YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (laajennettu neljäs jaosto)

18 päivänä syyskuuta 1996 *

Asiassa T-387/94,

Asia Motor France SA, kotipaikka Livange (Luxemburg),

Jean-Michel Cesbron, kauppias, toiminimenään JMC Automobiles, kotipaikka Livange (Luxemburg),

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

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

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

edustajanaan asianajaja Jean-Claude Fourgoux, Pariisi, prosessiosoite Luxemburgissa asianajotoimisto Pierrot Schiltz, 4 rue Béatrix de Bourbon,

kantajina,

* Oikeudenkäyntikieli: ranska.

vastaan

Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehenään oikeudellisen yksikön virkamies Berend Jan Drijber, jota avustaa asianajaja Hervé Lehman, Pariisi, prosessiosoite Luxemburgissa c/o oikeudellisen yksikön virkamies Carlos Gómez de la Cruz, Centre Wagner, Kirchberg,

vastaajana,

jossa kantajat vaativat toisaalta sellaisen komission 13.10.1994 tekemän päätöksen kumoamista, jolla komissio hylkäsi kantajien valitukset, jotka koskevat ETY:n perustamissopimuksen 85 artiklan vastaisiksi väitettyjä yritysten välisiä yhteisjärjestelyjä, ja toisaalta korvausta vahingosta, jonka kantajat väittävät kärsineensä komission niiden valitusten käsittelyssä noudattaman menettelyn takia,

EUROOPAN YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIN (laajennettu neljäs jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja K. Lenaerts sekä tuomarit R. García-Valdecasas, P. Lindh, J. Azizi ja J. D. Cooke,

kirjaaja: johtava hallintovirkamies B. Pastor,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 20.3.1996 pidetyssä suullisessa käsittelyssä esitetyn,

on antanut seuraavan

tuomion

Asian tosiseikat

1 Kantajina olevat yritykset tuovat Ranskaan ja myyvät siellä japanilaisia merkkejä edustavia ajoneuvoja, jotka on hyväksytty vapaaseen vaihdantaan muissa yhteisön jäsenvaltioissa eli esimerkiksi Belgiassa ja Luxemburgissa.

2 Yksi kantajayrityksistä eli Jean-Michel Cesbron esitti 18.11.1985 komissiolle valituksen siitä, että ETY:n perustamissopimuksen (jäljempänä perustamissopimus) 30 ja 85 artiklaa on rikottu, sillä se katsoi kärsivänsä lainvastaisesta yritysten välisestä yhteisjärjestelystä, joka oli tehty viiden japanilaisia autoja Ranskaan maahantuovan yrityksen kesken, jotka olivat Sidat Toyota France, Mazda France Motors, Honda France, Mitsubishi Sonauto ja Richard Nissan SA. Tämän valituksen jälkeen neljä viidestä kantajasta (Cesbron, Asia Motor France SA, Monin Automobiles SA ja EAS SA) esittivät puolestaan 29.11.1988 uuden perustamissopimuksen 85 artiklaa koskevan valituksen.

3 Tässä jälkimmäisessä valituksessa kantajayritykset totesivat olennaisilta osin, että edellä mainitut viisi japanilaisia merkkejä edustavien autojen maahantuojaa olivat luvanneet Ranskan viranomaisille, että ne eivät myy Ranskan sisäisillä markkinoilla autoja enempää kuin 3 prosenttia niiden autojen määrästä, jotka koko Ranskan alueella on rekisteröity edeltävän kalenterivuoden aikana. Nämä maahantuojat sopivat kantajien mukaan tämän kiintiön jakamisesta keskenään tietyllä tavalla sulkien järjestelystä kaikki muut yritykset, jotka olisivat halunneet myydä Ranskassa japanilaisia ajoneuvoja, jotka edustavat muita kuin väitetyn yritysten välisen yhteisjärjestelyn osapuolten myymiä merkkejä.

4 Kantajat totesivat vielä tässä valituksessaan, että vastineena tästä oman toiminnan rajoittamisesta Ranskan viranomaiset lisäsivät esteitä niiden japanilaisten ajoneuvojen vapaalle liikkuvuudelle, joiden merkki ei ole jokin niistä viidestä merkistä, joita väitettyyn yritysten väliseen yhteisjärjestelyyn osallistuvat maahantuojat myivät. Ensinnäkin perustettiin tavallisesta poikkeava rekisteröintijärjestelmä ajoneuvoille, joita tuotiin rinnakkaistuontina. Näitä ajoneuvoja kohdeltiin käytettyinä ajoneuvoina, joten tekninen tarkastus tehtiin kahdesti. Toiseksi kansalliselle poliisille oli annettu ohjeet siitä, että sen täytyi ryhtyä toimenpiteisiin ulkomailla rekisteröityjen japanilaisten ajoneuvojen ostajia vastaan. Lopuksi vaikka olisi ollut kyse hyötykäyttöön tarkoitetuista ajoneuvoista, joista kannetaan alempaa arvonlisäveroa kuin vapaa-ajan käyttöön tarkoitetuista ajoneuvoista, näistäkin ajoneuvoista kannettiin niitä Ranskaan tuotaessa korkeampi arvonlisävero, joka myöhemmin alennettiin tavallisesti sovellettavalle tasolle; tämä järjestely oli epäedullinen sekä myyjälle että ostajalle.

5 Komissio pyysi perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan täytäntöönpanosta 6.2.1962 annetun ensimmäisen asetuksen (EYVL 1962, 13, s. 204, jäljempänä asetus N:o 17) 11 artiklan 1 kohdan mukaisesti 9.6.1989 päivätyllä kirjeellään tietoja valituksen kohteena olevilta maahantuojilta. Ranskan teollisuus- ja aluesuunnitteluministeriön teollisuuden pääosasto neuvoi 20.7.1989 päivätyllä kirjeellään kyseisiä maahantuojia olemaan vastaamatta yhteen komission esittämistä kysymyksistä todeten seuraavasti:

"Olette antaneet minulle tiedoksi komission 9.6.1989 päivätyn kirjeen. Tässä kirjeessään komissio pyytää teiltä tietoja japanilaisten ajoneuvojen maahantuontia koskevasta Ranskan viranomaisten politiikasta. Teidän asiananne ei ole vastata sille Ranskan viranomaisten puolesta."

6 Tässä tilanteessa komissio pyysi Ranskan viranomaisilta tietoja 16.10.1989 päivätyllä kirjeellään. Ranskan viranomaiset vastasivat tähän tiedonsaantipyyntöön Ranskan Euroopan yhteisöissä olevan pysyvän edustustonsa välityksellä

28.11.1989 todeten erityisesti, että "komission kirjeessään mainitsemien yritysten toimintaa koskevat kyselyt eivät ole asiaankuuluvia, koska tämä toiminta on sidoksissa viranomaisten haluamaan sääntelyn täytäntöönpanoon; näillä yrityksillä ei itse asiassa ole itsenäistä asemaa tässä sääntelyssä".

7 Koska komissio ei vastannut neljälle kantajalle, ne osoittivat sille 21.11.1989 kirjeen, jossa ne pyysivät sitä määrittelemään kantansa esitettyihin valituksiin. Kun komissio ei edelleenkään vastannut, kyseiset neljä yritystä nostivat 20.3.1990 laiminlyönti- ja vahingonkorvauskanteen yhteisöjen tuomioistuimessa. Yhteisöjen tuomioistuin totesi asiassa C-72/90, Asia Motor France ym. vastaan komissio, 23.5.1990 antamassaan määräyksessä (Kok. 1990, s. I-2181), että laiminlyönti- ja vahingonkorvauskanne jätetään tutkimatta siltä osin kuin siinä on kyse komission laiminlyönnistä perustamissopimuksen 30 artiklan väitetyn rikkomisen osalta ja että asia siirretään ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimeen siltä osin kuin siinä on kyse komission laiminlyönnistä perustamissopimuksen 85 artiklan väitetyn rikkomisen osalta ja siitä seuraavasta vastuusta.

8 Komission kilpailuasiain pääosaston pääjohtaja ilmoitti tällä välin 8.5.1990 päivätyllä kirjeellään neljälle asianosaiselle neuvoston asetuksen N:o 17 19 artiklan 1 ja 2 kohdassa säädetyistä kuulemisista 25 päivänä heinäkuuta 1963 annetun komission asetuksen N:o 99/63/ETY (EYVL 1963, 127, s. 2268, jäljempänä asetus N:o 99/63) 6 artiklan mukaisesti, että komissio ei aikonut ryhtyä toimenpiteisiin niiden valitusten vuoksi, ja pyysi niitä antamaan mahdolliset vastineensa asiassa. Ne toimittivat 29.6.1990 komissiolle vastineensa, joissa ne vakuuttivat valitustensa olevan perusteltuja.

9 Tässä tilanteessa yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi asiassa T-28/90, Asia Motor France ym. vastaan komissio, 18.9.1992 antamassaan tuomiossa (Kok. 1992, s. II-2288), että kanteen vaatimuksista ei ole syytä antaa ratkaisua siltä osin kuin kanne perustui perustamissopimuksen 175 artiklaan. Lisäksi ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin jätti tutkimatta kantajien vaatimukset saada vahingonkorvausta.

10 Myös yhtiö nimeltä Somaco jätti valituksen 5.6.1990 komissiolle seuraavien yhtiöiden toiminnasta (yhtiöt ovat suluissa mainittujen merkkien jälleenmyyjiä ja maahantuojia Martiniquen saarella): CCIE (Toyota), SIGAM (Nissan), SAVA (Mazda), SIDA (Honda) ja Auto GM (Mitsubishi), kaikkien kotipaikka Lamentin (Martinique). Tämä valitus perustui perustamissopimuksen 30 ja 85 artiklaan, ja siinä valitettiin myös Ranskan viranomaisten toiminnasta, koska niiden tavoitteena oli estää se, että valittaja voisi harjoittaa tiettyjä japanilaisia merkkejä sekä korealaista merkkiä Hyundai edustavien ajoneuvojen rinnakkaistuontia.

11 Komissio ilmoitti 9.8.1990 päivätyllä kirjeellään Somaco-yhtiölle viitaten samalla 8.5.1990 päivättyyn, neljälle muulle kantajalle osoitettuun kirjeeseen, että se ei aikonut ryhtyä toimenpiteisiin Somacon valituksen vuoksi, ja kehotti sitä asetuksen N:o 99/63 6 artiklan mukaisesti esittämään huomautuksensa. Somaco vakuutti 28.9.1990 päivätyssä kirjeessään valituksensa olevan perusteltu.

12 Komissio ilmoitti viidelle kantajalle 5.12.1991 päivätyllä kirjeellään, jonka oli allekirjoittanut kilpailuasioista vastaava komission jäsen, että se hylkäsi päätöksellään 18.11.1985, 29.11.1988 ja 5.6.1990 esitetyt valitukset.

13 Tälle hylkäämiselle oli kaksi perustetta. Ensimmäinen hylkäämisperuste oli se, että valituksen kohteena oleva viiden maahantuojan menettely oli oleellinen osa japanilaisten autojen tuonnissa Ranskaan noudatettavaa Ranskan viranomaisten politiikkaa. Tämän politiikan mukaan viranomaiset vahvistavat paitsi Ranskaan vuosittain hyväksyttävät ajoneuvojen kokonaismäärät myös näiden määrien jaon. Toinen hylkäämisperuste oli se, että kantajien edun ja väitetyn rikkomisen välillä ei ollut yhteyttä, koska 85 artiklan mahdollinen soveltaminen ei korjaisi tilannetta, jonka

takia kantajat katsovat kärsivänsä vahinkoa. (Komission 5.12.1991 tekemään päätökseen sisältyvät kaksi hylkäämisperustetta on toistettu kokonaisuudessaan tässä asiassa riidanalaisessa päätöksessä, ks. jäljempänä 24 kohta.)

