπ. κατά Επιτροπής (Συλλογή 1993, σ. II-669, στο εξής: Asia Motor France II), το Πρωτοδικείο ακύρωσε την απόφαση της Επιτροπής της 5ης Δεκεμβρίου 1991, καθόσον αφορούσε το άρθρο 85 της Συνθήκης, αφενός μεν διότι ο πρώτος λόγος απορρίψεως στηριζόταν σε ανακριβή πραγματική και νομική εκτίμηση των στοιχείων που είχαν υποβληθεί στην κρίση της Επιτροπής, αφετέρου δε διότι ο δεύτερος λόγος απορρίψεως έπασχε νομική πλάνη.

16 Κατόπιν της αποφάσεως αυτής, η Επιτροπή απηύθυνε, στις 25 Αυγούστου 1993, στις γαλλικές αρχές και στους αποκλειστικούς αντιπροσώπους της Μαρτινίκας κατά των οποίων έβαλλε η καταγγελία της εταιρίας Somaco της 5ης Ιουνίου 1990, αιτήσεις παροχής πληροφοριών βάσει του άρθρου 11, παράγραφος 1, του κανονισμού 17. Με τις αιτήσεις αυτές, επιθυμούσε, μεταξύ άλλων, να της δοθούν εξηγήσεις για τις προφανείς αντιφάσεις μεταξύ των πληροφοριών που είχαν δώσει οι γαλλικές αρχές αφενός και των εγγράφων που προσκόμισαν οι προσφεύγουσες εταιρίες — τα οποία είχε αναλύσει το Πρωτοδικείο στο πλαίσιο της εξετάσεως του πρώτου λόγου απορρίψεως της αποφάσεως της 5ης Δεκεμβρίου 1991 — αφετέρου.

17 Στις 19 Οκτωβρίου 1993, οι προσφεύγοντες απηύθυναν στην Επιτροπή έγγραφη όχληση σύμφωνα με το άρθρο 175 της Συνθήκης.

18 Οι αποκλειστικοί αντιπρόσωποι της Μαρτινίκας απάντησαν στην αίτηση παροχής πληροφοριών της Επιτροπής κατά τον μήνα Οκτώβριο του 1993. Τέσσερις απ' αυτούς προσκόμισαν, προς στήριξη των εξηγήσεών τους, αντίγραφα εγγράφων που αποδεικνύουν, κατ' αυτούς, ότι οι εφαρμοζόμενες στα υπ' αυτών αντιπροσωπευόμενα σήματα ποσοστώσεις εισαγωγής είχαν χορηγηθεί από τη διοίκηση και δεν ήσαν απόρροια μεταξύ τους συμπράξεως.

19 Οι γαλλικές αρχές απάντησαν στην αίτηση παροχής πληροφοριών με έγγραφο της 11ης Νοεμβρίου 1993.

20 Στις 10 Ιανουαρίου 1994, η Επιτροπή απηύθυνε στους προσφεύγοντες ανακοίνωση σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού 99/63. Τους κοινοποίησε επίσης αντίγραφο των απαντήσεων που είχαν δοθεί στις αιτήσεις παροχής πληροφοριών και τους παρέσχε τη δυνατότητα να εξετάσουν τα έγγραφα αποδεικτικά στοιχεία που της είχαν υποβληθεί.

21 Με επιστολή της 9ης Μαρτίου 1994, οι προσφεύγοντες υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους επί του από 10 Ιανουαρίου 1994 εγγράφου της Επιτροπής.

22 Στις 2 Αυγούστου 1994, οι προσφεύγοντες απηύθυναν νέα έγγραφη όχληση στην Επιτροπή.

23 Με έγγραφο της 13ης Οκτωβρίου 1994, υπογραφόμενο από το αρμόδιο για τα θέματα ανταγωνισμού μέλος της, η Επιτροπή κοινοποίησε στις πέντε προσφεύγουσες επιχειρήσεις νέα απόφαση με την οποία απέρριπτε τις καταγγελίες τους (στο εξής: η προσβαλλόμενη απόφαση). Η απόφαση αυτή επαναλαμβάνει μόνο τον πρώτο λόγο απορρίψεως της αποφάσεως της 5ης Δεκεμβρίου 1991.

24 Η προσβαλλόμενη απόφαση έχει ως εξής:

«Αναφέρομαι στις πιο κάτω καταγγελίες:

1. Καταγγελίες που κατατέθηκαν για λογαριασμό των J.-M. Cesbron (JMC Automobiles, Λουξεμβούργο), Asia Motor France (Λουξεμβούργο), Monin Automobiles (Bourg-de-Péage) και EAS (Λουξεμβούργο), αντιστοίχως:

— στις 18 Νοεμβρίου 1985, αναφερόμενη στο άρθρο 30 της Συνθήκης, κατά πρακτικής καταλογιζομένης στη γαλλική διοίκηση·

— στις 29 Νοεμβρίου 1988, αναφερόμενη στο άρθρο 85 της Συνθήκης, κατά της πρακτικής των Γάλλων εισαγωγέων των πέντε ιαπωνικών σημάτων Toyota, Nissan, Mazda, Honda, Mitsubishi, εμπλέκουσα επίσης το Γαλλικό Δημόσιο υπό το πρίσμα του άρθρου 30·

για τον λόγο ότι οι πρακτικές αυτές αποσκοπούσαν στην παρακώλυση των παραλλήλων εισαγωγών στη Γαλλία, από τις καταγγέλλουσες επιχειρήσεις, οχημάτων — κυρίως των σημάτων Isuzu, Daihatsu, Suzuki και Subaru — που έχουν τεθεί σε ελεύθερη κυκλοφορία σε άλλα κράτη μέλη και ιδίως στο Βέλγιο και στο Μεγάλο Δουκάτο του Λουξεμβούργου.

2. Καταγγελία που κατατέθηκε στις 5 Ιουνίου 1990 για λογαριασμό της εταιρίας Somaco, με έδρα το Lamentin, που αναφέρεται συγχρόνως στα άρθρα 30 και 36 και στο άρθρο 85 της Συνθήκης, βάλλουσα κατά της πρακτικής των εταιριών CCIE, SIGAM, SAVA, SIDA και Auto GM, όλων εδρευουσών στο Lamentin, αποκλειστικών αντιπροσώπων των ιαπωνικών σημάτων Toyota, Nissan, Mazda, Honda και Mitsubishi, αντιστοίχως, και εισαγωγέων των σημάτων αυτών στη νήσο της Μαρτινίκας, και η οποία βάλλει επίσης κατά της πρακτικής του Γαλλικού Δημοσίου, για τον λόγο ότι η πρακτική αυτή αποσκοπούσε στην παρακώλυση των παραλλήλων εισαγωγών από την καταγγέλλουσα οχημάτων των ίδιων σημάτων καθώς και του κορεατικού σήματος Hyundai.

Για τους λόγους που εκτίθενται παρακάτω και εν όψει των παρατηρήσεων που περιέχονται στην από 9 Μαρτίου 1994 επιστολή σας, η Επιτροπή αποφάσισε να εμμείνει στην απορριπτική της απόφαση, που σας είχε κοινοποιηθεί με επιστολή της 5ης Δεκεμβρίου 1991. Σας υπενθυμίζω ότι η απόρριψη εκείνη στηριζόταν στα χαρακτηριστικά της καταστάσεως που ίσχυαν κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών που περιγράφατε. Τα εν λόγω χαρακτηριστικά — και τα συμπεράσματα τα οποία άντλησε τότε η Επιτροπή — συνοψίζονταν ως εξής με την απορριπτική απόφαση:

"— Όσον αφορά την ενδεχόμενη εφαρμογή του άρθρου 85, οι έρευνες στις οποίες προέβησαν οι υπηρεσίες της Επιτροπής απέδειξαν ότι η συμπεριφορά των πέντε καταγγελλομένων εισαγωγέων αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της πολιτικής των γαλλικών αρχών όσον αφορά τις εισαγωγές ιαπωνικών αυτοκινήτων στη Γαλλία. Πρέπει σχετικά να υπομνηστεί ότι οι εισαγωγές αυτές ρυθμίζονται σε εθνικό επίπεδο. Στο πλαίσιο αυτής της ρυθμίσεως, οι γαλλικές αρχές δεν καθορίζουν μόνο τις συνολικές ποσότητες των οχημάτων που επιτρέπεται να εισάγονται κατ' έτος στη Γαλλία, αλλά και προσδιορίζουν τους όρους κατανομής αυτών των ποσοτήτων, τις οποίες, ειδικότερα, επιφυλάσσουν αποκλειστικά στους καταγγελλομένους εισαγωγείς. Σχετικές πληροφορίες παρέσχαν οι γαλλικές αρχές στην Επιτροπή με έγγραφο της 28ης Νοεμβρίου 1989, όπου σημειωνόταν ότι η συμπεριφορά των πέντε εισαγωγέων 'συνδέεται με τους κανόνες της ρυθμίσεως που έχουν θεσπίσει οι δημόσιες αρχές' και ότι οι εισαγωγείς 'δεν διαθέτουν (...) καμμία αυτονομία κατά την εφαρμογή αυτής της ρυθμίσεως'. Οι εισαγωγείς αυτοί δεν διαθέτουν επομένως κανένα περιθώριο ελιγμού στην υπόθεση αυτή.

Υπό το φως των πιο πάνω διαπιστώσεων, η Επιτροπή φρονεί ότι δεν υφίσταται σχέση μεταξύ του συμφέροντός σας και της προβαλλομένης παραβάσεως του άρθρου 85, διότι ενδεχόμενη εφαρμογή του άρθρου 85 δεν μπορεί να θεραπεύσει την κατάσταση που θεωρείτε ότι σας θίγει. Πράγματι, ο καθορισμός των συνολικών ποσοτήτων από τις δημόσιες αρχές δεν εμπίπτει στο άρθρο 85, ενώ η εφαρμογή της διατάξεως αυτής στην κατανομή δεν μπορεί να οδηγήσει σε αναγνώριση της εταιρίας σας ως εισαγωγέως. Αφενός, δυσχερώς γίνεται αντιληπτό πώς θα μπορούσατε να γίνετε δεκτή να συμμετάσχετε σε κατανομή που σεις οι ίδιοι χαρακτηρίσατε αθέμιτη σύμπραξη. Αφετέρου, όπως αναφέρεται πιο πάνω, η εθνική ρύθμιση δεν επιτρέπει σε άλλους εισαγωγείς πλην των πέντε καταγγελλομένων να περιληφθούν στην κατανομή. Υπό τις περιστάσεις αυτές, η διαπίστωση παραβάσεως του άρθρου 85 ουδόλως θα μετέβαλλε τη θέση σας σε σχέση με τους καταγγελλόμενους εισαγωγείς.

Η παρεμπόδιση του μεταξύ κρατών μελών εμπορίου που τυχόν προκύπτει από την αδυναμία εισαγωγής στη Γαλλία κορεατικών αυτοκινήτων σήματος Hyundai πρέπει να θεωρηθεί ότι στερείται ουσιαστικής σημασίας λόγω της ασθενούς θέσεως του σήματος αυτού εντός της Κοινότητας.

— Όσον αφορά την ενδεχόμενη εφαρμογή του άρθρου 30, πρέπει να αποκλειστεί, λόγω ελλείψεως δημοσίου κοινοτικού συμφέροντος, λαμβανομένης υπόψη της κοινής εμπορικής πολιτικής."

Με απόφαση της 29ης Ιουνίου 1993, το Πρωτοδικείο ακύρωσε την παραπάνω απόφαση, καθόσον αφορούσε το άρθρο 85 της Συνθήκης. Το Πρωτοδικείο απέκρουσε τα συμπεράσματα στα οποία είχε καταλήξει η Επιτροπή, στηριζόμενο κυρίως σε έγγραφα προερχόμενα από το διαμέρισμα της Μαρτινίκας. Αυτά, αποχωριζόμενα από την αλληλουχία στην οποία εντάσσονταν, μπορούσαν πράγματι να δώσουν την εντύπωση ότι αποκρούουν τη θέση την οποία είχε δεχθεί η Επιτροπή, ότι το επίπεδο εναρμονίσεως, κατά την έννοια του άρθρου 85, μεταξύ των καταγγελλομένων εισαγωγέων ήταν ανεπαρκές. Αυτά, λοιπόν, τα έγγραφα και αυτή τη φαινομενική αντίφαση αφορούσαν οι νέες αιτήσεις παροχής πληροφοριών, οι οποίες απευθύνθηκαν, βάσει του άρθρου 11 του κανονισμού 17, ταυτόχρονα στις γαλλικές αρχές και στους εισαγωγείς της Μαρτινίκας, τις απαντήσεις των οποίων είχατε τη δυνατότητα να συμβουλευτείτε στα γραφεία της Επιτροπής. Είχατε επίσης τη δυνατότητα να υποβάλετε τις γραπτές σας παρατηρήσεις επί των απαντήσεων αυτών, καθώς και επί των συμπερασμάτων τα οποία προετίθετο να αντλήσει απ' αυτές η Επιτροπή, που, κατά την ανακοίνωση που απηύθυνε, στις 10 Ιανουαρίου 1994, σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού 99/63, είχαν ως εξής:

"Η εξέτασή τους επιβεβαιώνει ότι οι γαλλικές αρχές είχαν καθιερώσει, από το 1977, κρατικό καθεστώς εισαγωγών για τα οχήματα τρίτων χωρών, σε ολόκληρη την επικράτεια της Γαλλικής Δημοκρατίας — έστω και με ειδικό τρόπο στο διαμέρισμα της Μαρτινίκας — στο πλαίσιο της τότε ακολουθούμενης σε εθνικό επίπεδο εμπορικής πολιτικής για τα αυτοκίνητα. Σ' αυτό το πλαίσιο, το Υπουργείο Βιομηχανίας στο Παρίσι αναγνώρισε πέντε εισαγωγείς ως αποκλειστικούς αντιπροσώπους των πέντε σημάτων Honda, Toyota, Mazda, Mitsubishi και Nissan, αντιστοίχως. Το Υπουργείο ανακοίνωνε, κάθε χρόνο, σε καθέναν απ' αυτούς, υπ' αυτή του την ιδιότητα, τον μέγιστο συνολικό αριθμό οχημάτων του σήματός του των οποίων επιτρεπόταν η εισαγωγή· ο συνολικός

αριθμός που επέτρεπε μ' αυτόν τον τρόπο το κράτος περιοριζόταν σε 3 % της αγοράς για την μητροπολιτική Γαλλία και σε 15 % για το διαμέρισμα της Μαρτινίκας. Από το 1981, ανατέθηκε στους πέντε αυτούς εισαγωγείς να γνωστοποιούν κάθε χρόνο στον αντιπρόσωπο του ίδιου σήματος στη Μαρτινίκα — τον οποίον όριζε η οικεία ιαπωνική αυτοκινητοβιομηχανία — τον αριθμό των πωλήσεων που επιτρέπονταν για το σήμα αυτό στο εν λόγω διαμέρισμα, και να του αποστέλλουν ακριβώς ισάριθμα έντυπα αδειών. Από τον φάκελο προκύπτει ότι το μέσο ποσοστό διεισδύσεως στη Μαρτινίκα των εν λόγω πέντε σημάτων, που, πριν από την εγκαθίδρυση αυτού του καθεστώτος εισαγωγών, πλησίαζε το 30 %, μειώθηκε σταδιακά στο 15 % το 1984 και ότι όλες οι απόπειρες αντιστάσεως τις οποίες εξεδήλωσαν οι ενδιαφερόμενοι, που θεωρούσαν ότι επλήττοντο από την αναγκαστική αυτή μείωση του κύκλου εργασιών τους, παρέμειναν μάταιες.

