FÖRSTAINSTANSRÄTTENS DOM
(fjärde avdelningen i utökad sammansättning)
den 18 september 1996 *

I mål T-387/94,

Asia Motor France SA, Livange (Luxemburg),

Jean-Michel Cesbron, näringsidkare med firma JMC Automobiles, Livange (Luxemburg),

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

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

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

företrädda av advokaten Jean-Claude Fourgoux, Paris, med delgivningsadress i Luxemburg hos advokatbyrån Pierrot Schiltz, 4, rue Béatrix de Bourbon,

sökande,

* Rättegångsspråk: franska.

mot

Europeiska gemenskapernas kommission, företrädd av Berend Jan Drijber, rättstjänsten, i egenskap av ombud, biträdd av advokaten Hervé Lehman, Paris, med delgivningsadress i Luxemburg hos Carlos Gómez de la Cruz, rättstjänsten, Centre Wagner, Kirchberg,

svarande,

angående dels ett yrkande om ogiltigförklaring av kommissionens beslut av den 13 oktober 1994 om avslag på de klagomål som sökandena ingivit avseende en konkurrensbegränsande samverkan som de har hävdat strider mot artikel 85 i EEG-fördraget, dels ett yrkande om ersättning för den skada som sökandena påstår sig ha lidit till följd av det sätt på vilket kommissionen har behandlat deras klagomål,

meddelar

FÖRSTAINSTANSRÄTTEN
(fjärde avdelningen i utökad sammansättning)

sammansatt av ordföranden K. Lenaerts samt domarna R. García-Valdecasas, P. Lindh, J. Azizi och J. D. Cooke,

justitiesekreterare: avdelningsdirektören B. Pastor,

med hänsyn till det skriftliga förfarandet och efter det muntliga förfarandet den 20 mars 1996,

följande

Dom

Bakgrund till tvisten

1 Sökandena bedriver import till och handel i Frankrike av japanska bilar som har satts i fri omsättning i andra medlemsstater i gemenskapen såsom Belgien och Luxemburg.

2 En av sökandena, Jean-Michel Cesbron, ingav den 18 november 1985 ett klagomål till kommissionen avseende en överträdelse av artiklarna 30 och 85 i EEG-fördraget (nedan kallat fördraget), eftersom han ansåg sig missgynnas av en otillåten samverkan mellan fem importörer av japanska bilar till Frankrike, närmare bestämt Sidat Toyota France, Mazda France Motors, Honda France, Mitsubishi Sonauto och Richard Nissan SA. Detta klagomål följdes den 29 november 1988 av ett nytt klagomål beträffande dessa fem importörer, denna gång ingivet av fyra av de fem sökandena (Jean-Michel Cesbron, Asia Motor France SA, Monin Automobiles SA och EAS SA) med stöd av artikel 85 i fördraget.

3 De klagande företagen gjorde i det sistnämnda klagomålet i huvudsak gällande att de fem ovan nämnda importörerna av japanska bilar gentemot den franska förvaltningen hade åtagit sig att på den franska marknaden inte sälja ett större antal bilar än tre procent av det antal motorfordon som under föregående kalenderår hade registrerats inom hela det franska territoriet. De fem importörerna skulle enligt klagandena ha överenskommit att fördela denna andel mellan sig enligt i förväg fastställda regler och att utesluta alla andra företag som i Frankrike ville sälja fordon av japanskt ursprung av andra märken än dem som de påstått samverkande företagen sålde.