14 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kirjaamoon 4.2.1992 jätetyllä kannekirjelmällä *nostettiin kanne 5.12.1991 tehdyn päätöksen kumoamiseksi.*

15 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin kumosi asiassa T-7/92, Asia Motor France ym. vastaan komissio, 29.6.1993 antamallaan tuomiolla (Kok. 1993, s. II-669, jäljempänä Asia Motor France II) 5.12.1991 tehdyn päätöksen siltä osin kuin se koski perustamissopimuksen 85 artiklaa, koska toisaalta ensimmäinen hylkäämisperuste perustui komissiolle esitettyjen seikkojen virheelliseen aineelliseen ja oikeudelliseen arviointiin ja koska toisaalta toinen hylkäämisperuste oli oikeudellisesti virheellinen.

16 Tämän tuomion antamisen jälkeen komissio osoitti 25.8.1993 asetuksen N:o 17 11 artiklan 1 kohdan mukaiset tietojensaantipyynnöt niille Ranskan viranomaisille ja Martiniquen jälleenmyyjille, joita vastaan Somaco-yhtiö oli 5.6.1990 tehnyt valituksen. Näillä pyynnöillään komissio halusi ennen kaikkea saada selville syyn niille ilmeisille ristiriidoille, joita oli toisaalta Ranskan viranomaisten antamien tietojen ja toisaalta kantajayhtiöiden esittämien asiakirjojen välillä, joita ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin analysoi tutkiessaan 5.12.1991 tehdyn päätöksen ensimmäistä hylkäämisperustetta.

17 Kantajat osoittivat komissiolle 19.10.1993 vaatimuskirjeen perustamissopimuksen 175 artiklan mukaisesti.

18 Martiniquen jälleenmyyjät vastasivat komission tietojensaantipyyntöön lokakuun 1993 aikana. Neljä niistä esitti selvityksensä tueksi jäljennöksiä asiakirjoista, jotka niiden mukaan osoittavat, että viranomaiset jakoivat näiden jälleenmyyjien tuomiin merkkeihin sovelletut tuontikiintiöt, joten niiden syynä ei ollut näiden yritysten välinen yhteisjärjestely.

19 Ranskan viranomaiset vastasivat tietojensaantipyyntöön 11.11.1993 päivätyllä kirjeellään.

20 Komissio osoitti kantajille 10.1.1994 asetuksen N:o 99/63 6 artiklan mukaisen ilmoituksen. Se antoi niille myös jäljennöksen tietojensaantipyyntöihin tulleista vastauksista ja antoi niille mahdollisuuden tarkastella komissiolle esitettyä asiakirjanäyttöä.

21 Kantajat esittivät 9.3.1994 päivätyllä kirjeellään vastineensa komission niille osoittamaan 10.1.1994 päivättyyn kirjeeseen.

22 Kantajat osoittivat 2.8.1994 uuden vaatimuskirjeen komissiolle.

23 Komissio ilmoitti 13.10.1994 päivätyllä ja kilpailuasioista vastaavan virkamiekahen allekirjoittamalla kirjeellä viidelle kantajalle uudesta päätöksestä, jolla se hylkäsi niiden valitukset (jäljempänä riidanalainen päätös). Tässä päätöksessä toistetaan ainoastaan ensimmäinen 5.12.1991 tehdyssä päätöksessä mainituista hylkäämisperusteista.

24 Riidanalainen päätös on seuraavanlainen:

"Viittaan seuraaviin valituksiin:

1. Valitukset, jotka on esitetty J. M. Cesbronin (JMC Automobiles, Luxemburg), Asia Motor Francen (Luxemburg), Monin Automobilesin (Bourg-de-Péage) ja EAS:n (Luxemburg) lukuun:

— 18.11.1985 perustamissopimuksen 30 artiklan perusteella Ranskan viranomaisten moitittavista toimintatavoista;

— 29.11.1988 perustamissopimuksen 85 artiklan perusteella viiden japanilaisen merkin eli Toyotan, Hondan, Nissanin, Mazdan ja Mitsubishin ranskalaisten maahantuojien menettelytavoista ja myös Ranskan viranomaisten toiminnasta perustamissopimuksen 30 artiklan perusteella,

koska näiden menettelytapojen tarkoituksena oli estää se, että valittajayritykset harjoittaisivat ajoneuvojen, jotka ovat pääasiallisesti merkkejä Isuzu, Daihatsu, Suzuki ja Subaru ja jotka on hyväksytty vapaaseen vaihdantaan muissa jäsenvaltioissa ja erityisesti Belgiassa ja Luxemburgin suurherttuakunnassa, rinnakkaistuontia Ranskaan.

2. Lamentinissa sijaitsevan Somaco-yhtiön lukuun 5.6.1990 esitetty valitus sekä perustamissopimuksen 30 ja 36 että 85 artiklan perusteella seuraavien yhtiöiden toimintatavoista (kukin on suluissa nimen perässä mainitun japanilaisen merkin jälleenmyyjä ja maahantuoja Martiniquen saarella): CCIE (Toyota), SIGAM (Nissan), SAVA (Mazda), SIDA (Honda) ja AUTO GM (Mitsubishi), kaikkien kotipaikka Lamentin; valituksessa asetettiin kyseenalaiseksi myös Ranskan valtion toiminta, koska sen tavoitteena oli estää se, että valittaja voisi harjoittaa tiettyjä japanilaisia merkkejä sekä korealaista merkkiä Hyundai edustavien ajoneuvojen rinnakkaistuontia.

Jäljempänä esitetyillä perusteilla ja ottaen huomioon 9.3.1994 päivätyssä kirjeessänne esittämänne seikat komissio on päättänyt pitää voimassa hylkäyspäätöksensä, joka annettiin Teille tiedoksi 5.12.1991 päivätyllä kirjeellä. Muistutan Teitä siitä, että tämä hylkääminen perustui ilmoittamienne seikkojen ajankohtana vallinneen tilanteen erityispiirteisiin. Kyseiset erityispiirteet ja komission niiden perusteella tekemät päätelmät tiivistettiin seuraavalla tavalla hylkäyspäätöksessä:

' — Perustamissopimuksen 85 artiklan mahdollisen soveltamisen osalta komission tekemissä tutkimuksissa on todettu, että kyseisten viiden maahantuojan menettely oli oleellinen osa japanilaisten autojen tuonnissa Ranskaan noudatettua Ranskan viranomaisten politiikkaa. Tältä osin on muistettava, että näitä tuonteja säännellään kansallisella tasolla. Tämän sääntelyn mukaan viranomaiset vahvistavat paitsi Ranskaan vuosittain hyväksyttävät ajoneuvojen kokonaismäärät myös näiden määrien jakoperusteet erityisesti varaten ne valituksen kohteena oleville maahantuojille. Näin Ranskan viranomaiset selvittivät komissiolle 28.11.1989 päivätyssä kirjeessään, jossa todettiin, että näiden viiden maahantuojan toiminta 'on sidoksissa viranomaisten haluamaan sääntelyn täytäntöönpanoon', joten näillä maahantuojilla 'ei ole itsenäistä asemaa tässä sääntelyssä'. Näillä maahantuojilla ei siten ole minkäänlaista toimintavapautta tässä asiassa.

Edellä esityn perusteella komissio arvioi, että Teidän etunne ja väitetyn 85 artiklan rikkomisen välillä ei ole yhteyttä, koska mahdollinen 85 artiklan soveltaminen ei auta tilanteessa, josta katsotte kärsivänne. Se, että viranomaiset päättävät kokonaismääristä, ei kuulu 85 artiklan soveltamisalaan, sillä tämän määräyksen soveltamisen perusteella yhtiötänne ei hyväksyttäisi maahantuojaksi. Ensinnäkin on vaikeata käsittää, miten Teidät voitaisiin hyväksyä osallistumaan kiintiöiden jakoon, jonka olette itse katsonut olevan lainvastainen yritysten välinen yhteisjärjestely. Toiseksi kansallisessa sääntelyjärjestelmässä ainoastaan kyseiset viisi maahantuojaa saavat osallistua jakoon, kuten edellä on todettu. Tässä tilanteessa se, että 85 artiklaa todettaisiin rikotun, ei muuttaisi mitenkään asemaanne suhteessa valituksen kohteena oleviin maahantuojiin.

Sitä jäsenvaltioiden välisen kaupan estettä, joka mahdollisesti aiheutuu mahdottomuudesta tuoda Ranskaan korealaisia Hyundai-merkkisiä autoja, ei voida pitää tuntuvana, sillä tämän merkin asema yhteisössä on heikko.

— Mahdollisen 30 artiklan soveltamisen osalta on todettava, että sitä ei voida soveltaa yhteisön yleisen edun puuttumisen takia ottaen huomioon yhteinen kauppapolitiikka.'

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin kumosi 29.6.1993 antamallaan tuomiolla edellä mainitun päätöksen siltä osin kuin se koskee perustamissopimuksen 85 artiklaa. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin kyseenalaisti komission päätelmät perustaen käsityksensä ennen kaikkea Martiniquen departementista saatuihin asiakirjoihin. Asiayhteydestään irrotettuina nämä asiakirjat saattoivat tosiaan olla ristiriidassa komission väitteen kanssa siitä, että kyseisten maahantuojien välinen yhteistoiminta ei ollut riittävää 85 artiklan kannalta. Näiden asiakirjojen ja tämän ilmeisen ristiriidan takia sekä Ranskan viranomaisille että Martiniquen maahantuojille siis osoitettiin uudet asetuksen N:o 17 11 artiklan mukaiset tietojensaantipyynnöt; vastaukset olette voinut nähdä komission tiloissa. Olette myös voinut esittää kirjalliset vastineenne näihin vastauksiin ja komission niiden perusteella tekemiin päätelmiin, jotka ovat asetuksen N:o 99 6 artiklan mukaisessa 10.1.1994 tehdyssä ilmoituksessa:

'Vastausten tarkastelu vahvistaa sen, että Ranskan viranomaiset olivat jo vuonna 1977 perustaneet valtiollisen järjestelmän kolmansista maista tuotavia ajoneuvoja varten koko Ranskan tasavallan alueelle, joskin erityisellä tavalla Martiniquen departementille, ja tämä järjestelmä kuului autojen ulkomaankauppapolitiikkaan, jota tuohon aikaan hoidettiin kansallisella tasolla. Tässä tilanteessa teollisuusministeriö Pariisissa hyväksyi viisi maahantuojaa viiden merkin eli Hondan, Toyotan, Mazdan, Mitsubishin ja Nissanin yksinmyyjiksi. Ministeriö ilmoitti vuosittain kullekin niistä, kuinka monta kyseiselle yritykselle kuuluvaa merkkiä edustavaa ajoneuvoa se sai korkeintaan tuoda, ja valtion näin hyväksymä kokonaismäärä oli rajoitettu emämaa Ranskan osalta kolmeen prosenttiin ja Martiniquen departemen-

tin osalta 15 prosenttiin markkinoista. Kyseisten viiden maahantuojan velvollisuutena oli vuodesta 1981 alkaen ilmoittaa joka vuosi saman merkin edustajalle Martiniquella — tämän nimitti kyseinen japanilainen valmistaja —, kuinka monta kyseisen merkkistä ajoneuvoa kyseisessä departementissa voitiin myydä, ja toimittaa tälle täsmälleen vastaava määrä rekisteröintiä varten tarvittavia asiakirjoja. Asiaa koskevista asiakirjoista ilmenee, että kyseisten viiden merkin myynnin keskimääräinen osuus Martiniquella oli lähellä 30 prosenttia ennen tämän tuontijärjestelmän käyttöönottoa, minkä jälkeen se aleni progressiivisesti noin 15 prosenttiin vuonna 1984, ja että niiden, jotka katsoivat kärsineensä vahinkoa pakotetun liikevaihtonsa laskun takia, kaikki yritykset vastustaa tilannetta olivat turhia.