Σ' αυτό το πλαίσιο, διεξήχθη όντως στη Μαρτινίκα, στις 19 Οκτωβρίου 1987, μια σύσκεψη, για την οποία συντάχθηκαν πρακτικά, συνοδευόμενα από 'πρωτόκολλο συμφωνίας', τα οποία προσκομίστηκαν στο Πρωτοδικείο ως συνδεόμενα προς την ουσία της εριζομένης εδώ υποθέσεως. Στην πραγματικότητα όμως, η συνάντηση αυτή διεξήχθη κατόπιν προσκλήσεως του περιφερειάρχη και είχε ως μοναδικό αντικείμενο το συναφές ζήτημα του πώς η εταιρία CCIE, τοπικός αντιπρόσωπος της Toyota, θα 'επέστρεφε' — όπως το αξίωνε η Διοίκηση — 487 οχήματα τα οποία είχε πωλήσει από το 1982 καθ' υπέρβαση του αριθμού εισαγωγών που της είχε οριστεί. Πράγματι, μέχρι το 1986 συμπεριλαμβανόμενο, η CCIE δεν είχε μειώσει τον αριθμό των πωλήσεών της. Επομένως, η εν λόγω συνεδρίαση και το σχετικό πρωτόκολλο είχαν ως αντικείμενο τον τρόπο πραγματοποιήσεως αυτής της επιστροφής και όχι τον τρόπο κατανομής της τοπικής αγοράς: και τούτο διότι μια υπερβολικά απότομη επιστροφή αυτών των 487 οχημάτων από την CCIE ενείχε τον κίνδυνο απολύσεων στην επιχείρηση αυτή.

Υπ' αυτές τις συνθήκες, τα πρακτικά αυτής της συσκέψεως της 19ης Οκτωβρίου 1987 και το 'πρωτόκολλο συμφωνίας', τα οποία επικαλέσθηκαν οι καταγγέλλοντες και τα οποία μνημονεύει το Πρωτοδικείο, μπορούν ασφαλώς να προκαλέσουν σύγχυση αν αποσπασθούν από την αλληλουχία στην οποία εντάσσονται. Αν όμως ενταχθούν σ' αυτή την αλληλουχία, δεν αλλοιώνουν τον αποκλειστικά κρατικό χαρακτήρα όχι μόνο του καθεστώτος εισαγωγών — που βρίσκεται πράγματι στο επίκεντρο αυτής της υποθέσεως —, αλλά και των λεπτομερειών της εφαρμογής του, κατά των οποίων ρητά έβαλλε η

καταγγελία της Asia Motor. Το ίδιο ισχύει και με την επιστολή του Υπουργείου Βιομηχανίας της 1ης Ιουλίου 1987, καθώς και με τη δικαστική απόφαση της 16ης Μαρτίου 1990, τις οποίες μνημονεύει εις επίρρωση της κρίσεώς του το Πρωτοδικείο:

— η πρώτη επιβεβαιώνει απλώς την 'εκ των πραγμάτων αποκλειστικότητα', που έχει όντως οργανωθεί από κρατική ρύθμιση, καθώς και την απροθυμία των ενδιαφερομένων — η οποία τελικά τέθηκε υπό έλεγχο αμετακλήτως, όπως στην περίπτωση της CCIE — εν πάση περιπτώσει, η έκφραση 'το Υπουργείο Βιομηχανίας δεν μπορεί να δεχθεί ένα τέτοιο αίτημα' δεν αφήνει περιθώρια αμφιβολίας·

— η δεύτερη, καίτοι θεωρεί τη σύμπραξη δεδομένη, δεν κομίζει προς σχετικώς πραγματικά ή νομικά αποδεικτικά — ούτε καν ασκούντα επιρροή — στοιχεία: ειδικότερα, οι εκτιμήσεις της βασίζονται σε μια περίπτωση όπου, αντίθετα απ' ό,τι συμβαίνει στην παρούσα υπόθεση, μια σύμπραξη προϋφίσταται της επεμβάσεως των δημοσίων αρχών: εν πάση περιπτώσει, η εν λόγω δικαστική απόφαση αναστέλλει απλώς τη δίκη.

Κατά συνέπεια, επιβεβαιώνεται επαρκώς ότι οι καταγγελλόμενοι εισαγωγείς, και ειδικότερα οι της Μαρτινίκας, δεν διέθεταν κανένα περιθώριο ελιγμού κατά την εφαρμογή του υπό κρίση καθεστώτος εισαγωγών. Εν πάση περιπτώσει, επιβεβαιώνεται επίσης ότι η άποψη ότι υπήρξε σύμπραξη κατανομής αποκρούεται από δύο στοιχεία: πρώτον, στις διαδικασίες παραλαβής ανά τύπο οχήματος είχαν πρόσβαση μόνο τα προαναφερόμενα πέντε σήματα, τούτο δε δεν ήταν αποτέλεσμα ενεργειών των εισαγωγέων τους, αλλά της ελλείψεως επίσημης αναγνωρίσεως άλλων σημάτων ή άλλων εισαγωγέων· δεύτερον, οι καταγγελλόμενες εταιρίες δεν ήταν δυνατόν να έχουν συμφέρον στην ύπαρξη ελέγχου των εισαγωγών, ο οποίος συρρίκνωνε την αγορά τους κατά 50 %."

Οι νέες γραπτές σας παρατηρήσεις, τις οποίες έλαβα με την από 9 Μαρτίου 1994 επιστολή σας, δεν μεταβάλλουν το συμπέρασμα της Επιτροπής ότι το βαλλόμενο καθεστώς εισαγωγών έχει κρατικό χαρακτήρα και ότι οι εισαγωγείς δεν διέθεταν περιθώρια ελιγμού κατά την κατανομή της αγοράς, η οποία εξετόπιζε τους πελάτες σας από τη γαλλική αγορά. Αντιθέτως, με την απόφαση 94-D-05 της 18ης Ιανουαρίου 1994, το Συμβούλιο Ανταγωνισμού στο Παρίσι επίσης κατέληξε, στη ίδια υπόθεση, στο συμπέρασμα ότι υπήρχε "πολιτική ποσοστώσεων επιβαλλόμενη από τις δημόσιες αρχές". Μεταξύ άλλων, στο δεύτερο μέρος της αποφάσεώς του, σχετικά με τις λεπτομέρειες της κατα-

νομής της αγοράς μεταξύ των εισαγωγέων της Μαρτινίκας, το Συμβούλιο Ανταγωνισμού εκφράζεται ως εξής επί του πρωτοκόλλου συμφωνίας που υπεγράφη στις 8 Νοεμβρίου 1987, το οποίο μνημονεύσατε:

"Επί της ουσίας:

Επί των ποσοστώσεων εισαγωγής:

Ειδικότερα, έστω και αν το πρωτόκολλο που υπεγράφη στις 8 Νοεμβρίου 1987 μεταξύ των αποκλειστικών αντιπροσώπων μπορούσε να συνιστά ένδειξη αυτόνομης συμπεριφοράς αυτών των επιχειρήσεων, η συμφωνία αυτή συνήφθη κατ' εφαρμογήν οδηγιών που είχαν δώσει ιδίως ο τεχνικός σύμβουλος του γραφείου του Υπουργού Υπερποντίων Διαμερισμάτων και Εδαφών, ο διευθυντής Οικονομικών, Κοινωνικών και Πολιτιστικών Υποθέσεων Υπερποντίων του Υπουργείου Υπερποντίων Διαμερισμάτων και Εδαφών και ο υποδιευθυντής της Υπηρεσίας των Αγαθών Εξοπλισμού του Υπουργείου Βιομηχανίας, κατά τη σύσκεψη που διεξήχθη στις 19 Οκτωβρίου 1987 στο Υπουργείο Υπερποντίων Διαμερισμάτων και Εδαφών, και δεν ενισχύθηκε από κανένα στοιχείο που να συνιστά επαρκή απόδειξη ότι οι επιχειρήσεις αυτές είχαν αναπτύξει πρακτική ανεξάρτητη από τις επεμβάσεις των αρχών του διαμερίσματος της Μαρτινίκας."

Υπ' αυτές τις συνθήκες, η Επιτροπή εμμένει, με την ίδια αιτιολογία την οποία υπέμνησε ανωτέρω, στην απόρριψη των αιτήσεων που της είχαν υποβληθεί στις 18 Νοεμβρίου 1985 και στις 29 Νοεμβρίου 1988 για λογαριασμό των επιχειρήσεων JMC Automobiles, Asia Motor, Monin Automobiles και EAS και στις 5 Ιουνίου 1990 για την εταιρία Somaco, καθόσον οι αιτήσεις αυτές σκοπούσαν στην αναγνώριση υπάρξεως συμπράξεως κατά την έννοια του άρθρου 85.»

Διαδικασία και αιτήματα των διαδίκων

25 Υπ' αυτές τις συνθήκες, οι προσφεύγοντες άσκησαν την υπό κρίση προσφυγή με δικόγραφο που κατέθεσαν στη Γραμματεία του Πρωτοδικείου στις 12 Δεκεμβρίου 1994.

26 Κατόπιν εκθέσεως του εισηγητή δικαστή, το Πρωτοδικείο (τέταρτο πενταμελές τμήμα) αποφάσισε την έναρξη της προφορικής διαδικασίας και τη λήψη μέτρων οργανώσεως της διαδικασίας βάσει του άρθρου 64 του Κανονισμού Διαδικασίας, ζητώντας από το καθού να προσκομίσει ορισμένα έγγραφα και να απαντήσει σε ορισμένες ερωτήσεις. Το καθού ανταποκρίθηκε σ' αυτά τα αιτήματα εντός της ταχθείσας προθεσμίας.

27 Οι εκπρόσωποι των διαδίκων αγόρευσαν και απάντησαν στις προφορικές ερωτήσεις του Πρωτοδικείου κατά τη συνεδρίαση της 20ής Μαρτίου 1996.

28 Οι προσφεύγοντες ζητούν από το Πρωτοδικείο:

— να αναγνωρίσει ότι οι καταγγελλόμενες συμπράξεις συνιστούν παράβαση κατά την έννοια του άρθρου 85 της Συνθήκης·

— να αναγνωρίσει ότι οι υπηρεσίες της Επιτροπής αρνήθηκαν να εκτελέσουν την απόφαση του Πρωτοδικείου της 29ης Ιουνίου 1993 και ότι υπέπεσαν σε παράλειψη κατά την έννοια του άρθρου 176 της Συνθήκης·

— να ακυρώσει την απόφαση της Επιτροπής της 13ης Οκτωβρίου 1994, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 173 της Συνθήκης·

— να υποχρεώσει, δυνάμει των άρθρων 178 και 215 της Συνθήκης, την Ευρωπαϊκή Κοινότητα να αποκαταστήσει τη ζημία που προκάλεσαν τα κοινοτικά όργανα στους καταγγέλλοντες· να καθορίσει την αποζημίωση εντόκως προς 9,75 % των ποσών στα οποία εκτιμάται η κύρια ζημία από της αποφάσεως περί θέσεως στο αρχείο της 5ης Δεκεμβρίου 1991, μέχρι τη δημοσίευση της εκδοθησομένης αποφάσεως·

— να καταδικάσει την Επιτροπή στο σύνολο της δικαστικής δαπάνης, τόσο της παρούσας διαδικασίας όσο και της διαδικασίας που κατέληξε στην απόφαση του Πρωτοδικείου της 29ης Ιουνίου 1993.

29 Η Επιτροπή ζητεί από το Πρωτοδικείο:

— να απορρίψει την προσφυγή ακυρώσεως, προσφυγή κατά παραλείψεως και αγωγή αποζημιώσεως, την οποία άσκησαν οι προσφεύγουσες εταιρίες·

— να καταδικάσει τις προσφεύγουσες εταιρίες στα δικαστικά έξοδα.

Επί της εκτάσεως της προσφυγής

30 Το δικόγραφο της προσφυγής υποδιαιρείται ρητά σε τρία μέρη. Στο πρώτο, που επιγράφεται «προσφυγή κατά παραλείψεως», οι προσφεύγοντες αναπτύσσουν ένα επιχείρημα σχετικό με την εκτέλεση της αποφάσεως Asia Motor France II, καταλήγοντας στο συμπέρασμα ότι «η στάση των υπηρεσιών της Επιτροπής συνιστά περίπτωση παραλείψεως κατά την έννοια του άρθρου 176 της Συνθήκης, εφόσον η άρνηση εκτελέσεως της αποφάσεως του Πρωτοδικείου είναι κατάφωρη και άδικη». Το δεύτερο μέρος του δικογράφου περιέχει ισχυρισμούς και επιχειρήματα προς στήριξη του αιτήματος ακυρώσεως, το δε τρίτο μέρος εκθέτει επιχειρήματα προς στήριξη του αιτήματος αποζημιώσεως.

31 Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, ο δικηγόρος των προσφευγόντων τόνισε, απαντώντας σε σχετική ερώτηση του Πρωτοδικείου, ότι το πρώτο μέρος του δικογράφου έπρεπε να θεωρηθεί ως προσφυγή κατά παραλείψεως, «στηριζόμενο στα άρθρα 175 και 176 της Συνθήκης ΕΚ», και όχι ως λόγος ακυρώσεως στηριζόμενος σε παράβαση του άρθρου 176 της Συνθήκης.