4 Sökandena gjorde i detta klagomål även gällande att den franska förvaltningen i utbyte mot denna självbegränsning hade utökat hindren för den fria rörligheten för fordon av japanskt ursprung av andra märken än de fem märken som de påstått samverkande företagen sålde. För det första skulle ett registreringsförfarande som avvek från det normala förfarandet ha införts för fordon som parallellimporteras. Dessa fordon skulle betraktas som begagnade fordon och skulle därför genomgå en dubbel teknisk kontroll. För det andra skulle fransk polis ha givits instruktioner om att ingripa mot köpare av sådana fordon av japanskt ursprung som förs i trafik [i Frankrike], men är registrerade i utlandet. Slutligen skulle det även för bruksfordon, på vilka tillämpas en lägre mervärdesskattesats än den som tillämpas på vanliga personbilar, vid införseln till Frankrike tas ut mervärdesskatt enligt en högre skattesats, vilken inte förrän senare skulle nedsättas till den normalt tillämpliga skattesatsen med de nackdelar som detta innebär för säljaren i förhållande till köparen.

5 Med stöd av artikel 11.1 i förordning nr 17 av den 6 februari 1962, första förordningen om tillämpning av fördragets artiklar 85 och 86 (EGT 1962, nr 13, s. 204, nedan kallad förordning nr 17) begärde kommissionen i skrivelse av den 9 juni 1989 upplysningar av importörerna i fråga. I skrivelse av den 20 juli 1989 uppmanade generaldirektoratet för industrifrågor vid franska ministeriet för industri, infrastruktur, bostäder, transporter och turism importörerna att inte besvara en av de frågor som kommissionen hade ställt. Uppmaningen hade följande lydelse:

"Ni har för kännedom översänt en skrivelse från kommissionen av den 9 juni 1989. Kommissionen har i skrivelsen begärt att Ni till denna skall överlämna information om den politik som den franska statsmakten tillämpar angående import av japanska fordon. Det ankommer inte på Er att i dessa myndigheters ställe och för deras räkning svara kommissionen."

6 Kommissionen begärde därefter i skrivelse av den 16 oktober 1989 upplysningar av de franska myndigheterna. Den 28 november 1989 besvarade de franska myndigheterna genom Frankrikes ständiga representation vid Europeiska gemenskaperna

denna begäran om upplysningar genom att i huvudsak anföra att "... de frågor som rör de i kommissionens skrivelse nämnda företagens handlande saknar i detta sammanhang relevans, eftersom detta handlande är kopplat till den reglering som statsmakten har önskat. Dessa företag har nämligen inte någon autonomi vid tillämpningen av denna reglering".

7 Eftersom kommissionen inte hörde av sig till dem, översände de fyra sökandena i fråga den 21 november 1989 en skrivelse till kommissionen, i vilken de uppmanade den att ta ställning till de klagomål som hade ingivits. Då kommissionen alltjämt inte hörde av sig, väckte de fyra företagen den 20 mars 1990 passivitets-och skadeståndstalan vid domstolen. Genom beslut av den 23 maj 1990 i målet Asia Motor m. fl. mot kommissionen (C-72/90, Rec. s. I-2181) avvisade domstolen passivitets- och skadeståndstalan i den del den avsåg fastställelse av att kommissionen hade förhållit sig passiv i förhållande till den påstådda överträdelsen av artikel 30 i fördraget samt flyttade över målet till förstainstansrätten i den del det avsåg fastställelse av att kommissionen hade förhållit sig passiv i förhållande till den påstådda överträdelsen av artikel 85 i fördraget samt det ansvar som följde därav.

8 Under tiden hade generaldirektören vid kommissionens generaldirektorat för konkurrens i skrivelse av den 8 maj 1990 underrättat de fyra sökandena i fråga i enlighet med artikel 6 i kommissionens förordning nr 99/63/EEG av den 25 juli 1963 om sådana förhör som avses i artikel 19.1 och 19.2 i rådets förordning nr 17 (EGT 1963, nr 127, s. 2268, nedan kallad förordning nr 99/63) att kommissionen inte avsåg att bifalla deras klagomål och anmodade dem att inkomma med eventuella synpunkter på detta. Den 29 juni 1990 inkom dessa sökanden med yttranden till kommissionen, i vilka de vidhöll att klagomålet var välgrundat.