Tässä tilanteessa Martiniquella todellakin pidettiin 19.10.1987 kokous, jonka perusteella tehtiin selonteko ja siihen liitetty esisopimus, jotka esitettiin ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimelle tämän asian aineellisiin perusteisiin liittyvinä asiakirjoina. Todellisuudessa tämä kokous kuitenkin pidettiin prefektin kutsusta, ja sen ainoana tarkoituksena oli ratkaista liitännäinen kysymys siitä, millä tavalla Toyotan paikallinen edustaja CCIE-yhtiö korvaisi sen, että se oli myynyt vuodesta 1982 lähtien 487 ajoneuvoa yli sen tuontimäärän, joka sille oli osoitettu; korvausta vaativat hallintoviranomaiset. CCIE ei nimittäin ollut vuoden 1986 loppuun mennessä vähentänyt myyntinsä määrää. Kokouksen ja mainitun esisopimuksen tarkoituksena oli juuri vahvistaa korvaustapa eikä paikallisten markkinoiden jakoperusteita; itse asiassa jos kyseisessä tapauksessa CCIE:n tarvitsisi korvata liian nopeasti 487 ajoneuvoa, se saattaisi joutua irtisanomaan työntekijöitään.

Tässä tilanteessa valittajien esittämät ja ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen siteeraamat selonteko 19.10.1987 pidetystä kokouksesta ja esisopimus voivat tosin aiheuttaa hämmennystä, jos ne irrotetaan asiayhteydestään. Asiayhteyteensä palautettuina ne eivät muuta sitä, että sekä tässä asiassa keskipisteenä oleva maahantuontijärjestelmä että sen täytäntöönpanomenetelmät, joita erityisesti Asia Motorin

valitus koskee, ovat luonteeltaan yksinomaan valtiollisia. Sama pätee teollisuusministeriön 1.7.1987 päivättyyn kirjeeseen ja 16.3.1990 annettuun tuomioon, joita ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin lainasi vahvistuksena kannalleen:

— ensimmäisessä ainoastaan vahvistetaan tosiasialliseen tilanteeseen perustuva yksinoikeus, joka valtiollisella järjestelmällä oli todellisuudessa perustettu ja jota lopulta valvottiin valituksitta kuten CCIE:n tapauksessa, sekä osapuolten haluttomuus järjestelmään; joka tapauksessa ilmaus 'teollisuusministeriö ei voi suostua tällaiseen pyyntöön' ei jätä asiaa epäselväksi;

— toisessa oletetaan kyseessä olevan yritysten välinen yhteisjärjestely, muttei esitetä vakuuttavia tai edes asiaankuuluvia tosiseikkoja tai oikeudellisia seikkoja; erityisesti tuomiossa esitetyt arvioinnit perustuvat sellaiselle rakennelmalle, että yritysten välinen yhteisjärjestely on ollut olemassa ennen valtion viranomaisten puuttumista asiaan toisin kuin käsiteltävänä olevassa asiassa; joka tapauksessa kyseessä on pelkästään asian käsittelyn lykkäämistä koskeva päätös.

Siten on riittävästi osoitettu, että kyseisillä ja erityisesti Martiniquen maahantuojilla ei ollut minkäänlaista toimintavapautta kyseistä tuontijärjestelmää täytäntöönpantaessa. Joka tapauksessa on myös selvää, että kiintiöiden jakoa koskevaa yritysten välistä yhteisjärjestelyä vastaan puhuu kaksi seikkaa: ensinnäkin tyyppihyväksynnän voivat saada ainoastaan edellä mainitut viisi merkkiä, minkä syynä ei ollut niiden maahantuojien toiminta vaan se, että muita merkkejä tai maahantuojia ei hyväksytty virallisesti; toisaalta valituksen kohteena olevilla yhtiöillä ei voinut olla intressiä sellaiseen tuonnin valvontaan, jolla niiden markkinoita pienennettiin 50 prosentilla.'

Uudet kirjalliset vastineenne 9.3.1994 päivätyssä kirjeessänne eivät muuta komission päätelmiä siitä, että kyseinen tuontijärjestelmä on luonteeltaan valtiollinen ja että maahantuojilla ei ole toimintavapautta jaettaessa markkinoita tavalla, jolla Teidän asiakkaanne suljettiin Ranskan markkinoilta. Pariisin kilpailuneuvosto taas totesi sillä välin 18.1.1994 tekemässään päätöksessä nro 94-D-05, että tässä asiassa on kyse 'julkisen vallan toteuttamasta kiintiöintipolitiikasta'. Päätöksensä toisessa

osassa, joka koski markkinoiden jakamisen toteuttamista martiniquelaisten maahantuojien kesken, kilpailuneuvosto totesi muun muassa näin 8.11.1987 allekirjoitetusta esisopimuksesta, johon tekin olette viitanneet:

'Pääasia:

Tuontikiintiöt:

Ottaen erityisesti huomioon, että joskin jälleenmyyjien välillä 8.11.1987 allekirjoitettua esisopimusta voitaisiin pitää viitteenä näiden yritysten itsenäisestä toiminnasta, tämä sopimus on tehty niitä sitovia toimintaohjeita noudattaen, joita ovat antaneet erityisesti merentakaisten departementtien ja alueiden ministerin kabinetin tekninen neuvonantaja, merentakaisten departementtien ja alueiden ministeriön taloudellisten, sosiaalisten ja kulttuuriasioiden johtaja ja teollisuusministeriön investointihyödykkeiden yksikön apulaisjohtaja 19.10.1987 merentakaisten departementtien ja alueiden ministeriössä pidetyssä kokouksessa, eikä tällaista käsitystä tue mikään seikka, joka olisi riittävän vakuuttava sen osoittamiseksi, että kyseiset yritykset olisivat panneet järjestelyn toimeen itsenäisesti ilman Martiniquen paikallishallintoviranomaisten toimenpiteitä.'

Tässä tilanteessa komissio pitää voimassa edellä esitetyn sanamuodon mukaisen hylkäämisensä valituksille, joita sille oli esitetty 18.11.1985 ja 29.11.1988 JMC Automobilesin, Asia Motorin, Monin Automobilesin ja EAS:n lukuun ja 5.6.1990 Somaco-yhtiön lukuun, siltä osin kuin niiden tarkoituksena oli sen toteaminen, että kyseessä on 85 artiklassa tarkoitettu yritysten välinen yhteisjärjestely."

Oikeudenkäynti ja asianosaisten vaatimukset

25 Tässä tilanteessa kantajat nostivat tämän kanteen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kirjaamoon 12.12.1994 toimittamallaan kannekirjelmällä.

26 Esittelevän tuomarin kertomuksen perusteella ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin (laajennettu neljäs jaosto) päätti aloittaa suullisen käsittelyn ja työjärjestyksen 64 artiklassa säädettynä prosessinjohtotoimena pyytää vastaajaa esittämään joitakin asiakirjoja ja vastaamaan joihinkin kysymyksiin. Vastaaja toimi pyydetyllä tavalla asetetussa määräajassa.

27 *Asianosaisten suulliset lausumat ja vastaukset ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen suullisiin kysymyksiin kuultiin 20.3.1996 pidetyssä istunnossa.*

28 Kantajat vaativat ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuinta

— toteamaan, että ilmoitetut yritysten väliset yhteisjärjestelyt ovat vastoin perustamissopimuksen 85 artiklaa;

— toteamaan, että komissio on kieltäytynyt panemasta täytäntöön ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen 29.6.1993 antamaa tuomiota ja että se on syyllistynyt perustamissopimuksen 176 artiklassa tarkoitettuun laiminlyöntiin;

— kumoamaan komission 13.10.1994 tekemän päätöksen perustamissopimuksen 173 artiklan nojalla;

— velvoittamaan perustamissopimuksen 178 ja 215 artiklan mukaisesti Euroopan yhteisö korvaamaan kantajille toimielinten aiheuttaman vahingon, jonka suuruudeksi on vahvistettava 9,75 prosentin korko määrästä, jonka suuruiseksi päävahinko arvioidaan, laskettuna siitä alkaen, kun komissio teki 5.12.1991 päätöksen asian käsittelyn päättämisestä toistaiseksi, siihen asti, kun tuomio annetaan;

— velvoittamaan komissio korvaamaan kaikki oikeudenkäyntikulut sekä tämän että sen oikeudenkäynnin osalta, jossa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin antoi 29.6.1993 tuomion.

29 Komissio vaatii ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuinta

— hylkäämään kantajina olevien yhtiöiden nostaman kumoamis-, laiminlyönti- ja vahingonkorvauskanteen;

— velvoittamaan kantajina olevat yhtiöt korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Kanteen laajuus

30 Kanne on muodoltaan kolmiosainen. Ensimmäisen osan otsikko on laiminlyöntikanne, ja siinä kantajat väittävät asiassa Asia Motor France II annetun tuomion täytäntöönpanon osalta, että "komission asenne tarkoittaa perustamissopimuksen 176 artiklassa tarkoitettua laiminlyöntiä, koska komissio on ilmeisellä ja epäoikeutetulla tavalla kieltäytynyt panemasta täytäntöön ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomiota". Kanteen toisessa osassa esitetään perusteet ja väitteet kumoamisvaatimusten tueksi, ja kolmannessa osassa esitetään perusteet vahingonkorvausvaatimusten tueksi.

31 Suullisessa käsittelyssä kantajien edustaja korosti vastauksena ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen täsmälliseen kysymykseen, että kanteen ensimmäistä osaa on pidettävä laiminlyöntikanteena, joka "perustuu EY:n perustamissopimuksen 175 ja 176 artiklaan", ei perustamissopimuksen 176 artiklan rikkomista koskevana kumoamiskanteena.

32 Kantajien ensimmäisten vaatimusten osalta on todettava, että yhteisöjen tuomioistuimet eivät ole toimivaltaisia toteamaan kantajan aloitteesta, onko luonnollisten tai oikeushenkilöiden toiminta perustamissopimuksen määräysten mukaista (asia T-575/93, Koelman v. komissio, tuomio 9.1.1996, 30 kohta, Kok. 1996, s. II-1). Tästä seuraa, että kantajien vaatimukset siitä, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaisi, "että ilmoitetut yritysten väliset järjestelyt ovat vastoin perustamissopimuksen 85 artiklaa", on jätettävä tutkimatta.

Laiminlyönnin toteamista koskevat vaatimukset

Asianosaisten perustelut

33 Kantajat muistuttavat, että perustamissopimuksen 176 artiklan mukaan toimielimen, jonka säädöksen tai muun toimen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on kumonnut, on toteutettava kumoamistuomion täytäntöön panemiseksi tarvittavat toimenpiteet. Ne muistuttavat lisäksi, että tämä velvollisuus tarkoittaa, että toimielimen on kunnioitettava paitsi kumoamistuomion tuomiolauselmaa myös tämän tuomiolauselman syynä olevia perusteita, ja että sen on erityisesti silloin, kun se ryhtyy toimeen, jolla on tarkoitus korvata kumottu toimi, huolehdittava välttämättömistä toimenpiteistä välttyäkseen siltä, että se toistaa kumoamistuomion perusteissa yksilöidyt lainvastaisuudet (yhdistetyt asiat 97/86, 99/86, 193/86 ja 215/86, Asteris ym. v. komissio, tuomio 26.4.1988, Kok. 1988, s. 2181).

34 Kantajat toteavat, että riidanalaisella päätöksellä rikotaan perustamissopimuksen 176 artiklaa, koska siinä toistetaan ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen asiassa Asia Motor France II annetussa tuomiossa yksilöidyt asialliset ja oikeudelliset virheet, ja kantajat esittävät kolme seikkaa tämän päätelmän tueksi. Ensinnäkin komissio on kieltäytynyt hyväksymästä ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen edellä mainitussa asiassa Asia Motor France II annetun tuomion 39—53 kohdassa analysoimien asiakirjojen näyttöarvoa. Toiseksi komissio ei ole esittänyt mitään uutta seikkaa, jonka takia oli perusteltua toistaa 5.12.1991 tehdyn päätöksen ensimmäinen peruste. Lopuksi komissio on perusteettomasti pitänyt merkittävänä todisteena edellä mainittua Ranskan kilpailuneuvoston 18.1.1994 tekemää päätöstä.

35 Suullisessa käsittelyssä kantajat totesivat, että edellä mainitusta asiassa Asteris ym. vastaan komissio annetusta tuomiosta ilmenee, että laiminlyöntikanne on sovelias tapa riitauttaa tässä asiassa kyseessä olevan kaltainen 176 artiklan rikkominen.

36 Komissio vastaa olennaisilta osin, että riidanalaisella päätöksellään se ilmaisi kantansa siitä, miten se aikoi panna täytäntöön asiassa Asia Motor France II annetun tuomion ja että tämä päätös on perustamissopimuksen 176 artiklassa asetettujen vaatimusten mukainen.

Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

37 Ensin on todettava, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin voi tutkia kantajien väitteitä vain niiden kannekirjelmässä esitettyjen vaatimusten osalta. Tältä osin kantajat täsmentävät, että asiassa Asia Motor France II annetun tuomion asianmukaisen täytäntöönpanon puuttumiseen perustuvien vaatimusten on käsitettävä kohdistuvan perustamissopimuksen 175 artiklassa tarkoitettuun laiminlyöntiin.

38 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin muistuttaa, että perustamissopimuksen 175 artiklassa tarkoitetaan laiminlyöntiä, joka on toimen tekemättä jättäminen tai kannan määrittelemättä jättäminen, ei sitä, että tehty toimi on toisenlainen kuin asianosaiset olisivat halunneet tai pitäneet tarpeellisena (yhdistetyt asiat 166/86 ja 220/86, Irish Cement v. komissio, tuomio 15.12.1988, Kok. 1988, s. 6473, 17 kohta).

39 Tässä asiassa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on sitä mieltä, että kun komissio on tehnyt riidanalaisen päätöksen korvatakseen kumotun toimen, se on määritellyt selvästi ja lopullisesti kantansa asiassa Asia Motor France II annetun tuomion täytäntöönpanoon.

40 Kantajien esittämän väitteen osalta on korostettava, että joskin edellä mainitussa asiassa Asteris ym. vastaan komissio annetusta tuomiosta ilmenee, että laiminlyöntikanne on sovelias keino riitauttaa kieltäytyminen, joka koskee sitä, pitääkö toimielimen ryhtyä kumotun toimen korvaamisen lisäksi toimenpiteisiin sellaisten muiden toimien osalta, joita alkuperäisessä kumoamiskanteessa ei ole riitautettu (22—24 kohta), tilanne ei ole sama, kun pelkästään riitautetaan sen toimen laillisuus, joka on tehty kumotun toimen sijaan. Tällainen riitauttaminen on esitettävä perustamissopimuksen 173 artiklassa tarkoitetussa kumoamiskanteessa.

41 Kaikesta edeltävästä seuraa, että laiminlyöntiä koskevat vaatimukset on jätettävä tutkimatta.

Kumoamisvaatimukset

42 Kantajat esittävät kaksi perustetta kumoamisvaatimustensa tueksi. Yksi koskee ilmeistä arviointivirhettä ja toinen perustelujen puuttumista.

Alustavia huomautuksia

43 On muistutettava, että Cesbronin, Asia Motor Francen, Monin Automobilesin ja EAS:n valituksissa on kyse olennaisesti kahdesta väitteestä. Ensimmäisen mukaan viittä japanilaista merkkiä (Toyota, Honda, Mazda, Mitsubishi ja Nissan) Ranskaan tuovien yhtiöiden ja Ranskan viranomaisten välillä on järjestely, jonka tarkoituksena on rajoittaa näiden merkkien tuontia Ranskan markkinoille, mistä on vastineena Ranskan viranomaisten sitoumus siitä, että Japanista peräisin olevien autojen kokonaismäärä on varattu yksinomaan kyseisille maahantuojille. Toinen väite koskee sitä, että näiden yritysten välillä on yhteisjärjestely, jonka tarkoituksena on jakaa niiden kesken näin asetettu kiintiö. Somacon valituksessa todetaan siltä osin

kuin se koskee perustamissopimuksen 85 artiklan soveltamista, että toisaalta näiden kyseisten viiden japanilaisen automerkin jälleenmyyjillä Martiniquella on yritysten välinen yhteisjärjestely, jonka tarkoituksena on estää muiden japanilaisten ja korealaisten automerkkien jälleenmyyjien pääsy markkinoille, ja että toisaalta edellä mainittujen viiden japanilaisen automerkin jälleenmyyjillä on yritysten välinen yhteisjärjestely, jonka tarkoituksena on Ranskan viranomaisten niille myöntämän kiintiön keskinäinen jakaminen.

44 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa, että riidanalaisessa päätöksessään komissio hylkäsi eri valitukset olennaisesti sen takia, että kyseisillä maahantuojilla/jälleenmyyjillä ei ollut "minkäänlaista toimintavapautta kyseistä tuontijärjestelmää täytäntöönpantaessa"; valituksissa kyseenalaistettiin tämä järjestelmä, joka on "luonteeltaan yksinomaan valtiollinen". Riidanalaisen päätöksen mukaan kiintiöiden jakoa koskevaa "yritysten välistä yhteisjärjestelyä vastaan puhuu kaksi seikkaa: ensinnäkin tyyppihyväksynnän voivat saada ainoastaan edellä mainitut viisi merkkiä, minkä syynä ei ollut niiden maahantuojien toiminta vaan se, että muita merkkejä tai maahantuojia ei hyväksytty virallisesti; toisaalta valituksen kohteena olevilla yhtiöillä ei voinut olla intressiä sellaiseen tuonnin valvontaan, jolla niiden markkinoita pienennettiin 50 prosentilla".

45 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin arvioi olevan siten aiheellista päätellä, että komissio on hylännyt valitukset siksi, että perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua yritysten välistä yhteisjärjestelyä ei ollut olemassa, sillä julkinen valta oli pakottanut kyseiset yritykset toimimaan kerrotulla tavalla, joten kyse ei ollut niiden omista kaupallisista valinnoista.

46 Vaikka vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan on niin, että ellei ole kysymys tilanteesta, jossa valituksen kohde kuuluu komission yksinomaiseen toimivaltaan, komissiolla ei ole mitään velvollisuutta todeta, onko perustamissopimuksen

85 artiklaa rikottu siten kuin valituksessa on väitetty (asia 125/78, GEMA v. komissio, tuomio 18.10.1979, Kok. 1979, s. 3173, 17 kohta; asia T-24/90, Automec v. komissio, tuomio 18.9.1992, Kok. 1992, s. II-2223, 75 ja 76 kohta; asia T-16/91, Rendo ym. v. komissio, tuomio 18.11.1992, Kok. 1992, s. II-2417, 98 kohta; asia T-186/94, Guérin automobiles v. komissio, tuomio 27.6.1995, Kok. 1995, s. II-1753, 23 kohta ja em. asia Koelman v. komissio, tuomion 39 kohta), ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo, että jos komissio hylkää valituksen siksi, että perustamissopimuksen kilpailumääräyksiä ei ole rikottu, sen on hylkäämispäätöksessään ilmoitettava ne tosiseikat ja perustelut, joihin sen päätelmä perustuu. Tuomioistuimen harjoittaman valvonnan on siis oltava sitä, että tarkastetaan tosiseikkojen aineellinen oikeellisuus ja se, ettei kyseessä ole tosiseikkojen ilmeinen arviointivirhe, harkintavallan väärinkäyttö tai oikeudellinen virhe (yhdistetyt asiat 142/84 ja 156/84, BAT ja Reynolds v. komissio, tuomio 17.11.1987, Kok. 1987, s. 4487; asia C-225/91, Matra v. komissio, tuomio 15.6.1993, Kok. 1993, s. I-3203, 23 ja 25 kohta ja em. asia Asia Motor France II, tuomion 33 kohta).

47 Näiden päätelmien perusteella on tarkasteltava kantajien kumoamisvaatimustensa perusteeksi esittämiä kahta perustetta.

Ilmeistä arviointivirhettä koskeva kanneperuste

Asianosaisten perustelut

48 Kantajat arvioivat, että riidanalaisessa päätöksessä on tehty sama ilmeinen arviointivirhe kuin 5.12.1991 tehdyssä päätöksessä. Ne toteavat, että riidanalaisen päätöksen hylkäämisperuste on ainoastaan toistoa 5.12.1991 tehdyn päätöksen ensimmäisestä hylkäämisperusteesta. Ne muistuttavat, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi asiassa Asia Motor France II annetussa tuomiossa, että ensimmäinen hylkäämisperuste oli syntynyt ilmeisen arviointivirheen tuloksena, ja toteavat, että komissio ei ole esittänyt mitään uutta seikkaa, jonka perusteella voitaisiin päätellä, että tilanne ei ole näin tässä asiassa.

49 Kantajat toteavat myös, että jotta komissio saattoi tehdä riidanalaisen päätöksen huolimatta asiassa Asia Motor France II annetun tuomion selvästä sanamuodosta, sen on täytynyt vääristellä joitakin ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kyseisessä tuomiossa analysoimia asiakirjoja antamalla niille merkitys, jota niillä ei ollut.

50 Komissio vastaa, että riidanalaista päätöstä ei voida pitää pelkkänä 5.12.1991 tehdyn päätöksen toistona, sillä se on uusi päätös, joka on tehty ensimmäisen päätöksen tekemisen jälkeen ilmaantuneiden uusien seikkojen perusteella, joita ovat erityisesti vastaukset uusiin tietojensaantipyyntöihin. Komissio arvioi, että tämä uusi päätös perustuu seikkoihin, joita tukevat uudet todisteet, jotka Martiniquen jälleenmyyjät saattoivat komission tietoon vastauksissaan tietojensaantipyyntöihin.

51 Komissio arvioi, että vastauksista uusiin tietojensaantipyyntöihin ilmenee, että Ranskan hallintoviranomaiset olivat vuonna 1977 asettaneet emämaa Ranskaan japanilaisten autojen tuontia koskevan rajoituksen, jonka mukaan viranomaiset ilmoittivat joka vuosi kyseisille maahantuojille täsmälliset ajoneuvomäärät, jotka näillä oli lupa tuoda. Vaikka tämän rajoituksen täytäntöönpano ei ole perustunut mihinkään lakiin vaan pelkästään suulliseen menettelyyn, komissio arvioi, että hallinnollisen menettelyn perusteella kokonaisuutena voidaan todeta, että tosiasiallisesti maahantuojilla ei ole ollut mitään mahdollisuutta olla välittämättä hallintoviranomaisten ohjeista, joita ne ovat pitäneet todellisina määräyksinä. Komissio viittaa tältä osin erityisesti painostuskeinoihin, joita hallintoviranomaisilla oli käytössään, koska ne olisivat voineet evätä tyyppihyväksynnän hyväksyttyjen maahantuojien uusilta malleilta tai jopa lakkauttaa niiden aseman hyväksyttyinä maahantuojina.

52 Komissio katsoo, että esitetyt asiakirjat vahvistavat myös, että Martiniquella oli vuonna 1982 alettu soveltaa vastaavaa, joskaan ei identtistä sääntelyä tuonnin hillitsemiseksi tähän departementtiin. Samoin kuin emämaa Ranskassa kyseisten viiden merkin jälleenmyyjien markkinaosuudet jäädytettiin järjestelmän käyttöönottohetken tasolle. Komissio arvioi, että jälleenmyyjien esittämät asiakirjat

vahvistavat, että jälleenmyyjät ovat saaneet maahantuojilta ainoastaan hallintoviranomaisten asettamia kiintiöitä vastaavat määrät tyyppikatsastustodistuksia. Se lisää tältä osin, että hyväksytyillä maahantuojilla on yksinoikeus antaa näitä asiakirjoja, joiden saaminen on olennainen edellytys ajoneuvon käyttöönottamiselle.

53 Mitä tulee erityisesti selontekoon ministeriöiden välisestä kokouksesta ja esisopimukseen, joita ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin analysoi asiassa Asia Motor France II antamansa tuomion 39—44 kohdassa, komissio toteaa, että tietojensaantipyyntöihin saaduista vastauksista ja näiden vastauksien tueksi liitetyistä asiakirjoista ilmenee, että kokouksen ja sopimuspöytäkirjan tarkoituksena oli toisaalta antaa Toyotan kilpailijoille Toyotan kiintiön ylitystä vastaava määrä vuodesta 1982 sovelletun jaon mukaisten osuuksien suhteessa ja toisaalta pitemmällä tähtäimellä sopia säännöistä tulevaisuutta varten siten, että hallintoviranomaiset voivat saada maahantuojilta kirjalliset ja nimenomaiset sitoumukset. Lisäksi komissio toteaa, että sopimuksessa ainoastaan uudistetaan vuodesta 1982 alkaen sovellettu jakoperuste ja että ainoa uusi seikka oli siitä sopiminen, miten Toyotan jälleenmyyjän tekemää kiintiön ylittämistä koskeva asia järjestetään.