32 Όσον αφορά το πρώτο αίτημα των προσφευγόντων, υπενθυμίζεται ότι ο κοινοτικός δικαστής δεν είναι αρμόδιος να αποφαίνεται, κατόπιν πρωτοβουλίας του προσφεύγοντος, αν συμβιβάζεται με τις διατάξεις της Συνθήκης η συμπεριφορά φυσικών ή νομικών προσώπων (απόφαση του Πρωτοδικείου της 9ης Ιανουαρίου 1996, T-575/93, Koelman κατά Επιτροπής, Συλλογή 1996, σ. II-1, σκέψη 30). Επομένως, το αίτημα των προσφευγόντων να αναγνωρίσει το Πρωτοδικείο «ότι οι καταγγελλόμενες συμπράξεις συνιστούν παράβαση κατά την έννοια του άρθρου 85 της Συνθήκης» πρέπει να απορριφθεί ως απαράδεκτο.

Επί του αιτήματος αναγνωρίσεως της παραλείψεως

Επιχειρήματα των διαδίκων

33 Οι προσφεύγοντες υπενθυμίζουν ότι, όπως ορίζει το άρθρο 176 της Συνθήκης, το όργανο του οποίου η πράξη εκηρύχθη άκυρη από το Πρωτοδικείο οφείλει να λαμβάνει τα μέτρα που συνεπάγεται η εκτέλεση της ακυρωτικής αποφάσεως. Υπενθυμίζουν περαιτέρω ότι η υποχρέωση αυτή συνεπάγεται ότι το κοινοτικό όργανο οφείλει να συμμορφωθεί όχι μόνο προς το διατακτικό της ακυρωτικής αποφάσεως, αλλά και προς το σκεπτικό που οδήγησε στο διατακτικό αυτό· έχει, ειδικότερα, την υποχρέωση, όταν εκδίδει νέα πράξη εις αντικατάσταση της ακυρωθείσας, να λάβει τα αναγκαία μέτρα για να αποφύγει την επανάληψη των παρανομιών που είχαν διαπιστωθεί με το σκεπτικό της ακυρωτικής αποφάσεως (απόφαση του Δικαστηρίου της 26ης Απριλίου 1988, 97/86, 99/86, 193/86 και 215/86, Αστερίς κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1988, σ. 2181).

34 Οι προσφεύγοντες διατείνονται ότι η προσβαλλόμενη απόφαση συνιστά παράβαση του άρθρου 176 της Συνθήκης, καθ' ότι επαναλαμβάνει τα πραγματικά και νομικά σφάλματα, τα οποία είχε εντοπίσει το Πρωτοδικείο με την απόφαση Asia Motor France II. Προς στήριξη αυτού του ισχυρισμού προβάλλουν τρία επιχειρήματα. Πρώτον, η Επιτροπή αρνήθηκε να δεχθεί την αποδεικτική αξία των εγγράφων τα οποία ανέλυσε το Πρωτοδικείο στις σκέψεις 39 έως 53 της προαναφερθείσας αποφάσεως Asia Motor France II· δεύτερον, η Επιτροπή, δεν προσκόμισε κανένα νέο στοιχείο που να δικαιολογεί την εμμονή της στον πρώτο λόγο της αποφάσεως της 5ης Δεκεμβρίου 1991· τέλος, η Επιτροπή προσέδωσε αδικαιολόγητη αποδεικτική ισχύ στην προαναφερθείσα απόφαση του γαλλικού Συμβουλίου Ανταγωνισμού της 18ης Ιανουαρίου 1994.

35 Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, οι προσφεύγοντες υποστήριξαν ότι, όπως προκύπτει από την προμνησθείσα απόφαση Αστερίς κ.λπ. κατά Επιτροπής, η προσφυγή κατά παραλείψεως συνιστά το ενδεικνυόμενο μέσο για να προσβληθεί παράβαση του άρθρου 176, όπως η καταλογιζομένη εδώ.

36 Η Επιτροπή απαντά, κατ' ουσίαν, ότι, με την έκδοση της προσβαλλομένης αποφάσεως, έλαβε θέση επί του πώς θα εκτελούσε την απόφαση Asia Motor France II και ότι η προσβαλλόμενη απόφαση είναι σύμφωνη προς τις επιταγές του άρθρου 176 της Συνθήκης.

Η εκτίμηση του Πρωτοδικείου

37 Υπενθυμίζεται, προεισαγωγικώς, ότι το Πρωτοδικείο, κατά την εξέταση των επιχειρημάτων των προσφευγόντων, περιορίζεται εντός των ορίων των ισχυρισμών που διατυπώνονται στο δικόγραφο της προσφυγής. Συναφώς, οι προσφεύγοντες διευκρινίζουν ότι οι ισχυρισμοί με τους οποίους αμφισβητούν την προσήκουσα εκτέλεση της αποφάσεως Asia Motor France II πρέπει να νοηθούν ως βάλλοντες κατά παραλείψεως κατά την έννοια του άρθρου 175 της Συνθήκης.

38 Το Πρωτοδικείο υπενθυμίζει ότι το άρθρο 175 της Συνθήκης αφορά την παράλειψη οργάνου να εκδώσει απόφαση ή να λάβει θέση και όχι την έκδοση πράξεως διαφορετικής από εκείνη την οποία επιδίωκαν ή θεωρούσαν αναγκαία οι ενδιαφερόμενοι (απόφαση του Δικαστηρίου της 15ης Δεκεμβρίου 1988, 166/86 και 220/86, Irish Cement κατά Επιτροπής, Συλλογή 1988, σ. 6473, σκέψη 17).

39 Εν προκειμένω, το Πρωτοδικείο θεωρεί ότι η Επιτροπή, εκδίδοντας την προσβαλλόμενη απόφαση εις αντικατάσταση της ακυρωθείσας πράξεως, έλαβε θέση, κατά τρόπο σαφή και οριστικό, επί του τρόπου με τον οποίο θα εκτελούσε την απόφαση Asia Motor France II.

40 Εν όψει του επιχειρήματος που ανέπτυξαν οι προσφεύγοντες, τονίζεται ότι, ναι μεν από την προαναφερθείσα απόφαση Αστερίς κ.λπ. κατά Επιτροπής προκύπτει ότι η προσφυγή κατά παραλείψεως συνιστά το ενδεικνυόμενο μέσο προς επίλυση αμφισβητήσεως περί το αν, πέρα από την αντικατάσταση της ακυρωθείσας πράξεως, το κοινοτικό όργανο υπεχρεούτο να λάβει και άλλα μέτρα αφορώντα άλλες πράξεις που δεν είχαν αμφισβητηθεί στο πλαίσιο της αρχικής προσφυγής ακυρώσεως (σκέψεις 22 έως 24), αυτό όμως δεν συμβαίνει όταν αμφισβητείται απλώς η νομιμότητα της πράξεως που εκδόθηκε εις αντικατάσταση της ακυρωθείσας πράξεως. Η αμφισβήτηση αυτής της πράξεως πρέπει να προβάλλεται στο πλαίσιο προσφυγής ακυρώσεως δυνάμει του άρθρου 173 της Συνθήκης.

41 Από το σύνολο των προεκτεθέντων προκύπτει ότι το αίτημα περί αναγνωρίσεως παραλείψεως πρέπει να απορριφθεί ως απαράδεκτο.

Επί του αιτήματος ακυρώσεως

42 Οι προσφεύγοντες επικαλούνται δύο λόγους προς στήριξη του αιτήματος ακυρώσεως: έναν περί κατάφωρης πλάνης εκτιμήσεως και έναν περί ελλείψεως αιτιολογίας.

Εισαγωγικές παρατηρήσεις

43 Υπενθυμίζεται ότι οι καταγγελίες τις οποίες κατέθεσαν οι Cesbron, Asia Motor France, Monin Automobiles και EAS περιείχαν δύο, στην ουσία, αιτιάσεις. Με την πρώτη, καταγγελλόταν η ύπαρξη συμπράξεως μεταξύ των εισαγωγέων στη Γαλλία οχημάτων πέντε ιαπωνικών σημάτων (Toyota, Honda, Mazda, Mitsubishi και Nissan) και της γαλλικής διοικήσεως· κατά τη σύμπραξη αυτή, οι πρώτοι θα περιόριζαν τις εισαγωγές τους στη γαλλική αγορά, έναντι της δεσμεύσεως των γαλλικών αρχών ότι θα διατηρούσαν την αποκλειστικότητα των οχημάτων ιαπωνικής καταγωγής. Η δεύτερη αιτίαση αφορούσε την ύπαρξη συμπράξεως μεταξύ των ίδιων αυτών επιχειρήσεων και είχε ως αντικείμενο τη μεταξύ τους κατανομή της ποσοστώσεως που είχε ως άνω καθοριστεί. Η καταγγελία της Somaco, κατά το μέτρο που αφορούσε την εφαρμογή

του άρθρου 85 της Συνθήκης, έβαλλε αφενός μεν κατά της υπάρξεως συμπράξεως μεταξύ των αποκλειστικών αντιπροσώπων στη Μαρτινίκα οχημάτων των ίδιων πέντε ιαπωνικών σημάτων, που αποσκοπούσε στον αποκλεισμό της προσβάσεως στην αγορά αποκλειστικών αντιπροσώπων οχημάτων άλλων ιαπωνικών ή κορεατικών σημάτων, αφετέρου δε κατά της υπάρξεως συμπράξεως μεταξύ των αποκλειστικών αντιπροσώπων των πέντε παραπάνω ιαπωνικών σημάτων, που είχε ως αντικείμενο τη μεταξύ τους κατανομή της ποσοστώσεως εισαγωγής που είχε καθορίσει η γαλλική διοίκηση.

44 Το Πρωτοδικείο διαπιστώνει ότι, με την προσβαλλόμενη απόφαση, η Επιτροπή απέρριψε τις διάφορες καταγγελίες, ουσιαστικά διότι οι εμπλεκόμενοι εισαγωγείς/αποκλειστικοί αντιπρόσωποι δεν διέθεταν «κανένα περιθώριο ελιγμού κατά την εφαρμογή του καθεστώτος εισαγωγών», το οποίο είχε «αποκλειστικά κρατικό χαρακτήρα». Κατά την προσβαλλόμενη απόφαση, η άποψη ότι υπήρξε σύμπραξη κατανομής «αποκρούεται επίσης από δύο στοιχεία: πρώτον, στις διαδικασίες παραλαβής ανά τύπο οχήματος είχαν πρόσβαση μόνο τα προαναφερόμενα πέντε σήματα (ιαπωνικών οχημάτων), τούτο δε δεν ήταν αποτέλεσμα ενεργειών των εισαγωγέων τους, αλλά της ελλείψεως επίσημης αναγνωρίσεως άλλων σημάτων ή άλλων εισαγωγέων· δεύτερον, οι καταγγελλόμενες εταιρίες δεν ήταν δυνατόν να έχουν συμφέρον στην ύπαρξη ελέγχου των εισαγωγών, ο οποίος συρρίκνωνε την αγορά τους κατά 50 %».

45 Το Πρωτοδικείο θεωρεί, επομένως, θεμιτό το συμπέρασμα ότι η Επιτροπή απέρριψε τις καταγγελίες, κρίνοντας ότι δεν υπήρχε σύμπραξη κατά την έννοια του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης, λόγω του ότι η καταγγελλόμενη συμπεριφορά είχε επιβληθεί στις εμπλεκόμενες επιχειρήσεις από τις δημόσιες αρχές και δεν αντανακλούσε την άσκηση εμπορικής επιλογής.

46 Καίτοι από πάγια νομολογία προκύπτει ότι, με εξαίρεση την περίπτωση όπου το αντικείμενο της καταγγελίας ανήκει στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Επιτροπής, αυτή δεν έχει καμμία υποχρέωση να αποφαίνεται αν υπάρχει ή

όχι μια καταγγελλόμενη παράβαση του άρθρου 85 της Συνθήκης (απόφαση του Δικαστηρίου της 18ης Οκτωβρίου 1979, 125/78, GEMA κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1979/ΙΙ, σ. 537, σκέψη 17· αποφάσεις του Πρωτοδικείου της 18ης Σεπτεμβρίου 1992, T-24/90, Automec κατά Επιτροπής, Συλλογή 1992, σ. II-2223, σκέψεις 75 και 76, της 18ης Νοεμβρίου 1992, T-16/91, Rendo κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1992, σ. II-2417, σκέψη 98, της 27ης Ιουνίου 1995, T-186/94, Guérin automobiles κατά Επιτροπής, Συλλογή 1995, σ. II-1753, σκέψη 23, και Koelman κατά Επιτροπής, όπ.π., σκέψη 39), το Πρωτοδικείο θεωρεί ότι, στην περίπτωση κατά την οποία η Επιτροπή απορρίπτει μια καταγγελία λόγω ελλείψεως παραβάσεως των περί ανταγωνισμού κανόνων της Συνθήκης, υποχρεούται να εκθέτει, με την απορριπτική της απόφαση, τα πραγματικά στοιχεία και τις θεωρήσεις στις οποίες στηρίζει το πόρισμά της. Στην περίπτωση αυτή, ο δικαστικός έλεγχος πρέπει να περιορίζεται στην εξακρίβωση της ουσιαστικής ακρίβειας των πραγματικών περιστατικών, της ελλείψεως προδήλου πλάνης εκτιμήσεως και καταχρήσεως εξουσίας, καθώς και πλάνης περί το δίκαιο (αποφάσεις του Δικαστηρίου της 17ης Νοεμβρίου 1987, 142/84 και 156/84, BAT και Reynolds κατά Επιτροπής, Συλλογή 1987, σ. 4487, της 15ης Ιουνίου 1993, C-225/91, Matra κατά Επιτροπής, Συλλογή 1993, σ. I-3203, σκέψεις 23 και 25, και προναφερθείσα απόφαση Asia Motor France II, σκέψη 33).

47 Υπό το πρίσμα αυτών των σκέψεων, πρέπει να εξετασθούν οι δύο λόγοι τους οποίους προέβαλαν οι προσφεύγοντες προς στήριξη των αιτημάτων τους περί ακυρώσεως.