9 Förstainstansrätten fastslog därefter i dom av den 18 september 1992 i målet Asia Motor France m. fl. mot kommissionen (T-28/90, Rec. s. II-2285) att det saknades anledning att pröva yrkandena i ansökan i den mån som den grundade sig på artikel 175 i fördraget. Förstainstansrätten avvisade i övrigt sökandenas skadeståndsyrkanden.

10 Den 5 juni 1990 inkom även bolaget Somaco med ett klagomål till kommissionen, vilket riktade sig mot åtgärder som hade vidtagits av bolagen CCIE, SIGAM, SAVA, SIDA och Auto GM, samtliga etablerade i Lamentin (Martinique) och samtliga återförsäljare och importörer av fordon av märkena Toyota, Nissan, Mazda, Honda respektive Mitsubishi på denna ö. Detta klagomål, vilket grundade sig på artiklarna 30 och 85 i fördraget, riktade sig även mot den franska förvaltningens åtgärder av den anledningen att dessa hade till syfte att förhindra att klaganden bedrev parallellimport av fordon av vissa japanska märken samt av fordon av det koreanska märket Hyundai.

11 Genom skrivelse av den 9 augusti 1990 underrättade kommissionen, med hänvisning till sin skrivelse till de fyra andra sökandena av den 8 maj 1990, bolaget Somaco att den inte avsåg att bifalla dess klagomål och anmodade i enlighet med artikel 6 i förordning nr 99/63 bolaget att inkomma med synpunkter. Somaco vidhöll i skrivelse av den 28 september 1990 att klagomålet var välgrundat.

12 Genom skrivelse av den 5 december 1991, undertecknad av kommissionären med ansvar för konkurrensfrågor, underrättade kommissionen de fem sökandena om att de klagomål som hade ingivits den 18 november 1985, den 29 november 1988 respektive den 5 juni 1990 hade avslagits.

13 Avslaget grundades på två skäl. För det första angavs att de fem ifrågavarande importörernas handlande utgjorde en väsentlig del av den franska statsmaktens politik i fråga om import av japanska motorfordon till Frankrike. Myndigheterna fastställde inom ramen för denna politik inte bara det totala antalet fordon som fick importeras varje år till Frankrike, utan även närmare regler om hur detta antal skulle fördelas. För det andra angavs att det inte fanns något samband mellan sökandenas intresse i saken och den påstådda överträdelsen, eftersom en eventuell tillämpning av artikel 85 inte skulle kunna avhjälpa de förhållanden som sökandena

ansåg sig missgynnas av. (Ordalydelsen av de två skälen för avslag i beslutet av den 5 december 1991 återges i sin helhet i det i målet omtvistade beslutet; se punkt 24 nedan).

14 Den 4 februari 1992 väcktes vid förstainstansrätten talan om ogiltigförklaring mot beslutet av den 5 december 1991.

15 Förstainstansrätten ogiltigförklarade i dom av den 29 juni 1993 i målet Asia Motor France m. fl. mot kommissionen (T-7/92, Rec. s. II-669, nedan kallat Asia Motor France II) beslutet av den 5 december 1991 i den del detta avsåg artikel 85 i fördraget, dels därför att det första skälet för avslag grundade sig på en oriktig bedömning av de faktiska och rättsliga omständigheter som kommissionen hade att bedöma, dels för att det andra skälet för avslag innebar en felaktig rättstillämpning.

16 Till följd av denna dom översände kommissionen den 25 augusti 1993 en begäran om upplysningar enligt artikel 11.1 i förordning nr 17 till de franska myndigheterna och till de ifrågavarande återförsäljarna på Martinique. Kommissionen ville genom begäran få en förklaring till de klart motstridiga uppgifter som hade lämnats av de franska myndigheterna å ena sidan och de dokument som hade ingivits av sökandebolagen och analyserats av förstainstansrätten vid dess granskning av det första skälet för avslag i beslutet av den 5 december 1991 å andra sidan.