54 Komissio korostaa, että Toyotan jälleenmyyjän kiintiön ylittäminen toteutettiin antamalla väliaikaisia rekisterikilpiä ajoneuvoille, joille ei voitu olettaa saatavan tyyppikatsastustodistuksia.

Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

55 Aluksi on todettava, että komissio oli jo hylännyt kantajien valitukset 5.12.1991 tekemällään päätöksellä muun muassa siksi, että näissä valitusten kohteena olevat taloudelliset toimijat eivät toimineet itsenäisesti. Asiassa Asia Motor France II

antamassaan tuomiossa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi, että siltä osin kuin päätös perustuu tähän hylkäämisperusteeseen, sitä tehtäessä on syyllistytty "tosiseikkojen ilmeiseen arviointivirheeseen", minkä takia komissio on "tehnyt oikeudellisen virheen siltä osin kuin on kyse perustamissopimuksen 85 artiklan soveltuvuudesta valituksen kohteena olevien toimijoiden toimintaan" (55 kohta). Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin päätteli näin tutkittuaan ensin kahta kantajien komissiossa käydyssä hallinnollisessa menettelyssä esittämää asiakirjaa, jotka koskevat japanilaisten autojen tuontia Martiniquelle. Kyse oli 19.10.1987 pidetyn ministeriöiden välisen kokouksen selonteosta ja tähän liitetystä sopimuspöytäkirjasta. Kun ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin oli ensin todennut, että nämä asiakirja-aineiston osat "ovat ensi näkemältä vakava viite siitä, että kyseiset taloudelliset toimijat olisivat saattaneet toimia tosiasiallisesti itsenäisesti" (asia Asia Motor France II, tuomion 44 kohta), se sitten tutki 5.12.1991 tehdyn päätöksen perusteluja siltä osin kuin tällä päätöksellä hylättiin paitsi Somacon 5.6.1990 tekemä valitus, joka koski martiniquelaisten jälleenmyyjien välisen järjestelyn olemassaoloa, myös muiden kantajien 18.11.1985 ja 29.11.1988 tekemät valitukset, jotka koskivat emämaa Ranskassa maahantuontia harjoittavien yritysten välistä yhteisjärjestelyä. Kun ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin oli tutkinut kahta muuta asiakirjaa eli teollisuus-, posti-, telekommunikaatio- ja matkailuasioista vastaavan ministeriön 1.7.1987 päivättyä kirjettä ja Pariisin Tribunal de commercen 16.3.1990 antamaa tuomiota, se päätteli, että asiakirja-aineiston perusteella ei voinut päätellä, että eri valitusten kohteena olevilla emämaa Ranskan ja Martiniquen taloudellisilla toimijoilla ei olisi järjestelyssä itsenäistä asemaa tai toimintavapautta (55 kohta).

56 Kun ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin oli asiassa Asia Motor France II antamallaan tuomiolla kumonnut 5.12.1991 tehdyn päätöksen, komissio jatkoi valitusten käsittelyä ryhtymällä asian selvittämistoimiin. Tältä osin riidanalaisessa päätöksessä todetaan, että "ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin kyseenalaisti komission päätelmät perustaen käsityksensä ennen kaikkea Martiniquen departementista saatuihin asiakirjoihin. — — Näiden asiakirjojen — — takia sekä Ranskan viranomaisille että Martiniquen maahantuojille siis osoitettiin uudet asetuksen N:o 17 11 artiklan mukaiset tietojensaantipyynnöt".

57 Sitten on todettava, että riidanalaisessa päätöksessä komissio totesi, että tietojensaantipyyntöihin saatujen vastausten tarkastelu "vahvistaa sen, että Ranskan viranomaiset olivat jo vuonna 1977 perustaneet valtiollisen järjestelmän kolmansista maista tuotavia ajoneuvoja varten koko Ranskan tasavallan alueelle, joskin erityisellä tavalla Martiniquen departementille, ja tämä järjestelmä kuului autojen ulkomaankauppapolitiikkaan, jota tuohon aikaan hoidettiin kansallisella tasolla", ja komissio päätteli, että "on riittävästi osoitettu, että kyseisillä ja erityisesti Martiniquen maahantuojilla ei ollut minkäänlaista toimintavapautta kyseistä tuontijärjestelmää täytäntöönpantaessa".

58 Tämän hylkäämisperusteen laillisuutta valvoakseen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin tutkii erikseen sen toiminnan, joka ilmiannettiin 18.11.1985 ja 29.11.1988 tehdyissä, emämaa Ranskassa tapahtunutta tuontia koskevissa valituksissa, ja sen toiminnan, joka ilmiannettiin 5.6.1990 tehdyssä, Martiniquelle tapahtunutta tuontia koskevassa valituksessa.

— Cesbronin 18.11.1985 tekemä valitus ja Cesbronin, Asia Motor Francen, Monin Automobilesin ja EAS:n 29.11.1988 tekemä valitus emämaa Ranskan maahantuojista

59 Riidanalaisissa valituksissa ilmoitettiin toisaalta, että japanilaisia merkkejä Toyota, Honda, Nissan, Mazda ja Mitsubishi Ranskaan tuovien yritysten ja Ranskan viranomaisten välillä on järjestely, jonka takia näitä merkkejä Ranskaan tuovat yritykset olivat suostuneet rajoittamaan kolmeen prosenttiin niiden yhteenlasketun osuuden Ranskan sisäisistä automarkkinoista vastineena Ranskan viranomaisten sitoumukseen, että japanilaista alkuperää oleva autokanta oli varattu kokonaan näille yrityksille, ja toisaalta, että valituksen kohteena olevien yritysten välillä on järjestely, jonka tarkoituksena on niiden yhteenlasketun markkinaosuuden jakaminen niiden kesken.

60 Jotta voitaisiin tutkia, onko se valitusten hylkäämisperuste perusteltu, jonka mukaan maahantuojilla "ei ollut itsenäistä asemaa kyseistä tuontijärjestelmää täytäntöönpantaessa", ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin muistuttaa, että vaikka yrityksen toimintaan saatetaan olla soveltamatta perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohtaa, koska yrityksen toiminta ei ole itsenäistä (yhdistetyt asiat 40/73—48/73, 50/73, 54/73, 55/73, 56/73, 111/73, 113/73 ja 114/73, Suiker Unie ym. v. komissio, tuomio 16.12.1975, Kok. 1975, s. 1663, 36—73 kohta), tästä ei seuraa, että mikä tahansa kansallisten viranomaisten haluama tai ohjaama toiminta jää tämän määräyksen soveltamisalan ulkopuolelle. Jos siis valtion toimenpiteessä on jonkin alan taloudellisten toimijoiden välistä yhteisjärjestelyä muistuttavia piirteitä tai jos siihen ryhdytään sen jälkeen, kun kyseisiä taloudellisia toimijoita on kuultu, ja niiden suostumuksella, nämä toimijat eivät voi vedota sääntelyn pakottavaan luonteeseen välttyäkseen 85 artiklan 1 kohdan soveltamiselta (ks. erityisesti asia 123/83, Clair, tuomio 30.1.1985, Kok. 1985, s. 391, 19—23 kohta; yhdistetyt asiat 209/84—213/84, Asjes ym., tuomio 30.4.1986, Kok. 1986, s. 1425, 77 kohta ja asia 311/85, VVR, tuomio 1.10.1987, Kok. 1987, s. 3801, 24 kohta).

61 Sitä vastoin silloin, kun pakottava oikeussääntö, joka on omiaan vaikuttamaan kilpailuun yhteismarkkinoilla ja vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, ei ole missään yhteydessä perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuun yritysten toimintaan, se, että yritykset pelkästään noudattavat tällaista oikeussääntöä, ei kuulu 85 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan (ks. asia C-2/91, Meng, tuomio 17.11.1993, Kok. 1993, s. I-5791, 22 kohta ja asia C-245/91, Ohra Schadeverzekeringen, tuomio 17.11.1993, Kok. 1993, s. I-5851, 15 kohta). Tällaisessa tilanteessa taloudellisilla toimijoilla ei nimittäin ole perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa edellytettyä toimintavapautta.

62 Tässä asiassa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa, että Ranskan viranomaiset vahvistivat vastatessaan 11.11.1993 komission 25.8.1993 päivättyyn tietojensaantipyyntöön, että ne olivat vuonna 1977 päättäneet ryhtyä toimenpiteisiin rajoittaakseen japanilaisten ajoneuvojen osuuden kolmeen prosenttiin emämaan markkinoista ja että tässä yhteydessä ne olivat päättäneet jakaa luvallisen tuonnin määrän viiden markkinoilla tuolloin toimineen hyväksytyn maahantuojan kesken sillä perusteella, minkä suuruinen markkinaosuus kullakin näistä kyseisellä hetkellä

oli, ja olla antamatta yhdenkään uuden maahantuojan tuoda japanilaisia merkkejä. Ranskan viranomaiset vahvistivat myös, että tämän politiikan täytäntöönpanemiseksi ne ilmoittivat jokaiselle maahantuojalle vuosittain kunkin kiintiötä vastaavan tarkan ajoneuvomäärän kieltäen kutakin tuomasta ajoneuvoja yli tämän määrän.

63 Ottaen huomioon edellä 60 ja 61 kohdassa mainitut periaatteet on soveliasta tutkia, tuetaanko riidanalaisessa päätöksessä päätelmää, jonka mukaan Ranskan viranomaiset ovat panneet tämän tuontijärjestelmän täytäntöön valitusten kohteena olevien yritysten osalta sellaisella tavalla, että näillä yrityksillä ei ole toimintavapautta.

64 Ensin on todettava, että Ranskan viranomaiset ovat itse todenneet, että japanilaisten autojen maahantuontia emämaa Ranskaan harjoittavia yrityksiä ei ole millään Ranskan oikeussäännöllä pakotettu toimimaan valituksissa esitetyllä tavalla. Nämä viranomaiset ovat nimittäin vastauksessaan 25.8.1993 päivättyyn tietojensaantipyyntöön vakuuttaneet, että "japanilaisten ajoneuvojen maahantuonnin valvonta Ranskassa on perustunut pelkästään suulliseen menettelyyn".

65 Koska ei ole olemassa pakottavaa oikeussääntöä, joka velvoittaisi ilmiannettuun toimintaan, ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin arvioi, että komissio voi hylätä valitukset, koska niiden kohteena olevat yritykset toimivat ilman toimintavapautta vain, jos objektiivisten, asiaankuuluvien ja yhtäpitävien seikkojen perusteella ilmenee, että kansalliset viranomaiset pakottivat yksipuolisesti ne toimimaan tällä tavalla käyttämällä pakottavia painostuskeinoja kuten esimerkiksi uhkaamalla valtion toimenpiteillä, joiden takia yritykset saattaisivat kärsiä huomattavia menetyksiä.

66 On kuitenkin osoittautunut, että komission riidanalainen päätös siltä osin kuin se koskee valituksia, jotka on esitetty japanilaisten autojen maahantuontia emämaa Ranskassa harjoittavia yrityksiä vastaan, perustui samoihin seikkoihin, joilla se oli perustellut 5.12.1991 tekemänsä päätöksen päätelmän siitä, että valituksen kohteena olevilla taloudellisilla toimijoilla ei ollut itsenäistä asemaa tai "toimintavapautta".

Siten ne seikat, jotka komissio oli luokitellut vastineessaan (12—17 kohta) ja vastaajan vastauksessaan (8—10 kohta) "uusiksi seikoiksi", koskevat ainoastaan Martiniquen tilannetta. Lisäksi Ranskan viranomaisten vastauksissa uuteen tietojensaantipyyntöön pelkästään kuvaillaan tuonnin rajoittamista koskevan järjestelmän toimintaa yleensä, eikä siinä etenkään esitetä mitään seikkaa, joka tukisi tai selkeyttäisi väitettä siitä, että valituksen kohteena olevia maahantuojia ei voida mitenkään moittia, koska ne ovat tyytyneet soveltamaan julkisen vallan päätöksien mukaisia toimenpiteitä ilman mitään toimintavapautta.