Επί του λόγου περί προδήλου πλάνης εκτιμήσεως

Επιχειρήματα των διαδίκων

48 Οι προσφεύγοντες φρονούν ότι η προσβαλλόμενη απόφαση πάσχει την ίδια πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως την οποία έπασχε και η απόφαση της 5ης Δεκεμβρίου 1991. Διατείνονται ότι ο απορριπτικός λόγος της προσβαλλομένης αποφάσεως αποτελεί απλή επανάληψη του απορριπτικού λόγου της αποφάσεως της 5ης Δεκεμβρίου 1991. Υπενθυμίζουν ότι το Πρωτοδικείο έκρινε, με την απόφαση Asia Motor France II, ότι ο πρώτος αυτός απορριπτικός λόγος έπασχε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως και διατείνονται ότι η Επιτροπή δεν προσκόμισε κανένα νέο στοιχείο που να άγει στο συμπέρασμα ότι δεν συμβαίνει το ίδιο και στην παρούσα υπόθεση.

49 Οι προσφεύγοντες θεωρούν επίσης ότι, για να εκδώσει την προσβαλλόμενη απόφαση παρά το σαφές περιεχόμενο της αποφάσεως Asia Motor France II, η Επιτροπή παρερμήνευσε ορισμένα από τα έγγραφα τα οποία είχε αναλύσει με την απόφαση αυτή το Πρωτοδικείο, προσδίδοντάς τους μια έννοια που δεν είχαν.

50 Η Επιτροπή απαντά ότι η προσβαλλόμενη απόφαση δεν μπορεί να θεωρηθεί ως απλή «επανάληψη» της αποφάσεως της 5ης Δεκεμβρίου 1991, αλλά αποτελεί νέα απόφαση ληφθείσα βάσει των νέων στοιχείων που ανέκυψαν μετά την πρώτη απόφαση, όπως, μεταξύ άλλων, οι απαντήσεις στις νέες αιτήσεις παροχής πληροφοριών. Φρονεί ότι η νέα αυτή απόφαση στηρίζεται σε πραγματικά περιστατικά, ερειδόμενα σε νέα αποδεικτικά στοιχεία, τα οποία έφεραν εις γνώση της οι αποκλειστικοί αντιπρόσωποι της Μαρτινίκας απαντώντας στις αιτήσεις παροχής πληροφοριών.

51 Η Επιτροπή φρονεί ότι, όπως προκύπτει από τις απαντήσεις στις νέες αιτήσεις παροχής πληροφοριών, η Γαλλική Διοίκηση δημιούργησε στη μητροπολιτική Γαλλία, το 1977, έναν μηχανισμό περιορισμού των εισαγωγών ιαπωνικών οχημάτων, στο πλαίσιο του οποίου γνωστοποιούσε, κάθε χρόνο, στους καταγγελλομένους εισαγωγείς τις ακριβείς ποσότητες οχημάτων που τους επέτρεπε να εισαγάγουν. Παρ' όλον ότι η δημιουργία του μηχανισμού αυτού δεν στηριζόταν σε κανένα νομοθετικό κείμενο, αλλά προέκυψε από προφορική απλώς διαδικασία, η Επιτροπή φρονεί ότι το όλο διοικητικό πλαίσιο δικαιολογεί τη διαπίστωση ότι, de facto, οι εισαγωγείς δεν είχαν την παραμικρή δυνατότητα να αντιπαρέλθουν τις οδηγίες της διοικήσεως, τις οποίες εξελάμβαναν ως αληθείς εντολές. Συναφώς αναφέρεται, μεταξύ άλλων, στα μέσα πιέσεως που διέθετε η διοίκηση, καθ' όσον θα μπορούσε να αποκλείσει τους αναγνωρισμένους εισαγωγείς από το ευεργετικό καθεστώς της παραλαβής ανά τύπο οχήματος για τους νέους τύπους ή ακόμη και να τους αφαιρέσει την ιδιότητα του αναγνωρισμένου εισαγωγέα.

52 Η Επιτροπή θεωρεί ότι τα κατατεθέντα έγγραφα επιβεβαιώνουν επίσης ότι ένας παραπλήσιος — όχι όμως όμοιος — μηχανισμός δημιουργήθηκε στη Μαρτινίκα το 1982, προς ανάσχεση των εισαγωγών στο διαμέρισμα αυτό. Όπως και στη μητροπολιτική Γαλλία, τα μερίδια αγοράς των αποκλειστικών αντιπροσώπων των πέντε εμπλεκομένων σημάτων παγιώθηκαν από τη στιγμή

όπου τέθηκε σε εφαρμογή το σύστημα. Φρονεί ότι τα κατατεθέντα από τους αποκλειστικούς αντιπροσώπους έγγραφα επιβεβαιώνουν ότι αυτοί ελάμβαναν από τους εισαγωγείς τόσα πιστοποιητικά πιστότητας όσα αντιστοιχούσαν στις οριζόμενες από τη διοίκηση ποσοστώσεις. Συναφώς προσθέτει ότι οι αναγνωρισμένοι εισαγωγείς είναι αποκλειστικά αρμόδιοι για την έκδοση αυτών των εντύπων, των οποίων η κατοχή είναι ουσιώδες στοιχείο για να τεθεί το όχημα σε οδική κυκλοφορία.

53 Όσον αφορά, ειδικότερα, τα πρακτικά της διυπουργικής συσκέψεως και του πρωτοκόλλου συμφωνίας, τα οποία ανέλυσε το Πρωτοδικείο στις σκέψεις 39 έως 44 της αποφάσεως Asia Motor France II, η Επιτροπή διατείνεται ότι, όπως προκύπτει από τις απαντήσεις στις αιτήσεις παροχής πληροφοριών και τα έγγραφα που προσκομίστηκαν προς στήριξη των απαντήσεων αυτών, αντικείμενο της συσκέψεως και του πρωτοκόλλου συμφωνίας ήταν αφενός μεν το πώς θα επιστρεφόταν στους ανταγωνιστές της Toyota — κατά λόγο του μεριδίου που κατείχε ο καθένας στην κατανομή της αγοράς που επήλθε από το 1982 και εντεύθεν — το μερίδιο κατά το οποίο η Toyota είχε υπερβεί την ποσόστωσή της, αφετέρου δε, σε μια ευρύτερη προοπτική, να καθοριστούν για το μέλλον οι κανόνες, ώστε να μπορεί η διοίκηση να αποσπά από τους εισαγωγείς έγγραφες και ρητές δεσμεύσεις. Ισχυρίζεται, περαιτέρω, ότι η συμφωνία παρατείνει απλώς την ισχύ της κλείδας κατανομής που είχε εφαρμοστεί από το 1982 και εντεύθεν και ότι το μόνο νέο στοιχείο αποτελούσαν οι λεπτομερείς ρυθμίσεις που αποσκοπούσαν στην τακτοποίηση της υπερβάσεως ποσοστώσεως στην οποία είχε υποπέσει ο αποκλειστικός αντιπρόσωπος της Toyota.

54 Σχετικά με την υπέρβαση ποσοστώσεως από τον αποκλειστικό αντιπρόσωπο της Toyota, η Επιτροπή τονίζει ότι αυτή σταμάτησε με την έκδοση προσωρινών πινακίδων για οχήματα για τα οποία δεν μπορούσε να ελπίζει ότι θα λάβει πιστοποιητικά πιστότητας.

Η εκτίμηση του Πρωτοδικείου

55 Υπενθυμίζεται, κατ' αρχάς, ότι η Επιτροπή είχε ήδη απορρίψει τις καταγγελίες των προσφευγόντων με απόφαση της 5ης Δεκεμβρίου 1991, μεταξύ άλλων, διότι έκρινε ότι οι καταγγελλόμενοι επιχειρηματίες εστερούντο

αυτονομίας. Με την προαναφερθείσα απόφαση Asia Motor France II, το Πρωτοδικείο διαπίστωσε ότι η απόφαση της Επιτροπής, κατά το μέτρο που στηριζόταν σ' αυτόν τον λόγο απορρίψεως, «έπασχε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως των πραγματικών περιστατικών», η οποία οδήγησε την Επιτροπή «σε νομική πλάνη ως προς τη δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 85 της Συνθήκης στη συμπεριφορά των καταγγελλομένων επιχειρηματιών» (σκέψη 55). Το Πρωτοδικείο κατέληξε στο συμπέρασμα αυτό, αφού, πρώτα, εξέτασε δύο έγγραφα αφορώντα τις εισαγωγές στη Μαρτινίκα ιαπωνικών αυτοκινήτων, τα οποία είχαν καταθέσει οι καταγγέλλοντες κατά την ενώπιον της Επιτροπής διοικητική διαδικασία. Επρόκειτο για τα πρακτικά μιας διυπουργικής συσκέψεως της 19ης Οκτωβρίου 1987 και για το «πρωτόκολλο συμφωνίας» που ήταν συνημμένο σ' αυτά τα πρακτικά. Αφού διαπίστωσε ότι τα στοιχεία αυτά της δικογραφίας «αποτελούν, εκ πρώτης όψεως, σοβαρή ένδειξη περί του ότι οι πέντε καταγγελλόμενοι εισαγωγείς διαθέτουν πραγματική αυτονομία συμπεριφοράς» (απόφαση Asia Motor France II, σκέψη 44), το Πρωτοδικείο εξέτασε, στη συνέχεια, την αιτιολογία της αποφάσεως της 5ης Δεκεμβρίου 1991, καθ' όσον η απόφαση αυτή απέρριπτε όχι μόνο την καταγγελία της 5ης Ιουνίου 1990 της Somaco ως προς την ύπαρξη συμπράξεως μεταξύ των Μαρτινικανών αποκλειστικών αντιπροσώπων, αλλά και τις καταγγελίες της 18ης Νοεμβρίου 1985 και της 29ης Νοεμβρίου 1988 των λοιπών προσφευγόντων ως προς την ύπαρξη συμπράξεως μεταξύ των εισαγωγέων στη μητροπολιτική Γαλλία. Αφού ανέλυσε άλλα δύο έγγραφα, ήτοι την επιστολή της 1ης Ιουλίου 1987 του Υπουργείου Βιομηχανίας, Ταχυδρομείων και Τηλεπικοινωνιών και Τουρισμού και μια απόφαση του tribunal de commerce de Paris της 16ης Μαρτίου 1990, το Πρωτοδικείο συμπέρανε ότι τα διάφορα έγγραφα της δικογραφίας δεν δικαιολογούσαν το συμπέρασμα ότι οι βαλλόμενοι με τις διάφορες καταγγελίες επιχειρηματίες της μητροπολιτικής Γαλλίας και της Μαρτινίκας δεν διέθεταν καμμιά αυτονομία ή «περιθώριο ελιγμού» (σκέψη 55).

56 Αφού το Πρωτοδικείο ακύρωσε, με την απόφασή του Asia Motor France II, την απόφαση της 5ης Δεκεμβρίου 1991, η Επιτροπή συνέχισε την εξέταση των καταγγελιών προβαίνοντας σε διεξαγωγή αποδείξεων. Γι' αυτό και η προσβαλλόμενη απόφαση αναφέρει ότι «το Πρωτοδικείο απέκρουσε τα συμπεράσματα στα οποία είχε καταλήξει η Επιτροπή, στηριζόμενο κυρίως σε έγγραφα προερχόμενα από το διαμέρισμα της Μαρτινίκας (...). Αυτά, λοιπόν, τα έγγραφα (...) αφορούσαν οι νέες αιτήσεις παροχής πληροφοριών, οι οποίες απευθύνθηκαν, βάσει του άρθρου 11 του κανονισμού 17, ταυτόχρονα στις γαλλικές αρχές και στους εισαγωγείς της Μαρτινίκας».

57 Πρέπει να παρατηρηθεί, στη συνέχεια, ότι, με την προσβαλλόμενη απόφαση, η Επιτροπή έκρινε ότι η εξέταση των απαντήσεων στις αιτήσεις παροχής πληροφοριών «επιβεβαιώνει ότι οι γαλλικές αρχές είχαν καθιερώσει, από το 1977, κρατικό καθεστώς εισαγωγών για τα οχήματα τρίτων χωρών, σε ολόκληρη την επικράτεια της Γαλλικής Δημοκρατίας — έστω και με ειδικό τρόπο στο διαμέρισμα της Μαρτινίκας — στο πλαίσιο της τότε ακολουθούμενης σε εθνικό επίπεδο εμπορικής πολιτικής για τα αυτοκίνητα», κατέληξε δε στο συμπέρασμα ότι «επιβεβαιώνεται επαρκώς ότι οι καταγγελλόμενοι εισαγωγείς, και ειδικότερα οι της Μαρτινίκας, δεν διέθεταν κανένα περιθώριο ελιγμού κατά την εφαρμογή του υπό κρίση καθεστώτος εισαγωγών».

58 Προς έλεγχο της νομιμότητας αυτού του απορριπτικού λόγου, το Πρωτοδικείο θα εξετάσει χωριστά τη συμπεριφορά που καταγγέλλεται με τις καταγγελίες της 18ης Νοεμβρίου 1985 και της 29ης Νοεμβρίου 1988, που αφορούσαν τις εισαγωγές στη μητροπολιτική Γαλλία, αφενός, και τη συμπεριφορά που καταγγελλόταν με την καταγγελία της 5ης Ιουνίου 1990, που αφορούσε τις εισαγωγές στη Μαρτινίκα, αφετέρου.

— Οι καταγγελίες του Cesbron της 18ης Νοεμβρίου 1985 και των Cesbron, Asia Motor France, Monin Automobiles και EAS της 29ης Νοεμβρίου 1988 κατά των εισαγωγέων στη μητροπολιτική Γαλλία

59 Οι υπό κρίση καταγγελίες βάλλουν αφενός μεν κατά της υπάρξεως συμπράξεως μεταξύ των εισαγωγέων στη Γαλλία οχημάτων των ιαπωνικών σημάτων Toyota, Honda, Nissan, Mazda και Mitsubishi και της γαλλικής διοικήσεως, δυνάμει της οποίας οι εισαγωγείς για τη Γαλλία των παραπάνω σημάτων είχαν αποδεχθεί να περιοριστεί στο 3 % το άθροισμα των μεριδίων τους στην εσωτερική γαλλική αγορά αυτοκινήτων, έναντι της δεσμεύσεως των γαλλικών αρχών ότι θα διατηρούσαν την αποκλειστικότητα των αυτοκίνητων ιαπωνικής καταγωγής, αφετέρου δε κατά της υπάρξεως συμπράξεως μεταξύ των καταγγελλομένων επιχειρήσεων, έχουσας ως αντικείμενο τη μεταξύ τους κατανομή του αθροίσματος των μεριδίων τους στην αγορά.

60 Προς εξέταση του βασίμου του απορριπτικού των καταγγελιών λόγου ότι οι εισαγωγείς «δεν διέθεταν καμμία αυτονομία κατά την εφαρμογή του υπό κρίση καθεστώτος εισαγωγών», το Πρωτοδικείο υπενθυμίζει ότι, έστω και αν η συμπεριφορά μιας επιχειρήσεως εκφεύγει της εφαρμογής του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης, ελλείψει αυτονομίας της (απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Δεκεμβρίου 1975, 40/73 έως 48/73, 50/73, 54/73, 55/73, 56/73, 111/73, 113/73 και 114/73, Suiker Unie κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1975, σ. 507, σκέψεις 36 έως 73), δεν έπεται εξ αυτού ότι κάθε συμπεριφορά επιλεγόμενη ή κατευθυνόμενη από τις εθνικές αρχές εκφεύγει του πεδίου εφαρμογής της διατάξεως αυτής. Έτσι, αν ένα κρατικό μέτρο εμπεριέχει τα στοιχεία συμπράξεως που έχει σχηματισθεί μεταξύ επιχειρήσεων ενός κλάδου ή θεσπίζεται κατόπιν διαβουλεύσεως ή με τη συμφωνία των ενδιαφερομένων επιχειρήσεων, οι επιχειρήσεις αυτές δεν μπορούν να επικαλεσθούν τον αναγκαστικό χαρακτήρα της ρυθμίσεως, για να αποφύγουν την εφαρμογή του άρθρου 85, παράγραφος 1 (βλ. ιδίως αποφάσεις του Δικαστηρίου της 30ής Ιανουαρίου 1985, 123/83, Clair, Συλλογή 1985, σ. 391, σκέψεις 19 έως 23, της 30ής Απριλίου 1986, 209/84 έως 213/84, Asjes κ.λπ., Συλλογή 1986, σ. 1425, σκέψη 77, της 1ης Οκτωβρίου 1987, 311/85, VVR, Συλλογή 1987, σ. 3801, σκέψη 24).

61 Αντιθέτως, όταν μια αναγκαστική κανονιστική διάταξη δυνάμενη να επηρεάσει τη λειτουργία του ανταγωνισμού εντός της κοινής αγοράς και τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές ουδόλως συνδέεται με συμπεριφορά επιχειρήσεων εμπίπτουσα στο άρθρο 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης, το γεγονός ότι οι επιχειρήσεις απλώς τηρούν μια τέτοια κανονιστική διάταξη εκφεύγει της εφαρμογής του άρθρου 85, παράγραφος 1 (βλ. αποφάσεις του Δικαστηρίου της 17ης Νοεμβρίου 1993, C-2/91, Meng, Συλλογή 1993, σ. I-5791, σκέψη 22, και C-245/91, Ohra Schadeverzekeringen, Συλλογή 1993, σ. I-5851, σκέψη 15). Και τούτο διότι, στην περίπτωση αυτή, ελλείπει το περιθώριο αυτονομίας των επιχειρήσεων, το οποίο προϋποθέτει το άρθρο 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης.

62 Εν προκειμένω, το Πρωτοδικείο διαπιστώνει ότι οι γαλλικές αρχές, με την από 11 Νοεμβρίου 1993 απάντησή τους στην από 25 Αυγούστου 1993 αίτηση παροχής πληροφοριών της Επιτροπής, επιβεβαίωσαν ότι, το 1977, είχαν αποφασίσει να λάβουν μέτρα περιορισμού της διεισδύσεως των ιαπωνικών οχημάτων στο 3 % της μητροπολιτικής αγοράς και ότι, σ' αυτό το πλαίσιο, είχαν αποφασίσει να κατανείμουν τον όγκο των επιτρεπομένων εισαγωγών μεταξύ των πέντε αναγνωρισμένων εισαγωγέων που δρούσαν τότε στην αγορά, βάσει των μεριδίων αγοράς που κατείχαν αυτοί τη στιγμή εκείνη, και να μην επιτρέψουν καμμία νέα αναγνώριση εισαγωγέως ιαπωνικών σημάτων. Οι

γαλλικές αρχές επιβεβαίωσαν επίσης ότι, εις εκτέλεση αυτής της πολιτικής, γνωστοποιούσαν, κάθε χρόνο, σε κάθε εισαγωγέα πόσα ακριβώς ήσαν τα αντιστοιχούντα προς την ποσοστωσή του οχήματα και του έδιναν ταυτόχρονα την οδηγία να μην υπερβεί αυτό τον αριθμό εισαγωγών.

63 Υπό το πρίσμα των αρχών που διατυπώνονται στις σκέψεις 60 και 61 ανωτέρω, πρέπει να εξεταστεί αν η προσβαλλόμενη απόφαση δικαιολογεί το συμπέρασμα ότι οι γαλλικές αρχές επέβαλαν αυτό το καθεστώς εισαγωγών στις καταγγελλόμενες επιχειρήσεις, κατά τρόπο που να τους αφαιρούν κάθε περιθώριο αυτονομίας.

64 Κατ' αρχάς, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, όπως επιβεβαίωσαν οι ίδιες οι γαλλικές αρχές, καμμία διάταξη του γαλλικού δικαίου δεν επέβαλλε στους εισαγωγείς ιαπωνικών οχημάτων στη μητροπολιτική Γαλλία την καταγγελλόμενη συμπεριφορά. Συγεκριμένα, οι εν λόγω αρχές εδήλωσαν, με την απάντησή τους στην αίτηση παροχής πληροφοριών της 25ης Αυγούστου 1993, ότι ο «δημιουργηθείς στη Γαλλία μηχανισμός ελέγχου των εισαγωγών ιαπωνικών αυτοκινήτων προέκυψε από προφορική απλώς διαδικασία».

65 Ελλείψει αναγκαστικής κανονιστικής διατάξεως επιβάλλουσας την καταγγελλόμενη συμπεριφορά, το Πρωτοδικείο φρονεί ότι η Επιτροπή δεν δύναται να απορρίπτει τις καταγγελίες με την αιτιολογία ότι οι καταγγελλόμενες επιχειρήσεις στερούνται αυτονομίας, παρά μόνον αν προκύπτει, βάσει αντικειμενικών, κρισίμων και συγκλινουσών ενδείξεων, ότι τη συμπεριφορά αυτή τους την επέβαλαν μονομερώς οι γαλλικές αρχές, ασκώντας τους ακαταμάχητες πιέσεις, όπως, π.χ., απειλώντας τους ότι θα λάβουν κρατικά μέτρα δυνάμενα να τους προκαλέσουν σοβαρή οικονομική ζημία.

66 Προκύπτει όμως ότι η Επιτροπή στήριξε την προσβαλλόμενη απόφασή της — καθ' όσον αφορά τις καταγγελίες που βάλλουν κατά των εισαγωγών ιαπωνικών αυτοκινήτων στη μητροπολιτική Γαλλία — στα ίδια στοιχεία που στήριζαν το πόρισμά της και στην προηγούμενη απόφασή της της 5ης Δεκεμβρίου 1991, ότι δηλαδή οι καταγγελλόμενες επιχειρήσεις δεν διέθεταν καμμία

αυτονομία ή «περιθώριο ελιγμού». Έτσι, τα στοιχεία τα οποία χαρακτηρίζει η Επιτροπή ως «νέα στοιχεία» στο υπόμνημα αντικρούσεως (παράγραφοι 12 έως 17) και στο υπόμνημα ανταπαντήσεως (παράγραφοι 8 έως 10) αφορούν μόνο την κατάσταση στη Μαρτινίκα. Περαιτέρω, οι απαντήσεις των γαλλικών αρχών στη νέα αίτηση παροχής πληροφοριών περιγράφουν απλώς τη λειτουργία του συστήματος περιορισμού των εισαγωγών εν γένει, ειδικότερα δε δεν παρέχουν κανένα στοιχείο δυνάμενο να στηρίξει ή να αποσαφηνίσει τον ισχυρισμό ότι δεν χωρεί καμμία μομφή εις βάρος των καταγγελλομένων εισαγωγέων, οι οποίοι εφάρμοσαν απλώς μέτρα που απέρρεαν από αποφάσεις των δημοσίων αρχών, χωρίς να διαθέτουν κανένα περιθώριο ελιγμού.

67 Όπως όμως έκρινε το Πρωτοδικείο με την απόφασή του Asia Motor France II (σκέψη 55) βάσει, αφενός, των στοιχείων του φακέλου τα οποία είχε συλλέξει η Επιτροπή κατά τη διοικητική διαδικασία που κατέληξε στην έκδοση της αποφάσεως της 5ης Δεκεμβρίου 1991 και αφετέρου, των στοιχείων που είχαν προσκομίσει οι διάδικοι κατά την ενώπιον του Πρωτοδικείου διαδικασία στην υπόθεση εκείνη, το πόρισμα της Επιτροπής, ότι οι εισαγωγείς αυτοκινήτων ιαπωνικών σημάτων στη μητροπολιτική Γαλλία και στη Μαρτινίκα δεν διέθεταν κανένα περιθώριο ελιγμού κατά την εφαρμογή του καθεστώτος εισαγωγών, στηριζόταν σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως των πραγματικών περιστατικών.

68 Η Επιτροπή δήλωσε, ασφαλώς, ενώπιον του Πρωτοδικείου ότι η γαλλική διοίκηση θα μπορούσε να ασκήσει έμμεσες πιέσεις στους εισαγωγείς ανακαλώντας την αναγνώρισή τους ή αρνούμενη να τους χορηγήσει το ευεργετικό καθεστώς της παραλαβής ανά τύπο οχήματος για νέους τύπους. Το Πρωτοδικείο διαπιστώνει όμως ότι κανένα στοιχείο της δικογραφίας δεν δικαιολογεί το συμπέρασμα ότι τέτοιου είδους πιέσεις ασκήθηκαν όντως στους εισαγωγείς και ότι το ερώτημα αυτό δεν τέθηκε καν, κατά τη διοικητική διαδικασία, στις γαλλικές αρχές ή στους εισαγωγείς στη μητροπολιτική Γαλλία. Κατά συνέπεια, μη έχοντας ερευνήσει το θέμα, η Επιτροπή δεν μπορεί να συμπεραίνει ότι τέτοιες πιέσεις ασκήθηκαν όντως από τις γαλλικές αρχές.

69 Το Πρωτοδικείο επισημαίνει, άλλωστε, ότι η Επιτροπή διευκρίνισε, κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, ότι η απόφαση της διοικήσεως να μην αναγνωρίσει άλλα ιαπωνικά σήματα πέρα από εκείνα των πέντε καταγγελλομένων

εισαγωγέων, αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του διακανονισμού που είχε εγκαθιδρυθεί και μπορεί να θεωρηθεί ως «το αντάλλαγμα» της αποδοχής, εκ μέρους των εισαγωγέων, της πολιτικής την οποία επέλεξε η διοίκηση, πράγμα που, εκ πρώτης όψεως, φαίνεται να αποκλείει την εκδοχή ότι ασκήθηκαν ακαταμάχητες πιέσεις από τις γαλλικές αρχές. Το σημείο αυτό επιβεβαιώνει άλλωστε η επιστολή της 1ης Ιουλίου 1987 του Υπουργείου Βιομηχανίας, Ταχυδρομείων και Τηλεπικοινωνιών και Τουρισμού (παράρτημα 27 του δικογράφου της προσφυγής), κατά την οποία οι παράλληλες εισαγωγές ιαπωνικών οχημάτων απειλούν να πλήξουν σταδιακά την de facto αποκλειστικότητα που χορηγήθηκε στους πέντε αναγνωρισμένους εισαγωγείς στη μητροπολιτική Γαλλία «εις αντάλλαγμα των δεσμεύσεών τους αυτοπεριορισμού». Η ίδια επιστολή αναφέρει ότι αυτή η «εξέλιξη (...) απειλεί να ωθήσει σύντομα τους αναγνωρισμένους εισαγωγείς να θέσουν υπό αμφισβήτηση το όλο σύστημα αυτοπεριορισμού». Η δυνατότητα όμως των επιχειρήσεων να θέσουν υπό αμφισβήτηση το καθεστώς εισαγωγών ιαπωνικών αυτοκινήτων στη μητροπολιτική Γαλλία δείχνει ότι οι επιχειρήσεις αυτές δεν εστερούντο παντελώς αυτονομίας κατά τη θέση σε εφαρμογή του επίδικου καθεστώτος εισαγωγών.

70 Συμπεραίνεται, επομένως, ότι — εν όψει της διαπιστώσεως στην οποία προέβη το Πρωτοδικείο στη σκέψη 55 της αποφάσεώς του Asia Motor France II — η προσβαλλόμενη απόφαση δεν στηρίζεται, ελλείψει νέων στοιχείων για το εφαρμοζόμενο στη Γαλλία καθεστώς εισαγωγών, σε αντικειμενικές, κρίσιμες και συγκλίνουσες ενδείξεις ότι οι γαλλικές αρχές άσκησαν μονομερώς ακαταμάχητες πιέσεις στις εμπλεκόμενες επιχειρήσεις, για να ακολουθήσουν την καταγγελλόμενη συμπεριφορά.

71 Από το σύνολο των προεκτεθέντων προκύπτει ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως των πραγματικών περιστατικών κρίνοντας, βάσει των στοιχείων τα οποία διέθετε, ότι η συμπεριφορά των αναγνωρισμένων στη μητροπολιτική Γαλλία εισαγωγέων εστερείτο αυτονομίας σε τέτοιο βαθμό, ώστε να εκφεύγει της εφαρμογής του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης. Ελλείψει στοιχείων που να αποδεικνύουν ότι ασκούνταν ακαταμάχητες πιέσεις, όπως οι περιγραφόμενες στη σκέψη 65 ανωτέρω, δυνάμενες να αναγκάσουν τους εισαγωγείς να αποδεχθούν περιορισμό των εισαγωγών τους, η συμπεριφορά των εισαγωγέων, η οποία συμμορφώνεται προς τις επιθυμίες της γαλλικής διοικήσεως, συνεκτιμώντας όλους τους σχετικούς κινδύνους και τα πλεονεκτήματα, πρέπει να θεωρηθεί ως έκφραση επιλογής εμπορικής πολιτικής.

72 Συνεπώς, η προσβαλλόμενη απόφαση πρέπει να ακυρωθεί καθ' όσον απορρίπτει τις καταγγελίες του Cesbron της 18ης Νοεμβρίου 1985 και των Cesbron, Asia Motor France, Monin Automobiles και EAS της 29ης Νοεμβρίου 1988.