67 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi kuitenkin asiassa Asia Motor France II antamassaan tuomiossa (55 kohta) toisaalta komission siinä hallinnollisessa menettelyssä, joka johti komission päätökseen 5.12.1991, saamien asiakirja-aineiston osien perusteella ja toisaalta niiden seikkojen perusteella, joita asianosaiset esittivät ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa tämän asian käsittelyn aikana, että komission päätelmä siitä, että japanilaisia automerkkejä emämaa Ranskaan ja Martinquelle maahantuovilla yrityksillä ei ollut mitään toimintavapautta tuontijärjestelmän toteuttamisessa, perustui tosiseikkojen ilmeiseen arviointivirheeseen.

68 Komissio tosin totesi ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa, että Ranskan hallintoviranomaiset olivat voineet epäsuorasti painostaa maahantuojia luvan peruuttamisella tai tyyppihyväksynnän epäämisellä uusien mallien osalta. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa kuitenkin, että minkään asiakirja-aineistossa olevan seikan perusteella ei voida päätellä, että maahantuojia on todella painostettu tällä tavalla, ja että tätä kysymystä ei ole mitenkään yritetty saada selville Ranskan viranomaisilta tai emämaa Ranskaan maahantuontia harjoittaneilta yrityksiltä hallinnollisen menettelyn aikana. Koska tällaista tutkintaa ei ole tehty, komissio ei voi päätellä, että Ranskan viranomaiset ovat tosiasiallisesti harjoittaneet tällaista painostusta.

69 Lisäksi ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa, että komissio on täsmentänyt suullisessa käsittelyssä, että hallintoviranomaisten päätös olla hyväksymättä muita japanilaisia merkkejä kuin kyseisten viiden maahantuojan edustamat viisi

merkkiä on kiinteä osa valituksen kohteena olevaa järjestelmää ja sitä voidaan pitää "vastineena" sille, että maahantuojat hyväksyvät hallintoviranomaisten politiikan, mikä vaikuttaisi ensi näkemältä sulkevan pois mahdollisuuden Ranskan viranomaisten harjoittamasta pakottavasta painostuksesta. Tätä näkemystä vahvistaa sitä paitsi teollisuus-, posti-, telekommunikaatio- ja matkailuasioista vastaavan ministeriön 1.7.1987 päivätty kirje (kanteen liite 27), jonka mukaan japanilaisten ajoneuvojen rinnakkaistuonti uhkaa vähitellen aiheuttaa haittaa sille tosiasialliseen tilanteeseen perustuvalle yksinoikeudelle, joka viidelle emämaa Ranskassa hyväksytylle maahantuojalle on annettu "vastineena niiden sitoumuksista rajoittaa omaa toimintaansa". Tässä kirjeessä todetaan myös, että "tämä kehitys —— uhkaa nopeasti aiheuttaa sen, että hyväksytyt maahantuojat asettavat kyseenalaiseksi koko oman toiminnan rajoittamista koskevan järjestelmän". Taloudellisten toimijoiden mahdollisuus kyseenalaistaa japanilaisten autojen Ranskaan suuntautuvaa tuontia koskeva järjestelmä tarkoittaa sitä, että toimijat eivät toimineet täysin epäitsenäisesti toteuttaessaan kyseistä tuontijärjestelmää.

70 Siten on pääteltävä, että ottaen huomioon se, mitä ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on asiassa Asia Motor France II annetun tuomion 55 kohdassa todennut, riidanalaisen päätöksen perustaksi ei ole esitetty objektiivisia, asiaankuuluvia ja yhtäpitäviä seikkoja, jotka osoittaisivat, että Ranskan viranomaiset ovat yksipuolisesti painostaneet kyseisiä yrityksiä pakottavalla tavalla, jotta ne toimisivat valituksissa ilmiannetulla tavalla, ottaen huomioon se, että asiassa ei ole esitetty uusia seikkoja emämaa Ranskassa sovellettavasta tuontijärjestelmästä.

71 Kaikesta edeltävästä seuraa, että komissio on tehnyt tosiseikkojen osalta ilmeisen arviointivirheen katsoessaan käytössään olevien tietojen perusteella, että emämaa Ranskassa hyväksytyt maahantuojat toimivat siinä määrin epäitsenäisesti, että niihin ei sen takia voida soveltaa perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohtaa. Koska ei ole esitetty seikkoja, jotka osoittaisivat, että kyseessä on ollut edellä 65 kohdassa kuvaillun kaltainen pakottava painostus, jonka takia maahantuojien olisi ollut pakko hyväksyä tuontinsa rajoittaminen, maahantuojien toimintaa, joka on ollut Ranskan hallintoviranomaisten toiveiden mukaista, on ottaen huomioon kaikki asiaankuuluvat riskit ja edut pidettävä niiden kaupallisena valintana.

72 Siten riidanalainen päätös on kumottava siltä osin kuin sillä hylätään Cesbronin 18.11.1985 ja Cesbronin, Asia Motor Francen, Monin Automobilesin ja EAS:n 29.11.1988 esittämät valitukset.

— Somacon 5.6.1990 tekemä valitus Martiniquen jälleenmyyjistä

73 Valituksen mukaan Somaco perustettiin kesäkuussa 1988 japanilaisten ja korealaisten Daihatsu-, Isuzu-, Hyundai-, Suzuki- ja Subaru-merkkisten ajoneuvojen Martiniquelle tuomista varten. Valituksessaan Somaco toteaa, että se on kärsinyt japanilaisten merkkien Toyota, Honda, Mazda, Mitsubishi ja Nissan jälleenmyyjien välisestä lainvastaisesta järjestelystä, "jossa ovat mukana Ranskan hallintoviranomaiset, jotka pyrkivät varaamaan japanilaisten ja korealaisten autojen pääsyn Martiniquen markkinoille viidelle japanilaiselle merkille". Se lisää, että samat jälleenmyyjät "jakavat keskenään markkinat, joiden suuruudeksi hallintoviranomaiset ovat vahvistaneet 15 prosenttia rekisteröinneistä, markkinoilta suljetun Somaco-yhtiön kustannuksella". Valituksensa tueksi se on esittänyt kaksi asiakirjaa eli ministeriöiden välisen 19.10.1987 pidetyn kokouksen selonteon ja siihen liitetyn esisopimuksen.

74 On heti todettava, että kantajat eivät riitauta riidanalaista päätöstä siltä osin kuin sillä hylätään yhteisön edun puuttumisen takia väite siitä, että Martiniquelle on mahdotonta tuoda Hyundai-merkkisiä korealaisia autoja.

75 Mitä tulee japanilaisten autojen tuontiin Ranskaan, jonka departementti Martinique on, ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa, että Ranskan viranomaiset ovat selittäneet 11.11.1993 päivätyssä vastauksessaan komission 25.8.1993 päivättyyn tietojensaantipyyntöön, että ainoastaan merkkien Toyota, Honda, Mitsubishi, Mazda ja Nissan viisi maahantuojaa on hyväksytty Ranskassa. Kyse on tämän

tuomion 2 kohdassa mainituista maahantuojista, joita vastaan 18.11.1985 ja 29.11.1988 päivätyt valitukset on esitetty.

76 Kantajat eivät kiistä sitä, että Ranskan viranomaiset ovat hyväksyneet ainoastaan nämä kyseisiä viittä merkkiä edustavat maahantuojat. On sitä paitsi selvää, että ensinnäkin näillä hyväksytyillä maahantuojilla on yksinoikeus antaa tyyppikatsastustodistuksia Martiniquen jälleenmyyjille, ja että toiseksi tyyppikatsastustodistuksen saaminen on välttämätön edellytys maahantuodun ajoneuvon rekisteröimiseksi Martiniquella.

77 Siten tämän tuomion 74 ja 75 kohdassa kuvailtu järjestelmä estää sen, että sellaiset yhtiöt pääsisivät markkinoille, jotka haluavat tuoda Ranskaan (emämaahan ja Martiniquelle) japanilaisia autoja, joiden merkki on jokin muu kuin Toyota, Honda, Mazda, Mitsubishi ja Nissan, ja asia on näin riippumatta siitä, ovatko Ranskan viranomaiset perustaneet järjestelmän yksipuolisesti tai perustuuko järjestelmä viiden hyväksytyn maahantuojan ja Ranskan viranomaisten väliseen sopimukseen. Siten on joka tapauksessa niin, että se, että Somaco-yhtiö ei voi myydä Martiniquella Daihatsu-, Isuzu-, Suzuki- ja Subaru-merkkisiä autoja, ei johdu siitä, että valituksessa tarkoitettujen martiniquelaisten jälleenmyyjien välillä ehkä on yritysten välinen yhteisjärjestely.

78 Seuraavaksi on todettava, että komissio on riidanalaisessa päätöksessään tutkinut valituksessa esitettyjä väitteitä, vaikka edeltävästä ilmenee, että komission olisi ollut syytä pohtia, oliko Somaco-yhtiöllä intressiä saada todetuksi, että väitetty rikkominen on tapahtunut. Sen jälkeen, kun 5.12.1991 tehty päätös oli kumottu, komissio aloitti uuden tutkimuksen (ks. edellä 16 kohta). Tutkittuaan Ranskan viranomaisille ja Martiniquen jälleenmyyjille osoitettuihin tiedonsaantipyyntöihin saadut vastaukset sekä kantajien vastineet komission 10.1.1994 päivättyyn asetuk-

sen N:o 99/63 6 artiklan mukaiseen ilmoitukseen komissio hylkäsi tämän valituksen ja totesi samalla, että jälleenmyyjät eivät olleet toimineet itsenäisesti kyseistä maahantuontijärjestelmää toteuttaessaan.

79 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa, että edellä mainitussa asiassa Asia Motor France II antamassaan tuomiossa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi, että tämä hylkäämisperuste perustui tosiseikkojen ilmeisen virheelliseen arviointiin (55 kohta). On siis tutkittava, ovatko uudet seikat, jotka on saatu tietoon tutkittaessa asiaa sen jälkeen, kun ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin kumosi komission 5.12.1991 tekemän päätöksen, sellaisia, että asiakirjat, joiden ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin oli niitä ensimmäisen kerran tutkittuaan edellä mainitussa asiassa Asia Motor France II katsonut olevan näyttöarvoltaan tärkeä osoitus siitä, että tahtojen yhtyminen oli todennäköinen, on arvioitava uudelleen.

80 Tutkittaessa sitä, onko valituksen hylkäämisperuste perusteltu, ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa ensin, että missään oikeussäännössä ei velvoiteta japanilaisten autojen jälleenmyyjiä Martiniquella toimimaan valituksessa ilmiannetulla tavalla.

81 Seuraavaksi on tutkittava, vaikuttaako objektiivisten, asiaankuuluvien ja yhtäpitävien seikkojen perusteella siltä, että kansalliset viranomaiset ovat yksipuolisesti painostaneet pakottavalla tavalla kyseisiä jälleenmyyjiä, jotta ne toimisivat valituksessa ilmiannetulla tavalla.

82 Tutkiessaan, mitkä ovat komission vastineen (12—17 kohta) ja vastauksen (8—10 kohta) mukaisia "uusia seikkoja", ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin tuo esiin ensinnäkin merentakaisten departementtien ja alueiden ministeriön valtiosihteerin 19.8.1982 päivätyn Antillien ja Guyanan ulkomaalaisten ajoneuvojen maahantuojien ryhmittymälle osoitetun kirjeen, jossa vahvistetaan, että Ranskan viranomaiset ryhtyivät vuonna 1982 merentakaisissa departementeissa samankaltaisiin, joskaan ei identtisiin toimenpiteisiin kuin emämaa Ranskassa vähentääkseen japanilaisia merkkejä edustavien ajoneuvojen myyntiä kyseisissä departementeissa.

Kirjeen kirjoittaja selvittää, että "ottaen huomioon näiden departementtien erityispiirteet ja vuosien 1980 ja 1981 suuri myynti, japanilaisten merkkien osuutta pitäisi rajoittaa — — aluksi 15 prosenttiin vuonna 1982".