— Η καταγγελία της Somaco της 5ης Ιουνίου 1990 κατά των αποκλειστικών αντιπροσώπων στη Μαρτινίκα

73 Κατά την καταγγελία, η Somaco συστάθηκε τον Ιούνιο 1988, με σκοπό την εισαγωγή στη Μαρτινίκα ιαπωνικών και κορεατικών οχημάτων των σημάτων Daihatsu, Isuzu, Hyundai, Suzuki και Subaru. Με την καταγγελία της, η Somaco διατείνεται ότι υφίσταται τις συνέπειες αθέμιτης συμπράξεως μεταξύ των αποκλειστικών αντιπροσώπων των ιαπωνικών σημάτων Toyota, Honda, Mazda, Mitsubishi και Nissan, «υπό την κάλυψη της γαλλικής διοικήσεως, που εξασφαλίζει την αποκλειστική πρόσβαση των ιαπωνικών και κορεατικών οχημάτων στη μαρτινικανή αγορά σε πέντε ιαπωνικά σήματα». Προσθέτει ότι οι ίδιοι αυτοί αποκλειστικοί αντιπρόσωποι «μοιράζονται την αγορά, την οποία η διοίκηση έχει καθορίσει στο 15 % των εκδιδομένων αδειών, εις βάρος της εταιρίας Somaco, η οποία αποκλείεται από την αγορά». Προς στήριξη της καταγγελίας της, προσκόμισε δύο έγγραφα, ήτοι τα πρακτικά μιας διυπουργικής συσκέψεως της 19ης Οκτωβρίου 1987 και το «πρωτόκολλο συμφωνίας» που ήταν συνημμένο σ' αυτά τα πρακτικά.

74 Επισημαίνεται, κατ' αρχάς ότι οι προσφεύγοντες δεν αμφισβητούν την προσβαλλόμενη απόφαση καθ' όσον απορρίπτει, ελλείψει κοινοτικού συμφέροντος, την αιτίαση περί της φερομένης αδυναμίας εισαγωγής στη Μαρτινίκα κορεατικών αυτοκινήτων σήματος Hyundai.

75 Όσον αφορά τις εισαγωγές ιαπωνικών οχημάτων στη Γαλλία, της οποίας η Μαρτινίκα αποτελεί διαμέρισμα, το Πρωτοδικείο παρατηρεί ότι οι γαλλικές αρχές εξήγησαν, με την από 11 Νοεμβρίου 1993 απάντησή τους στην αίτηση παροχής πληροφοριών της Επιτροπής της 25ης Αυγούστου 1993, ότι μόνο πέντε εισαγωγείς, των σημάτων Toyota, Honda, Mitsubishi, Mazda και Nissan,

αναγνωρίστηκαν στη Γαλλία. Πρόκειται για τους εισαγωγείς, που μνημονεύονται στη σκέψη 2 της παρούσας αποφάσεως, κατά των οποίων εστρέφοντο οι καταγγελίες της 18ης Νοεμβρίου 1985 και της 29ης Νοεμβρίου 1988.

76 Οι προσφεύγοντες δεν αμφισβητούν το γεγονός ότι η γαλλική διοίκηση αναγνώρισε μόνο αυτούς τους πέντες εισαγωγείς, που αντιπροσωπεύουν τα πέντε προαναφερόμενα σήματα. Δεν αμφισβητείται, άλλωστε, αφενός μεν ότι οι αναγνωρισμένοι αυτοί εισαγωγείς είναι αποκλειστικώς αρμόδιοι να χορηγούν πιστοποιητικά πιστότητας στους αποκλειστικούς αντιπροσώπους στη Μαρτινίκα, αφετέρου δε ότι η λήψη πιστοποιητικού πιστότητας είναι αναγκαία συνθήκη για να δοθεί άδεια κυκλοφορίας σε ένα εισαγόμενο στη Μαρτινίκα όχημα.

77 Έτσι, το σύστημα που περιγράφεται στις σκέψεις 74 και 75 της παρούσας αποφάσεως — ασχέτως του αν το επέβαλαν μονομερώς οι γαλλικές αρχές ή αν στηρίχτηκε σε συμφωνία συναφθείσα μεταξύ των πέντε αναγνωρισμένων από τις γαλλικές αρχές εισαγωγέων — φράζει την είσοδο στην αγορά για τις εταιρίες που θέλουν να εισάγουν στη Γαλλία (τη μητροπολιτική και τη Μαρτινίκα) ιαπωνικά αυτοκίνητα άλλα, εκτός από οχήματα των σημάτων Toyota, Honda, Mazda, Mitsubishi και Nissan. Άρα, ούτως ή άλλως, η αδυναμία της εταιρίας Somaco να εμπορεύεται στη Μαρτινίκα οχήματα των σημάτων Daihatsu, Isuzu, Suzuki και Subaru δεν απορρέει από την ύπαρξη ενδεχομένης συμπράξεως μεταξύ των καταγγελλομένων Μαρτινικανών αποκλειστικών αντιπροσώπων.

78 Διαπιστώνεται, στη συνέχεια, ότι η Επιτροπή, με την προσβαλλόμενη απόφασή της, εξέτασε τις προβληθείσες με την καταγγελία αιτιάσεις, καίτοι, όπως προκύπτει από τα προεκτεθέντα, η Επιτροπή θα μπορούσε να διερωτηθεί τί συμφέρον είχε η εταιρία Somaco να ζητήσει τη διαπίστωση της φερομένης παραβάσεως. Έτσι, μετά την ακύρωση της αποφάσεως της 5ης Δεκεμβρίου 1991, η Επιτροπή κίνησε νέα έρευνα (βλ. σκέψη 16 ανωτέρω). Αφού εξέτασε τις απαντήσεις στις αιτήσεις παροχής πληροφοριών, τις οποίες είχε απευθύνει στις γαλλικές αρχές και στους αποκλειστικούς αντιπροσώπους στη Μαρτινίκα, καθώς και τις παρατηρήσεις των προσφευγόντων επί της ανακοινώσεως της Επιτροπής της 10ης Ιανουαρίου 1994, σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονι-

σμού 99/63, η Επιτροπή απέρριψε την καταγγελία αυτή επίσης επικαλούμενη ότι οι αποκλειστικοί αντιπρόσωποι δεν διέθεταν αυτονομία κατά την εφαρμογή του επίδικου καθεστώτος εισαγωγών.

79 Το Πρωτοδικείο υπενθυμίζει ότι, με την προαναφερθείσα απόφασή του Asia Motor France II, διαπίστωσε ότι αυτός ο λόγος απορρίψεως στηριζόταν σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως των πραγματικών περιστατικών (σκέψη 55). Πρέπει να εξεταστεί, επομένως, αν τα νέα στοιχεία, τα οποία συνέλεξε η Επιτροπή κατά την έρευνα που διεξήγαγε μετά την ακύρωση, από το Πρωτοδικείο, της αποφάσεώς της της 5ης Δεκεμβρίου 1991, φωτίζουν υπό διαφορετικό πρίσμα τα έγγραφα στα οποία το Πρωτοδικείο, μετά από μια πρώτη ανάλυση, είχε αναγνωρίσει, με την προαναφερθείσα απόφασή του Asia Motor France II, ισχυρή αποδεικτική αξία ως προς την ύπαρξη συμπτώσεως βουλήσεων.

80 Προς εξέταση του βασίμου του λόγου απορρίψεως της καταγγελίας, το Πρωτοδικείο διαπιστώνει, κατ' αρχάς, ότι καμμία κανονιστική διάταξη δεν επέβαλλε στους αποκλειστικούς αντιπροσώπους ιαπωνικών οχημάτων στη Μαρτινίκα την καταγγελλόμενη συμπεριφορά.

81 Πρέπει να εξεταστεί, στη συνέχεια, αν από αντικειμενικές, κρίσιμες και συγκλίνουσες ενδείξεις προκύπτει ότι οι εθνικές αρχές άσκησαν μονομερώς ακαταμάχητες πιέσεις στους εμπλεκόμενους αποκλειστικούς αντιπροσώπους, για να ακολουθήσουν την καταγγελλόμενη συμπεριφορά.

82 Μεταξύ των στοιχείων τα οποία η Επιτροπή χαρακτηρίζει — στο υπόμνημα αντικρούσεως (παράγραφοι 12 έως 17) και στο υπόμνημα ανταπαντήσεως (παράγραφοι 8 έως 10) — ως «νέα στοιχεία», το Πρωτοδικείο επισημαίνει, πρώτον, μια επιστολή της 19ης Αυγούστου 1982 του Υφυπουργού παρά τω Υπουργώ Υπερποντίων Διαμερισμάτων και Εδαφών, απευθυνόμενη στον πρόεδρο του groupement des importateurs de véhicules étrangers Antilles-Guyane, η οποία επιβεβαιώνει ότι, προς μετριασμό του ποσοστού διεισδύσεως των οχημάτων ιαπωνικών σημάτων στην αγορά των Υπερποντίων Διαμερισμάτων, η γαλλική διοίκηση καθιέρωσε εκεί, το 1982, παραπλήσια — αλλ' όχι τα ίδια

ακριβώς — μέτρα με εκείνα που είχαν καθιερωθεί στη μητροπολιτική Γαλλία. Ο συντάκτης της επιστολής αυτής εξηγεί ότι, «εν όψει της ιδιομορφίας αυτών των Διαμερισμάτων και του υψηλού όγκου τον οποίον έφθασαν οι πωλήσεις το 1980 και το 1981, το μερίδιο των ιαπωνικών σημάτων θα έπρεπε, σε μια πρώτη φάση, να μειωθεί, για το 1982, σε 15 %».

83 Προκύπτει, επί πλέον, ότι όσον αφορά τη μαρτινικανή αγορά, οι εισαγωγές ιαπωνικών αυτοκινήτων περιορίστηκαν στο 15 % του συνολικού αριθμού των εκδιδομένων στο διαμέρισμα αυτό αδειών κυκλοφορίας, τουλάχιστον μέχρι το 1991. Είναι άξια μνείας, χάριν παραδείγματος, η από 29 Δεκεμβρίου 1987 επιστολή της αρχής της Περιφέρειας Μαρτινίκας (παράρτημα 3.1 του υπομνήματος ανταπαντήσεως) και μια επιστολή της ίδιας αρχής προς τον αποκλειστικό αντιπρόσωπο της Mazda του Ιανουαρίου 1991 (παράρτημα 2.3 του υπομνήματος ανταπαντήσεως), όπου γίνεται λόγος γι' αυτό το ανώτατο όριο του 15 %.

84 Το Πρωτοδικείο διαπιστώνει, στη συνέχεια, ότι, όπως προκύπτει από τη δικογραφία και ειδικότερα από την από 19 Αυγούστου 1982 επιστολή του Υφυπουργού παρά τω Υπουργώ Υπερποντίων Διαμερισμάτων και Εδαφών, η συνολική ποσόστωση του 15 % των εκδιδομένων στη Μαρτινίκα αδειών κυκλοφορίας επιβλήθηκε μονομερώς από τις γαλλικές αρχές στους τοπικούς εισαγωγείς. Το σημείο αυτό δεν αμφισβητήθηκε καν με την καταγγελία της Somaco, η οποία κάνει λόγο για ποσόστωση ορισθείσα από τη γαλλική διοίκηση σε 15 %. Εξ άλλου, την έλλειψη αυτονομίας των αποκλειστικών αντιπροσώπων επιρρωννύει το γεγονός ότι ο περιορισμός των εισαγωγών ιαπωνικών αυτοκινήτων στο 15 % της μαρτινικανής αγοράς συρρίκνωνε κατά 50 % την αγορά των αποκλειστικών αντιπροσώπων. Δεν αμφισβητείται, πράγματι, ότι το ποσοστό διεισδύσεως των ιαπωνικών αυτοκινήτων στη Μαρτινίκα πλησίαζε το 30 % πριν από την καθιέρωση του καταγγελλομένου καθεστώτος εισαγωγής.

85 Όπως προκύπτει, επί πλέον, από τα έγγραφα που προσκόμισε η Επιτροπή, οι δημόσιες αρχές, κατά την ίδια χρονική περίοδο, κατένειμαν τη συνολική ποσόστωση του 15 % μεταξύ των σημάτων τα οποία αντιπροσώπευαν οι πέντε καταγγελλόμενοι αποκλειστικοί αντιπρόσωποι. Έτσι, τα έγγραφα που μνημονεύονται στις παραγράφους 13 έως 16 του υπομνήματος αντικρούσεως και στην παράγραφο 12 του υπομνήματος ανταπαντήσεως στηρίζουν τη διαπίστωση της Επιτροπής ότι η κατανομή της συνολικής ποσοστώσεως μεταξύ των Μαρτινικανών αποκλειστικών αντιπροσώπων δεν ήταν προϊόν διαβου-

λεύσεως μεταξύ αυτών των επιχειρήσεων, με τη στήριξη — ενδεχομένως — των γαλλικών αρχών, αλλά επιβλήθηκε μονομερώς στους αποκλειστικούς αντιπροσώπους από τις αρχές αυτές, και ειδικότερα από το Υπουργείο Βιομηχανίας, Διεύθυνση Μηχανολογικών Βιομηχανιών (DIMME), κατόπιν προτάσεως του Περιφερειάρχη της Περιφέρειας Μαρτινίκας. Το ότι τις ατομικές ποσοστώσεις για κάθε αποκλειστικό αντιπρόσωπο καθόριζαν οι δημόσιες αρχές ενισχύει περαιτέρω η από 3 Σεπτεμβρίου 1986 επιστολή του αποκλειστικού αντιπροσώπου οχημάτων Nissan προς τον Περιφερειάρχη Μαρτινίκας (παράρτημα 1.6 του υπομνήματος ανταπαντήσεως), με την οποία ο αποκλειστικός αυτός αντιπρόσωπος παραπονείται για το γεγονός «ότι η ποσόστωση που [του] ορίστηκε είναι υπερβολικά ισχνή και δεν επιτρέπει στην επιχείρησή [του] να αναπτυχθεί ομαλά, εφόσον μάλιστα η ποσόστωση αυτή φθίνει διαρκώς». Πράγματι, αν αλήθευε ότι οι αποκλειστικοί αντιπρόσωποι διαιρούσαν μεταξύ τους τη μαρτινικανή αγορά, τότε ο αποκλειστικός αντιπρόσωπος των οχημάτων Nissan θα στρεφόταν απευθείας στους άλλους αποκλειστικούς αντιπροσώπους για να επιτύχει αύξηση της ποσοστώσεώς του, και όχι στις δημόσιες αρχές.