83 Lisäksi ilmenee, että Martiniquen markkinoiden osalta japanilaisten autojen tuonti rajoitettiin 15 prosenttiin kyseisessä departementissa rekisteröityjen ajoneuvojen kokonaismäärästä ainakin vuoteen 1991 asti. Esimerkinomaisesti voidaan mainita Martiniquen paikallishallintoviranomaisten 29.12.1987 päivätty kirje (vastaajan vastauksen liite 3.1) ja sen tammikuussa 1991 päivätty kirje Mazdan jälleenmyyjälle (vastaajan vastauksen liite 2.3), joissa todetaan enimmäismäärän olevan edellä mainittu 15 prosenttia.

84 Seuraavaksi ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa, että asiakirjoista ja erityisesti merentakaisten departementtien ja alueiden ministeriön valtiosihteerin 19.8.1982 päivätystä kirjeestä ilmenee, että Ranskan viranomaiset ovat yksipuolisesti asettaneet Martiniquella rekisteröityjen ajoneuvojen 15 prosentin suuruisen kokonaiskiintiön paikallisille maahantuojille. Tätä seikkaa ei ole edes kiistetty Somacon valituksessa, jossa Ranskan viranomaisten todetaan asettaneen kiintiön 15 prosenttiin. Jälleenmyyjien itsenäisen aseman puuttumista järjestelyssä tukee sitä paitsi vielä se seikka, että japanilaisten autojen tuonnin rajoittaminen 15 prosenttiin Martiniquen markkinoista vei jälleenmyyjiltä 50 prosenttia niiden markkinoista. Sitä ei nimittäin kiistetä, että japanilaisten autojen myynti Martiniquella oli noin 30 prosenttia ennen kuin ilmoitettu maahantuontijärjestelmä perustettiin.

85 Komission esittämistä asiakirjoista ilmenee lisäksi, että viranomaiset ovat samana ajankohtana jakaneet 15 prosentin kokonaiskiintiön valituksen kohteena olevien viiden jälleenmyyjän edustamien merkkien kesken. Vastineen 13—16 kohdassa ja vastaajan vastauksen 12 kohdassa mainitut asiakirjat tukevat sitä komission toteamusta, että kokonaiskiintiön jakaminen martiniquelaisten jälleenmyyjien kesken ei perustunut näiden yritysten väliseen yhteisjärjestelyyn, jota Ranskan viranomaiset tukisivat tarpeen vaatiessa, vaan nämä viranomaiset ja erityisesti teollisuus-

ministeriön mekaanisen teollisuuden osasto (DIMME) Martiniquen prefektin ehdotuksesta olivat asettaneet sen yksipuolisesti jälleenmyyjille. Sitä seikkaa, että viranomaiset asettivat kullekin jälleenmyyjälle oman kiintiön, tukee vielä Nissan-merkkisten autojen jälleenmyyjän 3.9.1986 päivätty Martiniquen prefektille osoitettu kirje (vastaajan vastauksen liite 1.6), jossa tämä jälleenmyyjä valittaa, että "[sille] myönnetty kiintiö on aivan liian alhainen, joten [sen] yritys ei voi kehittyä normaalilla tavalla, sillä yritys pienenee koko ajan". Jos jälleenmyyjät jakaisivat Martiniquen markkinat keskenään, Nissan-merkkisten autojen jälleenmyyjä kääntyisi suoraan muiden jälleenmyyjien eikä viranomaisten puoleen saadakseen suuremman kiintiön.

86 Seuraavaksi ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa, että viranomaisten näin toteuttaman järjestelmän aukottomuus on varmistettu sillä, että japanilaisten autojen emämaa Ranskaan tuomista varten hyväksytyt viisi yhtiötä ovat kansallisten viranomaisten antamien ohjeiden mukaisesti lähettäneet kunkin edustaman merkin Martiniquella toimivalle jälleenmyyjälle ainoastaan sen määrän tyyppikatsastustodistuksia, joka vastaa täsmälleen DIMME:n kyseiselle jälleenmyyjälle vahvistamaa kiintiötä. Tätä seikkaa tukee sitä paitsi merentakaisten departementtien ja alueiden ministeriön valtiosihteerin 19.8.1982 päivätty kirje, jonka mukaan "tutkimus- ja teollisuusministeriö ilmoittaa kunkin merkin myyntiennusteet emämaan maahantuojille, jotka sitoutuvat toimittamaan paikallisille maahantuojille vastaavan määrän todistuksia ajoneuvojen rekisteröimiseksi".

87 Ottaen huomioon ensinnäkin se, että viiden japanilaisen merkin hyväksytyillä jälleenmyyjillä on yksinoikeus antaa tyyppikatsastustodistuksia jälleenmyyjille Martiniquella, ja toiseksi se, että tyyppikatsastustodistuksen saaminen on välttämätön edellytys maahantuodun ajoneuvon rekisteröimiseksi Martiniquella, Martiniquen jälleenmyyjillä ei ollut muuta mahdollisuutta kuin hyväksyä hyväksyttyjen maahantuojien ja Ranskan viranomaisten välisen järjestelyn seuraukset.

88 Edellä esitetystä seuraa, että komission päätelmä siitä, että Somacon valituksen kohteena olevilla Martiniquen maahantuojilla "ei ollut itsenäistä asemaa kyseistä tuontijärjestelmää täytäntöönpantaessa", perustuu ensi näkemältä objektiivisiin, asiaankuuluviin ja yhtäpitäviin seikkoihin.

89 Seuraavaksi on tutkittava, ovatko kantajat esittäneet ristiriitaisia tietoja, jotka osoittaisivat, että japanilaisten autojen jälleenmyyjät toimivat jossain määrin itsenäisesti jaettaessa kokonaiskiintiötä, jonka Ranskan viranomaiset olivat asettaneet 15 prosenttiin japanilaisten autojen maahantuonnille Martiniqueen.

90 Kantajat vetoavat ensisijaisesti ministeriöiden välisen kokouksen 19.10.1987 päivättyyn selontekoon ja siihen liitettyyn esisopimukseen.

91 On todettava, että juuri näiden asiakirjojen sanamuodosta saa sen vaikutelman, että valituksen kohteena olevat japanilaisten autojen jälleenmyyjät olivat sopineet yritysten välisestä yhteisjärjestelystä Ranskan viranomaisten asettaman 15 prosentin kiintiön jakamiseksi. Näiden asiakirjojen sanamuodon perusteella ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin oli siten asiassa Asia Motor France II (44 kohta) päätellyt, että nämä asiakirjat "ovat ensi näkemältä vakava viite siitä, että kyseiset taloudelliset toimijat olisivat saattaneet toimia todellisuudessa itsenäisesti".

92 Riidanalaisessa päätöksessään komissio toteaa kuitenkin, että ottaen huomioon sen edellä mainitussa asiassa Asia Motor France II annetun tuomion antamisen jälkeen selvitystyössään tietoonsa saamat uudet seikat, selonteko ministeriöiden välisestä 19.10.1987 pidetystä kokouksesta ja siihen liitetty esisopimus eivät asiayhteyteensä palautettuina muuta sitä, että maahantuontijärjestelmä on luonteeltaan yksinomaan valtiollinen. Tältä osin komission toteaa, että prefektin kutsusta 19.10.1987 pidetyn

kokouksen "ainoana tarkoituksena oli ratkaista liitännäinen kysymys siitä, millä tavalla Toyotan paikallinen edustaja CCIE-yhtiö korvaisi sen, että se oli myynyt vuodesta 1982 lähtien 487 ajoneuvoa yli sen tuontimäärän, joka sille oli osoitettu; korvausta vaativat hallintoviranomaiset".

93 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa, että 1982—1986 Toyota-merkin jälleenmyyjä Martiniquella ylitti huomattavasti sille myönnetyn kiintiön (ks. erityisesti vastaajan vastauksen liitteet 3.2 ja 3.6). Kantajat eivät sitä paitsi kiistä kiintiön ylittämistä. On myös selvää, että tämä jälleenmyyjä on voinut myydä ajoneuvoja yli vuosittaisen kiintiönsä antamalla kiintiön ylittäville ajoneuvoille väliaikaiset rekisterikilvet (WW-kilvet).

94 Asiakirjoista ilmenee myös, että todettuaan Toyota-merkin jälleenmyyjän käyttäneen väärin väliaikaista rekisteröintiä varten tarkoitettua järjestelmää Ranskan viranomaiset päättivät viimeistään maaliskuussa 1987 sisällyttää vastedes väliaikaisen rekisteritodistuksen (WW) kullekin merkille annettuun kiintiöön (ks. erityisesti Martiniquen paikallishallintoviranomaisten 11.3.1987 päivätyt kirjeet Mitsubishi-merkin jälleenmyyjälle [ote lainattu komission 23.11.1995 antamista vastauksista ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kysymyksiin] ja Mazda-merkin jälleenmyyjälle [vastaajan vastauksen liite 2.2]).

95 Mitä sitten tulee Toyota-merkin jälleenmyyjän kiintiön ylitykseen, jonka se on voinut tehdä 1982—1986 käyttämällä väärin väliaikaista rekisteröintiä varten perustettua järjestelmää, ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin arvioi, että komissio on voinut kohtuullisesti päätellä, että myös Martiniquen prefektin aloitteesta 19.10.1987 pidetty kokous (vastaajan vastauksen liite 3.7) oli ilmaus viranomaisten tahdosta noudattaa yksipuolisesti luomaansa maahantuontijärjestelmää. Vaikka on totta, että sopimuspöytäkirjassa mainitaan 15 prosentin suuruinen suurin mahdollinen osuus ja jakoperusteet tälle 15 prosentille, tämä ei tarkoita välttämättä, että jälleenmyyjät ovat tehneet perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun yritysten välisen yhteisjärjestelyn. Uuden tutkinnan kuluessa esitetyt asiakirjat

tukevat sitä, että jälleenmyyjät ovat pitäneet tarpeellisena kodifioida viranomaisten vuodesta 1982 alkaen yksipuolisesti asettaman, kirjoittamattoman maahantuontipolitiikan välttääkseen tulevaisuudessa senkaltaiset ongelmat, joita Toyota-merkin jälleenmyyjällä oli.

96 Tästä seuraa, että kantajat, jotka tyytyvät vetoamaan ministeriöiden välisen, 19.10.1987 pidetyn kokouksen selontekoon ja siihen liitettyyn esisopimukseen näyttääkseen 85 artiklaa rikotun, eivät ole osoittaneet, että komissio olisi tehnyt ilmeisen arviointivirheen tosiseikkojen osalta, kun se on riidanalaisessa päätöksessään päätellyt, että asiayhteydessään asiakirjat eivät muuta maahantuontijärjestelmän yksinomaan valtiollista luonnetta.

97 Seuraavaksi on todettava, että millään muulla kantajien esittämällä asiakirjalla ei horjuteta komission väitettä siitä, että Martiniquen jälleenmyyjillä "ei ollut itsenäistä asemaa kyseistä tuontijärjestelmää täytäntöönpantaessa".

98 Mitä tulee ensin teollisuus-, posti-, telekommunikaatio- ja matkailuasioista vastaavan ministeriön 1.7.1987 päivättyyn kirjeeseen (kanteen liite 27), ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa, että tässä asiakirjassa, joka tosin on olennainen tutkittaessa emämaa Ranskaan japanilaisia autoja tuovia yhtiöitä koskevissa valituksissa mainittuja väitteitä, ei kuitenkaan ole mitään tietoja Martiniquella sovellettavasta maahantuontijärjestelmästä.

99 Muista kannekirjelmässä mainituista asiakirjoista, kuten Martiniquen departementtineuvoston 27.1.1983 pidetyn kokouksen pöytäkirjasta ja Nissan-merkin jälleenmyyjän Sigamin pääjohtajan julkilausumasta 26.2.1991, ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa, että jotkut mainituista katkelmista koskevat pelkästään viranomaisten ja emämaa Ranskaan tuovien yritysten välisiä suhteita. Antillien ja Guyanan ulkomaalaisten ajoneuvojen maahantuojien ryhmittymän tammikuussa 1981 Ranskan tasavallan presidentille osoittamasta kirjeestä havaitaan paikallisten maahantuojien olevan huolissaan viranomaisten aikomuksesta ottaa käyttöön tuonnin kokonaiskiintiö, joten se ei osoita, että jälleenmyyjien välillä on yhteisjärjestely

kokonaiskiintiön jakamiseksi; kokonaiskiintiötä ei ollut tuolloin vielä asetettu. Muut asiakirjat, kuten selonteko Martiniquen paikallishallintoviranomaisten 1.10.1987 pidetystä kokouksesta ja Martiniquen prefektin 22.9.1987 päivätty teleksi koskevat ongelmaa, joka aiheutui Toyota-merkin jälleenmyyjän ylitettyä kiintiönsä. Vaikka on totta, että tästä ongelmasta on "keskusteltu — — jälleenmyyjien kanssa" (Martiniquen prefektin 22.9.1987 päivätty teleksi), tästä ei kuitenkaan seuraa, että näillä jälleenmyyjillä on perustamissopimuksen 85 artiklassa tarkoitettu yritysten välinen yhteisjärjestely. Itse asiassa 1.10.1987 pidetyn kokouksen selonteossa esitettyä ehdotusta kiintiön ylittämisen aiheuttaman ongelman ratkaisemiseksi — ehdotusta, johon "kaikki jälleenmyyjät suostuivat" — ei toistettu 19.10.1987 pidetyn kokouksen selonteossa eikä siihen liitetyssä sopimuspöytäkirjassa. Tämä vahvistaa sen, että viranomaiset ovat itse paitsi vahvistaneet 15 prosentin suuruisen kokonaiskiintiön Martiniquelle ja jakaneet tämän kiintiön jälleenmyyjien kesken myös yksipuolisesti päättäneet Toyota-merkin jälleenmyyjän kiintiön ylittämisen hyvitysjärjestelmästä. Viranomaisten harjoittamaa pakottavaa painostusta tukee myös ote teleksistä, jonka Mazdan jälleenmyyjä on osoittanut Géraudille ja Archambaultille (asiakirjaa ei ole esitetty eikä päivätty, ote kannekirjelmässä s. 29). Kantajien siteeraama ote nimittäin osoittaa, että Martiniquella sovellettu tuontijärjestelmä ei perustu jälleenmyyjien väliseen sopimukseen, sillä viranomaiset ovat yksipuolisesti sen määränneet.

100 Edeltävästä seuraa, että ilmeistä arviointivirhettä tosiasioiden osalta koskeva kanneperuste ei ole perusteltu siltä osin kuin se koskee komission päätöstä hylätä Somacon 5.6.1990 päivätty valitus.

Perustelujen puuttumista koskeva kanneperuste

Asianosaisten perustelut

101 Kantajat väittävät, että riidanalaisen päätöksen perustelut ovat riittämättömät, koska toisaalta siinä ei perustella sitä, että ensimmäinen hylkäämisperuste on sama

kuin 5.12.1991 tehdyssä päätöksessä huolimatta asiassa Asia Motor France II annetusta tuomiosta, ja koska toisaalta siinä ei vastata kantajien valituksiensa tueksi esittämiin väitteisiin eikä etenkään vastineeseen, jonka kantajat olivat esittäneet komission kantajille 10.1.1994 asetuksen N:o 99/63 6 artiklan mukaisesti osoittamaan kirjeeseen.

102 Komissio vastaa, että riidanalaisessa päätöksessä yksilöidään selvästi syyt, joiden takia valitukset hylätään. Se muistuttaa, että ei ole välttämätöntä, että valituksen hylkäämispäätöksessä käsitellään jokaista valittajien esittämää väitettä, vaan riittää, että siinä esitetään päätöksen kannalta olennaiset tosiseikat ja näkökohdat (em. asiassa BAT ja Reynolds v. komissio annettu tuomio).

Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

103 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan jollekin vastainen päätös on perusteltava toisaalta niin, että se, jolle päätös on osoitettu, saa tietää, miksi päätös on tehty, puolustaakseen tarvittaessa oikeuksiansa ja voidakseen tutkia, onko päätös asianmukainen, ja toisaalta niin, että yhteisöjen tuomioistuimet voivat valvoa päätöksen laillisuutta (ks. erityisesti asia Asia Motor France II, tuomion 30 kohta).

104 Kuten ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi asiassa Asia Motor France II antamassaan tuomiossa (31 kohta), komission ei ole pakko perustellessaan päätöksiään, joita sen on tehtävä kilpailusääntöjen soveltamisen varmistamiseksi, ottaa kantaa kaikkiin osapuolten vaatimustensa tueksi esittämiin väitteisiin, vaan riittää, että se esittää päätöksen kannalta olennaiset tosiseikat ja oikeudelliset näkökohdat.

105 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa, että riidanalaisessa päätöksessä hylätään valitukset sillä perusteella, että valituksissa tarkoitetuilla maahantuojilla ja jälleenmyyjillä ei ollut "mitään toimintavapautta tuontijärjestelmää täytäntöönpantaessa", joka oli "luonteeltaan yksinomaan valtiollinen". Riidanalaisessa päätöksessä ilmoitetaan seikat, joihin tämä kannanotto perustuu, minkä perusteella kantajat siten voivat riitauttaa päätöksen asianmukaisuuden ja ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin voi valvoa päätöksen laillisuutta. Tästä seuraa, että perustelujen puuttumista koskeva kanneperuste on hylättävä.

Vahingonkorvausvaatimukset

106 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa, että EY:n tuomioistuimen perussäännön 19 artiklan ja ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen työjärjestyksen 44 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaan kanteessa on mainittava oikeudenkäynnin kohde ja yhteenveto kanteen oikeudellisista perusteista. Näiden tietojen on oltava kyllin selvät ja täsmälliset, jotta vastaaja voi valmistautua vastaamaan asiassa ja ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin ratkaista asian tarpeen vaatiessa ilman muita tietoja. Oikeusvarmuuden ja hyvän oikeudenhoidon takaamiseksi on niin, että jotta kanne voitaisiin ottaa tutkittavaksi, kannekirjelmässä itsessään on ainakin summittaisesti mutta johdonmukaisesti ja ymmärrettävästi esitettävä olennaiset tosiasiat ja oikeudelliset seikat, joihin kanne perustuu (ks. esim. asia T-56/92, Koelman v. komissio, määräys 29.11.1993, Kok. 1993, s. II-1267, 21 kohta).

107 Oikeuskäytännön mukaan näiden vaatimusten täyttämiseksi kannekirjelmässä, jolla pyritään saamaan korvaus yhteisön toimielimen aiheuttamista vahingoista, on mainittava seikat, joiden perusteella voidaan tunnistaa kantajan moittima toimielimen toiminta, syyt, joiden takia kantaja arvioi, että toiminnan ja väitetyn vahingon välillä on syy-yhteys, ja vahinko, jonka kantaja väittää kärsineensä ja tämän vahingon laatu ja laajuus (asia T-64/89, Automec v. komissio, tuomio 10.7.1990, Kok. 1990, s. II-367, 73 kohta).

108 Oikeuskäytännön mukaan kanne, joka ei ole riittävän täsmällinen, on jätettävä tutkimatta, ja EY:n tuomioistuimen perussäännön 19 artiklan ja ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen työjärjestyksen 44 artiklan 1 kohdan c alakohdan rikkominen aiheuttavat kanteen tutkimatta jättämisen ehdottoman prosessinedellytyksen puuttumisen takia, minkä ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin voi viran puolesta ottaa huomioon milloin tahansa työjärjestyksen 113 artiklan mukaisesti (em. asia Automec v. komissio, tuomion 73 ja 74 kohta).

109 Tässä asiassa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa, että kantajien kannekirjelmässään vahingonkorvausvaatimustensa tueksi esittämät väitteet ovat kokonaisuudessaan seuraavat:

"Kantajayritykset erottavat yritysten välisessä yhteisjärjestelyssä mukana olevien yritysten ja Ranskan hallituksen suhtautumisen aiheuttaman vahingon ja vahingon, jonka komissio on suoraan velvollinen korvaamaan.

Kantajayritysten yritysten välisen yhteisjärjestelyn takia kärsimä kokonaisvahinko on tänä päivänä suuruudeltaan seuraava:

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

Se vahinko laillisine viivästyskorkoineen, josta komissio on vastuussa viivästystensä ja lainvastaisten päätöstensä takia, voidaan kohtuudella arvioida yhteisön tavanomaisesti soveltaman koron (9,75 prosenttia) suuruiseksi laskettuna siitä alkaen, kun komissio teki 5.12.1991 päätöksen asian käsittelyn päättämisestä toistaiseksi, siihen asti, kun tuomio annetaan."

110 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin arvioi, että kantajan esittämien väitteiden tai kanteen perusteella sitä kokonaisuutena tarkastellen ei voida yksilöidä vaaditulla selvyydellä ja täsmällisyydellä sitä, mikä komission tuottamuksellinen toiminta aiheuttaisi korvausvelvollisuuden, eikä sitä, minkä laatuista väitetty vahinko on ollut.

111 Edeltävästä seuraa, että vahingonkorvausvaatimukset on jätettävä tutkimatta.

Päätelmät

112 Kaikesta edeltävästä seuraa, että riidanalainen päätös on kumottava siltä osin kuin sillä hylätään Cesbronin 18.11.1985 päivätty ja Cesbronin, Asia Motor Francen, Monin Automobilesin ja EAS:n 29.11.1988 päivätyt valitukset, ja muilta osin kanne on hylättävä.

Oikeudenkäyntikulut

113 Kantajat vaativat, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin velvoittaa komission korvaamaan sekä tähän oikeudenkäyntiin että asian Asia Motor France II oikeudenkäyntiin liittyvät kulut.

114 Työjärjestyksen 87 artiklan 1 kohdan mukaan oikeudenkäyntikuluja koskeva ratkaisu annetaan tuomiossa tai määräyksessä, jolla asian käsittely päätetään, mistä seuraa, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin voi päättää tässä asiassa ainoastaan tähän oikeudenkäyntiin liittyvistä kuluista. Siten sen on hylättävä kantajien vaatimukset komission velvoittamisesta korvaamaan asiaan Asia Motor France II liittyvät oikeudenkäyntikulut.

115 Työjärjestyksen 87 artiklan 2 kohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Saman artiklan 3 kohdassa todetaan kuitenkin, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin voi määrätä oikeudenkäyntikulut jaettaviksi, jos osa vaatimuksista ratkaistaan toisen ja osa toisen asianosaisen hyväksi. Koska kanne on osittain hyväksytty ja koska molemmat asianosaiset ovat vaatineet vastapuolen velvoittamista korvaamaan kulut, ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin arvioi, että näissä olosuhteissa on sopivaa päättää, että komissio vastaa omista kuluistaan ja puolesta kantajien kuluista.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIN
(laajennettu neljäs jaosto)

on antanut seuraavan tuomiolauselman:

1) Vaatimukset siitä, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa, että kilpailusääntöjä on rikottu, jätetään tutkimatta.

2) Laiminlyönnin toteamista koskevat vaatimukset jätetään tutkimatta.

3) Riidanalainen päätös kumotaan siltä osin kuin sillä hylätään Cesbronin 18.11.1985 päivätty ja Cesbronin, Asia Motor Francen, Monin Automobilesin ja EAS:n 29.11.1988 päivätyt valitukset.

4) Muilta osin kumoamisvaatimukset hylätään perusteettomina.

5) Vahingonkorvausvaatimukset jätetään tutkimatta.

6) Vaatimukset siitä, että komissio olisi velvoitettava korvaamaan asiassa T-7/92, Asia Motor France ym. vastaan komissio, 29.6.1993 annettuun tuomioon (Kok. 1993, s. II-669) liittyvät oikeudenkäyntikulut, hylätään perusteettomina.

7) Komissio vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan sekä puolesta kantajien oikeudenkäyntikuluista.

Lenaerts García-Valdecasas Lindh

Azizi Cooke

Julistettiin Luxemburgissa 18 päivänä syyskuuta 1996.

H. Jung K. Lenaerts

kirjaaja laajennetun neljännen jaoston puheenjohtaja