86 Το Πρωτοδικείο διαπιστώνει, στη συνέχεια, ότι η στεγανότητα του συστήματος που εγκαθιδρύθηκε ως άνω από τις δημόσιες αρχές εξασφαλιζόταν από το γεγονός ότι οι πέντε αναγνωρισμένοι εισαγωγείς ιαπωνικών οχημάτων στη μητροπολιτική Γαλλία, συμμορφούμενοι προς τις οδηγίες που τους έδιναν οι εθνικές αρχές, απέστελλαν στον αποκλειστικό αντιπρόσωπο του σήματός «τους» στη Μαρτινίκα πιστοποιητικά πιστότητας ακριβώς ισάριθμα προς την ποσόστωση την οποία είχε καθορίσει για τον αποκλειστικό αυτό αντιπρόσωπο η DIMME. Το σημείο αυτό επιβεβαιώνει άλλωστε και η από 19 Αυγούστου 1982 επιστολή του Υφυπουργού παρά τω Υπουργώ Υπερποντίων Διαμερισμάτων και Εδαφών, κατά την οποία «ο προβλεπόμενος όγκος πωλήσεων κάθε σήματος γνωστοποιείται από το Υπουργείο Έρευνας και Βιομηχανίας στους εισαγωγείς της μητροπολιτικής Γαλλίας, που αναλαμβάνουν την υποχρέωση να χορηγούν στους τοπικούς εισαγωγείς τον αριθμό πιστοποιητικών που απαιτείται για την έκδοση αδειών κυκλοφορίας».

87 Αν ληφθεί υπόψη αφενός μεν ότι οι αναγνωρισμένοι εισαγωγείς των πέντε ιαπωνικών σημάτων είναι αποκλειστικώς αρμόδιοι για τη χορήγηση των πιστοποιητικών πιστότητας στους αποκλειστικούς αντιπροσώπους στη Μαρτινίκα, αφετέρου δε ότι η λήψη πιστοποιητικού πιστότητας αποτελεί αναγκαία συνθήκη για την έκδοση αδείας κυκλοφορίας στη Μαρτινίκα για όχημα εισαγωγής, οι Μαρτινικανοί εισαγωγείς δεν μπορούσαν παρά να αποδεχθούν τις συνέπειες του διακανονισμού που είχε γίνει μεταξύ των αναγνωρισμένων εισαγωγέων και των γαλλικών αρχών.

88 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι το πόρισμα της Επιτροπής ότι οι αποκλειστικοί αντιπρόσωποι στη Μαρτινίκα, κατά των οποίων βάλλει η καταγγελία της Somaco, «δεν διέθεταν καμμία αυτονομία κατά την εφαρμογή του υπό κρίση καθεστώτος εισαγωγών» στηρίζεται, εκ πρώτης όψεως σε αντικειμενικές, κρίσιμες και συγκλίνουσες ενδείξεις.

89 Πρέπει να εξεταστεί, στη συνέχεια, αν οι προσφεύγοντες προσκόμισαν «αποκλίνοντα» στοιχεία, αποδεικνύοντα ότι οι αποκλειστικοί αντιπρόσωποι ιαπωνικών οχημάτων διέθεταν περιθώριο αυτονομίας ως προς την κατανομή της συνολικής ποσοστώσεως την οποία είχαν καθορίσει οι γαλλικές αρχές στο 15 % για τις εισαγωγές των ιαπωνικών οχημάτων στη Μαρτινίκα.

90 Οι προσφεύγοντες επικαλούνται, πρώτον, τα πρακτικά της διυπουργικής συσκέψεως της 19ης Οκτωβρίου 1987 και το συνημμένο σ' αυτά «πρωτόκολλο συμφωνίας».

91 Υπενθυμίζεται ότι η ίδια η διατύπωση των εγγράφων αυτών δημιουργούσε την πεποίθηση ότι οι καταγγελλόμενοι αποκλειστικοί αντιπρόσωποι ιαπωνικών οχημάτων είχαν συνάψει σύμπραξη για την κατανομή της ποσοστώσεως την οποία η γαλλική διοίκηση είχε καθορίσει στο 15 %. Έτσι, στηριζόμενο στη διατύπωση αυτών των εγγράφων, το Πρωτοδικείο είχε συμπεράνει, με την απόφασή του Asia Motor France II (σκέψη 44), ότι τα έγγραφα αυτά «αποτελούν, εκ πρώτης όψεως, σοβαρή ένδειξη περί του ότι οι πέντε καταγγελλόμενοι εισαγωγείς διαθέτουν πραγματική αυτονομία συμπεριφοράς».

92 Με την προσβαλλόμενη απόφαση, η Επιτροπή εξηγεί όμως ότι, υπό το φως νέων στοιχείων, τα οποία περιήλθαν εις γνώση της στο πλαίσιο της έρευνας την οποία διεξήγαγε μετά τη δημοσίευση της αποφάσεως Asia Motor France II, τα πρακτικά της διυπουργικής συσκέψεως της 19ης Οκτωβρίου 1987 και το συνημμένο σ' αυτά «πρωτόκολλο συμφωνίας», εκτιμώμενα στην αλληλουχία στην οποία εντάσσονται, δεν μεταβάλλουν τον αποκλειστικά κρατικό χαρακτήρα του καθεστώτος εισαγωγής. Προς τούτο, διατείνεται ότι η σύσκεψη

της 19ης Οκτωβρίου 1987, η οποία διεξήχθη κατόπιν προσκλήσεως του Περιφερειάρχη «είχε ως μοναδικό αντικείμενο το συναφές ζήτημα του πώς η εταιρία CCIE, τοπικός αντιπρόσωπος της Toyota, θα "επέστρεφε" — όπως το αξίωνε η Διοίκηση — 487 οχήματα τα οποία είχε πωλήσει από το 1982 καθ' υπέρβαση του αριθμού εισαγωγών που της είχε οριστεί».

93 Το Πρωτοδικείο διαπιστώνει ότι, μεταξύ 1982 και 1986, ο αποκλειστικός αντιπρόσωπος στη Μαρτινίκα του σήματος Toyota υπερέβη κατά πολύ την ποσόστωση που του είχε οριστεί (βλ. ιδίως παραρτήματα 3.2 και 3.6 του υπομνήματος ανταπαντήσεως). Την υπέρβαση της ποσοστώσεως δεν αμφισβητούν άλλωστε οι προσφεύγοντες. Είναι επίσης αναντίρρητο ότι ο αποκλειστικός αυτός αντιπρόσωπος ήταν σε θέση να πωλεί οχήματα πέραν της ετησίας ποσοστώσεώς του εκδίδοντας στα καθ' υπέρβαση της ποσοστώσεως οχήματα προσωρινές πινακίδες κυκλοφορίας (πινακίδες «WW»).

94 Όπως επίσης προκύπτει από τη δικογραφία, οι γαλλικές αρχές, αφού διαπίστωσαν τις καταχρήσεις του καθεστώτος εκδόσεως προσωρινών αδειών κυκλοφορίας από τον αποκλειστικό αντιπρόσωπο του σήματος Toyota, αποφάσισαν, τον Μάρτιο του 1987 το αργότερο, να καταλογίζουν εφεξής την έκδοση δελτίων προσωρινής αδείας κυκλοφορίας (WW) στην ποσόστωση που είχε οριστεί για το οικείο σήμα [βλ. ιδίως τις επιστολές της αρχής της Περιφέρειας Μαρτινίκας της 11ης Μαρτίου 1987, απευθυνόμενες στον αποκλειστικό αντιπρόσωπο του σήματος Mitsubishi (απόσπασμά της παρατίθεται στις από 23 Νοεμβρίου 1995 απαντήσεις της Επιτροπής στις ερωτήσεις του Πρωτοδικείου) και στον αποκλειστικό αντιπρόσωπο του σήματος Mazda (παράρτημα 2.2. του υπομνήματος ανταπαντήσεως), αντιστοίχως].

95 Όσον αφορά, έπειτα, την τακτοποίηση της υπερβάσεως της ποσοστώσεως στην οποία είχε υποπέσει ο αποκλειστικός αντιπρόσωπος του σήματος Toyota καταχρώμενος του συστήματος εκδόσεως προσωρινών αδειών κυκλοφορίας, μεταξύ 1982 και 1986, το Πρωτοδικείο φρονεί ότι η Επιτροπή δικαιολογημένα κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η σύσκεψη της 19ης Οκτωβρίου 1987, η οποία είχε συγκληθεί με πρωτοβουλία του περιφερειάρχη της Περιφέρειας Μαρτινίκας (παράρτημα 3.7 του υπομνήματος ανταπαντήσεως), συνιστούσε επίσης εκδήλωση της βουλήσεως της δημοσίας αρχής να τηρηθεί το σύστημα εισαγωγών το οποίο είχε επιβάλει μονομερώς. Καίτοι είναι αληθές ότι το πρωτόκολλο συμφωνίας κάνει μνεία για ένα ανώτατο όριο 15 % και για κάποια κλείδα κατανομής αυτού του 15 %, δεν προκύπτει εξ αυτού κατ' ανάγκην ότι οι αποκλειστικοί αντιπρόσωποι συνήψαν σύμπραξη εμπίπτουσα στο άρθρο 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης. Πράγματι, τα έγγραφα που αποκαλύ-

φθηκαν κατά τη νέα έρευνα παρέχουν έρεισμα στην άποψη ότι οι αποκλειστικοί αντιπρόσωποι έκριναν αναγκαίο να «κωδικοποιήσουν» την άγραφη πολιτική εισαγωγών την οποία είχαν επιβάλει μονομερώς οι δημόσιες αρχές από το 1982, για να αποφύγουν στο μέλλον ανάλογα προβλήματα με εκείνα που είχαν ανακύψει με τον αποκλειστικό αντιπρόσωπο της Toyota.

96 Επομένως, οι προσφεύγοντες, που στηρίζονται απλώς στο περιεχόμενο των πρακτικών της διυπουργικής συσκέψεως της 19ης Οκτωβρίου 1987 και του συνημμένου σ' αυτά «πρωτοκόλλου συμφωνίας», για να αποδείξουν την ύπαρξη παραβάσεως του άρθρου 85, δεν απέδειξαν ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως των πραγματικών περιστατικών όταν συμπέρανε, με την προσβαλλόμενη απόφαση, ότι τα έγγραφα αυτά, εκτιμώμενα στην αλληλουχία στην οποία εντάσσονται, δεν αλλοιώνουν τον αποκλειστικά κρατικό χαρακτήρα του καθεστώτος εισαγωγών.

97 Πρέπει να ερευνηθεί, στη συνέχεια, μήπως κάποιο άλλο από τα έγγραφα τα οποία επικαλέστηκαν οι προσφεύγοντες είναι ικανό να κλονίσει την άποψη της Επιτροπής ότι οι αποκλειστικοί αντιπρόσωποι στη Μαρτινίκα «δεν διέθεταν καμμία αυτονομία κατά την εφαρμογή του υπό κρίση καθεστώτος εισαγωγών».

98 Έτσι, όσον αφορά, κατ' αρχάς, την από 1ης Ιουλίου 1987 επιστολή του Υπουργείου Βιομηχανίας, Ταχυδρομείων και Τηλεπικοινωνιών και Τουρισμού (παράρτημα 27 του δικογράφου της προσφυγής), το Πρωτοδικείο διαπιστώνει ότι το έγγραφο αυτό — το οποίο ασκεί ασφαλώς επιρροή στην εξέταση των αιτιάσεων που προβάλλονται στις καταγγελίες κατά των εισαγωγέων ιαπωνικών οχημάτων στη μητροπολιτική Γαλλία — δεν περιέχει καμμία ένδειξη περί του ισχύοντος στη Μαρτινίκα καθεστώτος εισαγωγών.

99 Όσο για τα άλλα έγγραφα που μνημονεύονται στο δικόγραφο της προσφυγής, τα πρακτικά της συνεδριάσεως του Γενικού Συμβουλίου της Μαρτινίκας της 27ης Ιανουαρίου 1983 και τα πρακτικά της 26ης Φεβρουαρίου 1991 της δηλώσεως του γενικού διευθυντή της Sigam, αποκλειστικού αντιπροσώπου του σήματος Nissan, το Πρωτοδικείο διαπιστώνει ότι ορισμένα από τα παρατιθέμενα αποσπάσματα αφορούν αποκλειστικά τις σχέσεις μεταξύ των δημοσίων αρχών και των εισαγωγέων στη μητροπολιτική Γαλλία. Η επιστολή την οποία απηύθυνε τον Ιανουάριο του 1981 στον Πρόεδρο της Γαλλικής Δημοκρατίας το groupement des importateurs de véhicules étrangers Antilles-Guyane εκφράζει απλώς την ανησυχία των τοπικών εισαγωγέων εν όψει της προθέσεως των δημοσίων αρχών να καθιερώσουν συνολική ποσόστωση εισαγωγής·

δεν αποδεικνύει, επομένως, την ύπαρξη συμπράξεως μεταξύ των αποκλειστικών αντιπροσώπων προς κατανομή της συνολικής ποσοστώσεως, η οποία δεν είχε ακόμη καθοριστεί εκείνη τη στιγμή. Άλλα έγγραφα, τα πρακτικά της συσκέψεως της 1ης Οκτωβρίου 1987 στην έδρα του Περιφέρειας της Μαρτινίκας και το τηλετύπημα της 22ας Σεπτεμβρίου 1987 του Περιφερειάρχη Μαρτινίκας, άπτονται του προβλήματος της υπερβάσεως, από τον αποκλειστικό αντιπρόσωπο του σήματος Toyota, της ποσοστώσεως που του είχε οριστεί. Έστω και αν αληθεύει ότι το πρόβλημα αυτό «συζητήθηκε (...) με τους αποκλειστικούς αντιπροσώπους» (τηλετύπημα της 22ας Σεπτεμβρίου 1987 του Περιφερειάρχη Μαρτινίκας), δεν συνάγεται ωστόσο εξ αυτού ότι οι αποκλειστικοί αυτοί αντιπρόσωποι συνήψαν σύμπραξη εμπίπτουσα στο άρθρο 85 της Συνθήκης. Πράγματι, η πρόταση που διατυπώνεται στα πρακτικά της συσκέψεως της 1ης Οκτωβρίου 1987 προς επίλυση του προβλήματος της υπερβάσεως της ποσοστώσεως — πρόταση που είχε λάβει «τη συγκατάθεση όλων των αποκλειστικών αντιπροσώπων» — δεν περιελήφθη ούτε στα πρακτικά της 19ης Οκτωβρίου 1987 ούτε στο συνημμένο σ' αυτά «πρωτόκολλο συμφωνίας». Αυτό ενισχύει την άποψη κατά την οποία οι ίδιες οι αρχές όχι μόνο καθόρισαν τη συνολική ποσόστωση του 15 % για τη Μαρτινίκα και την κατανομή αυτής της ποσοστώσεως μεταξύ των αποκλειστικών αντιπροσώπων, αλλά και επέβαλαν μονομερώς το σύστημα τακτοποιήσεως της υπερβάσεως ποσοστώσεως του αποκλειστικού αντιπροσώπου του σήματος Toyota. Την άσκηση ακαταμάχητων πιέσεων από τις δημόσιες αρχές επιβεβαιώνει άλλωστε το απόσπασμα του τηλετυπήματος το οποίο απηύθηνε ο αποκλειστικός αντιπρόσωπος της Mazda στους Géraud και Archambault (έγγραφο μη προσκομισθέν και μη χρονολογημένο, απόσπασμα στη σ. 29 του δικογράφου της προσφυγής). Πράγματι, το παρατιθέμενο από τους προσφεύγοντες απόσπασμα αποδεικνύει ότι το εφαρμοζόμενο στη Μαρτινίκα καθεστώς δεν στηρίζεται σε συμφωνία μεταξύ αποκλειστικών αντιπροσώπων, αλλά επιβλήθηκε μονομερώς από τις δημόσιες αρχές.

100 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι ο λόγος περί προδήλου πλάνης εκτιμήσεως των πραγματικών περιστατικών είναι αβάσιμος, καθ' όσον ο λόγος αυτός αφορά την απόφαση της Επιτροπής να απορρίψει την καταγγελία της Somaco της 5ης Ιουνίου 1990.

Επί του λόγου περί ελλείψεως αιτιολογίας

Επιχειρήματα των διαδίκων

101 Οι προσφεύγοντες διατείνονται ότι η προσβαλλόμενη απόφαση είναι ανεπαρκώς αιτιολογημένη, αφενός μεν διότι δεν δικαιολογεί γιατί — παρά την από-

φαση Asia Motor France II — επαναλαμβάνει τον πρώτο απορριπτικό λόγο της αποφάσεως της 5ης Δεκεμβρίου 1991, αφετέρου δε διότι δεν απαντά στα επιχειρήματα που είχαν προβάλει οι προσφεύγοντες προς στήριξη των καταγελλιών τους, και ειδικότερα όσα προέβαλαν με τις παρατηρήσεις τους επί της επιστολής την οποία είχε απευθύνει η Επιτροπή στους προσφεύγοντες στις 10 Ιανουαρίου 1994 βάσει του άρθρου 6 του κανονισμού 99/63.

102 Η Επιτροπή απαντά ότι η προσβαλλόμενη απόφαση εκθέτει σαφώς τους λόγους για τους οποίους καταλήγει στην απόρριψη των καταγγελιών. Υπενθυμίζει ότι μια απορριπτική καταγγελίας απόφαση δεν είναι αναγκαίο να εξετάζει ένα προς ένα τα επιχειρήματα των καταγγελλόντων· αρκεί να εκθέτει τα πραγματικά περιστατικά και τις νομικές εκτιμήσεις που είναι ουσιώδη για την όλη οικονομία της (προαναφερθείσα απόφαση BAT και Reynolds κατά Επιτροπής).

Η εκτίμηση του Πρωτοδικείου

103 Κατά πάγια νομολογία, η αιτιολογία μιας βλαπτικής αποφάσεως πρέπει να επιτρέπει στον μεν αποδέκτη της να γνωρίζει τους λόγους για τους οποίους ελήφθη το μέτρο, για να μπορεί να υποστηρίξει, ενδεχομένως, τα δικαιώματά του και να εξακριβώσει αν η απόφαση είναι ή όχι επαρκώς θεμελιωμένη, στον δε κοινοτικό δικαστή να ασκήσει τον έλεγχό του (βλ. ιδίως προαναφερθείσα απόφαση Asia Motor France II, σκέψη 30).

104 Συναφώς, όπως υπέμνησε το Πρωτοδικείο με την απόφαση Asia Motor France II (σκέψη 31), η Επιτροπή, στην αιτιολογία των αποφάσεων που εκδίδει προς εξασφάλιση της εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού, δεν υποχρεούται να λαμβάνει θέση εφ' όλων των επιχειρημάτων που προβάλλουν οι ενδιαφερόμενοι προς στήριξη του αιτήματός τους· αρκεί να εκθέτει τα πραγματικά περιστατικά και τις νομικές εκτιμήσεις που είναι ουσιώδεις για την όλη οικονομία της αποφάσεως.

105 Το Πρωτοδικείο υπενθυμίζει ότι η προσβαλλόμενη απόφαση απορρίπτει τις καταγγελίες με την αιτιολογία ότι οι καταγγελλόμενοι εισαγωγείς και αποκλειστικοί αντιπρόσωποι δεν διέθεταν «κανένα περιθώριο ελιγμού κατά την εφαρμογή του υπό κρίση καθεστώτος εισαγωγών», το οποίο είχε «αποκλειστικά κρατικό χαρακτήρα». Η προσβαλλόμενη απόφαση περιλαμβάνει τα στοιχεία στα οποία στηρίζεται η θέση αυτή· παρέχει, έτσι, τη δυνατότητα στους μεν προσφεύγοντες να αμφισβητήσουν το βάσιμο της αποφάσεως, στο δε Πρωτοδικείο να ασκήσει τον έλεγχό του επί της νομιμότητας. Επομένως, ο λόγος περί ελλείψεως αιτιολογίας πρέπει να απορριφθεί.

Επί του αιτήματος αποζημιώσεως

106 Το Πρωτοδικείο επισημαίνει ότι, δυνάμει του άρθρου 19 του Οργανισμού του Δικαστηρίου και του άρθρου 44, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του Κανονισμού Διαδικασίας του Πρωτοδικείου, το δικόγραφο της προσφυγής πρέπει να περιέχει το αντικείμενο της διαφοράς και συνοπτική έκθεση των ισχυρισμών των οποίων γίνεται επίκληση. Τα στοιχεία αυτά πρέπει να εκτίθενται κατά τρόπο αρκούντως σαφή και ακριβή ώστε να μπορεί ο μεν καθού διάδικος να προετοιμάσει την άμυνά του, το δε Πρωτοδικείο να αποφανθεί επί της προσφυγής, ενδεχομένως χωρίς να χρειάζεται άλλα στοιχεία. Προς κατοχύρωση της ασφάλειας δικαίου και της ορθής απονομής της δικαιοσύνης, πρέπει, για να είναι παραδεκτή η προσφυγή, τα ουσιώδη πραγματικά και νομικά στοιχεία στα οποία στηρίζεται να προκύπτουν, συνοπτικά τουλάχιστον, αλλά πάντως κατά τρόπο συγκροτημένο και κατανοητό, από το ίδιο το κείμενο της προσφυγής (βλ., π.χ., διάταξη του Πρωτοδικείου της 29ης Νοεμβρίου 1993, Τ-56/92, Koelman κατά Επιτροπής, Συλλογή 1993, σ. II-1267, σκέψη 21).

107 Όπως προκύπτει από τη νομολογία, για να ικανοποιεί τις ανωτέρω απαιτούμενες προϋποθέσεις, το δικόγραφο με το οποίο ζητείται η αποκατάσταση των ζημιών που προκάλεσε κοινοτικό όργανο πρέπει να περιλαμβάνει στοιχεία επιτρέποντα την εξατομίκευση της συμπεριφοράς που ο προσφεύγων προσάπτει στο θεσμικό όργανο, τους λόγους για τους οποίους θεωρεί ότι υφίσταται αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της συμπεριφοράς και της ζημίας που ισχυρίζεται ότι υπέστη, καθώς και τον χαρακτήρα και την έκταση της εν λόγω ζημίας (απόφαση του Πρωτοδικείου της 10ης Ιουλίου 1990, Τ-64/89, Automec κατά Επιτροπής, Συλλογή 1990, σ. II-367, σκέψη 73).

108 Προκύπτει περαιτέρω από τη νομολογία ότι ένα δικόγραφο προσφυγής που στερείται της αναγκαίας σαφήνειας πρέπει να κηρύσσεται απαράδεκτο· πράγματι, η παράβαση του άρθρου 19 του Οργανισμού του Δικαστηρίου και του άρθρου 44, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του Κανονισμού Διαδικασίας του Πρωτοδικείου, συγκαταλέγεται μεταξύ των λόγων απαραδέκτου που το Πρωτοδικείο μπορεί οποτεδήποτε να εξετάζει αυτεπαγγέλτως, δυνάμει του άρθρου 113 του εν λόγω κανονισμού (απόφαση Automec κατά Επιτροπής, όπ.π., σκέψεις 73 και 74).

109 Εν προκειμένω, το Πρωτοδικείο διαπιστώνει ότι το επιχείρημα, το οποίο ανέπτυξαν, στο δικόγραφο της προσφυγής τους, οι προσφεύγοντες προς στήριξη του αιτήματός τους αποζημιώσεως έχει, στο σύνολό του, ως εξής:

«Οι καταγγέλλουσες επιχειρήσεις κάνουν διάκριση μεταξύ της ζημίας που καταλογίζουν στη στάση των επιχειρήσεων μελών της συμπράξεως και της Γαλλικής Κυβερνήσεως και της ζημίας που γεννά απευθείας ευθύνη της Επιτροπής.

Η ζημία την οποία έχουν υποστεί οι επιχειρήσεις εκ της συμπράξεως εκτιμάται μέχρι σήμερα ως εξής:

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

Η ζημία, με τους νόμιμους τόκους, για την οποία ευθύνεται η Κοινότητα, λόγω των καθυστερήσεων και της λήψεως παρανόμων αποφάσεων, είναι εύλογο να αποτιμηθεί με το επιτόκιο το οποίο εφαρμόζει συνήθως στα ποσά αυτά η Κοινότητα (9,75 %), για το χρονικό διάστημα που εκτείνεται από την απόφαση της 5ης Δεκεμβρίου 1991 περί θέσεως στο αρχείο μέχρι την ημερομηνία δημοσιεύσεως της εκδοθησομένης αποφάσεως.»

110 Το Πρωτοδικείο θεωρεί ότι ούτε η επιχειρηματολογία την οποία ανέπτυξαν ως άνω οι προσφεύγοντες ούτε το δικόγραφο της προσφυγής στο σύνολό του επιτρέπουν να εξατομικευθεί, με την απαιτούμενη σαφήνεια και ακρίβεια, ούτε η υπαίτια συμπεριφορά της Επιτροπής ούτε ο χαρακτήρας της ζημίας που ισχυρίζονται ότι υπέστησαν.

111 Επομένως, το αίτημα αποζημιώσεως πρέπει να απορριφθεί ως απαράδεκτο.

Συμπέρασμα

112 Από το σύνολο των προεκτεθέντων προκύπτει ότι ότι πρέπει να ακυρωθεί η προσβαλλόμενη απόφαση καθ' όσον απορρίπτει τις καταγγελίες του Cesbron της 18ης Νοεμβρίου 1985 και των Cesbron, Asia Motor France, Monin Automobiles και EAS της 29ης Νοεμβρίου 1988 και να απορριφθεί η προσφυγή κατά τα λοιπά.

Επί των δικαστικών εξόδων

113 Οι προσφεύγοντες ζητούν από το Πρωτοδικείο να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα τόσο της παρούσας διαδικασίας όσο και της διαδικασίας που κατέληξε στην απόφαση Asia Motor France II.

114 Όπως προκύπτει από το άρθρο 87, παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας — που ορίζει ότι απόφαση για τα δικαστικά έξοδα λαμβάνεται με την απόφαση ή τη διάταξη που περατώνει τη δίκη —, το Πρωτοδικείο, με την παρούσα απόφαση, μπορεί να αποφασίσει μόνο επί των δικαστικών εξόδων της παρούσας διαδικασίας. Κατά συνέπεια, πρέπει να απορριφθεί το σκέλος του αιτήματος των προσφευγόντων περί καταδίκης της Επιτροπής στα δικαστικά έξοδα της διαδικασίας που κατέληξε στην απόφαση Asia Motor France II.

115 Κατά το άρθρο 87, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα, εφόσον υπήρχε σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Κατά την παράγραφο 3, όμως, του ίδιου άρθρου, το Πρωτοδικείο μπορεί να κατανείμει τα έξοδα σε περίπτωση μερικής ήττας των διαδίκων. Επειδή η προσφυγή έγινε μερικώς δεκτή, οι δε διάδικοι ζήτησαν να καταδικασθεί ο έτερος στα δικαστικά έξοδα, το Πρωτοδικείο θεωρεί ότι, κατ' ακριβοδίκαιη εκτίμηση των περιστάσεων της υποθέσεως, η Επιτροπή πρέπει να φέρει τα δικά της δικαστικά έξοδα, καθώς και το ήμισυ των δικαστικών εξόδων των προσφευγόντων.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ (τέταρτο πενταμελές τμήμα)

αποφασίζει:

1) Απορρίπτει ως απαράδεκτο το αίτημα περί αναγνωρίσεως παραβάσεως.

2) Απορρίπτει ως απαράδεκτο το αίτημα περί αναγνωρίσεως παραλείψεως.

3) Ακυρώνει την προσβαλλόμενη απόφαση καθ' όσον απορρίπτει την καταγγελία του Cesbron της 18ης Νοεμβρίου 1985 και την καταγγελία των Cesbron, Asia Motor France, Monin Automobiles και EAS της 29ης Νοεμβρίου 1988.

4) Απορρίπτει κατά τα λοιπά το αίτημα ακυρώσεως ως αβάσιμο.

5) Απορρίπτει το αίτημα αποζημιώσεως ως απαράδεκτο.

6) Απορρίπτει ως αβάσιμο το αίτημα περί καταδίκης της Επιτροπής στα δικαστικά έξοδα της διαδικασίας που κατέληξε στην απόφαση του Πρωτοδικείου της 29ης Ιουνίου 1993, T-7/92, Asia Motor France κ.λπ. κατά Επιτροπής
(Συλλογή 1993, σ. II-669).

7) Η Επιτροπή φέρει τα δικά της δικαστικά έξοδα, καθώς και το ήμισυ των δικαστικών εξόδων των προσφευγόντων.

Lenaerts García-Valdecasas Lindh

Azizi Cooke

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 18 Σεπτεμβρίου 1996.

Ο Γραμματέας Ο Πρόεδρος

H. Jung K. Lenaerts