17 Sökandena översände den 19 oktober 1993 en uppmaning enligt artikel 175 i fördraget till kommissionen.

18 Återförsäljarna på Martinique besvarade kommissionens begäran om upplysningar under oktober månad 1993. Fyra av dem ingav till stöd för sina förklaringar kopior av handlingar som enligt dem visade att importkvoterna för deras märken hade tilldelats av myndigheterna och att de inte var resultatet av en samverkan mellan återförsäljarna.

19 De franska myndigheterna besvarade begäran om upplysningar genom en skrivelse av den 11 november 1993.

20 Den 10 januari 1994 översände kommissionen ett meddelande enligt artikel 6 i förordning nr 99/63 till sökandena. Kommissionen tillställde dem även en kopia av de svar som hade lämnats på begäran om upplysningar och erbjöd dem möjlighet att granska de skriftliga bevis som hade ingivits till den.

21 Sökandena yttrade sig i skrivelse av den 9 mars 1994 över kommissionens skrivelse till dem av den 10 januari 1994.

22 Den 2 augusti 1994 översände sökandena en ny uppmaning till kommissionen.

23 Genom skrivelse av den 13 oktober 1994, undertecknad av kommissionären med ansvar för konkurrensfrågor, underrättade kommissionen de fem sökandena om att den ännu en gång hade avslagit deras klagomål (nedan kallat det omtvistade beslutet). I detta beslut upprepas enbart det första av skälen för avslag i beslutet av den 5 december 1991.

24 Det omtvistade beslutet har följande innehåll:

"Jag hänför mig till följande klagomål:

1. De klagomål som har ingivits av J. M. Cesbron (JMC Automobiles i Luxemburg), Asia Motor France (i Luxemburg), Monin Automobiles (i Bourg-de-Péage) respektive EAS (i Luxemburg)

— den 18 november 1985, rörande artikel 30 i fördraget, mot åtgärder som kan tillskrivas den franska förvaltningen,

— den 29 november 1988, rörande artikel 85 i fördraget, mot åtgärder som har vidtagits av franska importörer av fordon av de fem japanska märkena Toyota, Honda, Nissan, Mazda och Mitsubishi, vilket klagomål även berör franska staten enligt artikel 30,

på den grunden att dessa åtgärder var avsedda att förhindra att klagandeföretagen bedrev parallellimport till Frankrike av fordon — framför allt av märkena Isuzu, Daihatsu, Suzuki och Subaru — som hade satts i fri omsättning i andra medlemsstater, i synnerhet i Belgien och i Storhertigdömet Luxemburg.

2. Det klagomål som har ingivits av bolaget Somaco i Lamentin den 5 juni 1990 rörande artiklarna 30 och 36 samt artikel 85 i fördraget, mot åtgärder av bolagen CCIE, SIGAM, SAVA, SIDA och AUTO GM, samtliga etablerade i Lamentin och samtliga återförsäljare och importörer av fordon av märkena Toyota, Nissan, Mazda, Honda respektive Mitsubishi på ön Martinique, vilket klagomål även riktar sig mot den franska förvaltningens åtgärder av den anledningen att dessa hade till syfte att förhindra att klaganden bedrev parallellimport av dels fordon av dessa japanska märken, dels fordon av det koreanska märket Hyundai.

Av de skäl som anges nedan har kommissionen, med beaktande av synpunkterna i Er skrivelse av den 9 mars 1994, beslutat att inte ändra det avslagsbeslut som delgavs Er genom skrivelse av den 5 december 1991. Jag vill erinra Er om att avslaget grundade sig på de egenskaper som utmärkte den situation som rådde vid tiden för de faktiska omständigheter som Ni har angett. Egenskaperna i fråga och de slutsatser som kommissionen dragit av dessa sammanfattades i avslagsbeslutet på följande sätt:

'— Vad gäller en eventuell tillämpning av artikel 85 har det vid de undersökningar som kommissionens tjänstemän har utfört konstaterats att de fem ifrågavarande importörernas handlande utgör en väsentlig del av den franska statsmaktens politik i fråga om import av japanska motorfordon till Frankrike. Det finns i detta hänseende anledning att erinra om att sådan import är föremål för en reglering på nationell nivå. Den franska statsmakten fastställer inom ramen för denna reglering inte bara det totala antalet fordon som får importeras varje år till Frankrike, utan även närmare regler om hur detta antal skall fördelas, bland annat genom att förbehålla fordonen enbart för de ifrågavarande importörerna. Detta är innebörden av den information som de franska myndigheterna har givit kommissionen i en skrivelse av den 28 november 1989, i vilken det sägs att de fem importörernas handlande 'är kopplat till den reglering som statsmakten har önskat' och att importörerna 'inte har ... någon autonomi vid tillämpningen av denna reglering'. Dessa importörer har följaktligen inte något handlingsutrymme i detta ärende.

Med hänsyn till de ovan angivna omständigheterna anser kommissionen att det inte finns något samband mellan Ert intresse i saken och den påstådda överträdelsen av artikel 85, eftersom en eventuell tillämpning av artikel 85 inte skulle kunna avhjälpa de förhållanden som Ni anser Er missgynnas av. Statsmaktens fastställande av ett totalt antal fordon omfattas inte av artikel 85, eftersom en tillämpning av denna bestämmelse på fördelningen av dessa fordon inte skulle kunna åstadkomma att Ert bolag beviljades tillstånd att bedriva import. För det första är det svårt att se hur Ni skulle kunna tillåtas att deltaga i en fördelning som Ni själv har betecknat som otillåten samverkan. För det andra innebär den nationella regleringen, såsom angivits ovan, att inga andra importörer än de fem ifrågavarande kan tilldelas fordon. Att fastställa att artikel 85 har överträtts skulle under sådana omständigheter inte på något sätt förändra Er ställning i förhållande till importörerna i fråga.

Det hinder för handeln mellan medlemsstaterna som eventuellt skulle kunna följa av att det inte är möjligt att importera koreanska motorfordon av märket Hyundai till Frankrike måste anses sakna märkbar effekt på grund av detta märkes svaga ställning inom gemenskapen.

— Vad gäller frågan om artikel 30 eventuellt skall tillämpas kan konstateras att en sådan tillämpning inte kan komma i fråga, eftersom det med hänsyn till den gemensamma handelspolitiken saknas ett gemenskapsrättsligt allmänintresse.'

Förstainstansrätten ogiltigförklarade genom dom av den 29 juni 1993 det ovan nämnda beslutet i den del det avsåg artikel 85 i fördraget. Förstainstansrätten ifrågasatte de slutsatser som kommissionen hade kommit till, i huvudsak på grundval av handlingar från det franska departementet Martinique. Dessa handlingar kunde nämligen, lösryckta ur sitt sammanhang, synas motsäga kommissionens ståndpunkt att det inte fanns en tillräckligt hög grad av samordning i den mening som avses i artikel 85 mellan importörerna i fråga. Det var således dessa handlingar och de till synes motstridiga uppgifterna som avsågs med de nya begäran om upplysningar som med stöd av artikel 11 i förordning nr 17 samtidigt riktades till de franska myndigheterna och till importörerna på Martinique, vars svar Ni har haft möjlighet att ta del av i kommissionens lokaler. Ni har även haft möjlighet att inkomma med skriftliga synpunkter på dessa svar samt på de slutsatser som kommissionen avsåg att dra därav i enlighet med vad som framgår av dess meddelande av den 10 januari 1994 enligt artikel 6 i förordning 99. Meddelandet har följande lydelse:

'Deras undersökning bekräftar att de franska myndigheterna redan år 1977 hade infört en statlig importreglering avseende fordon från tredje land, vilken gällde inom hela Republiken Frankrikes territorium — även om denna skulle tillämpas på ett särskilt sätt i departementet Martinique — inom ramen för den handelspolitik i fråga om motorfordon som vid den tidpunkten fördes på nationell nivå. Det var i detta sammanhang som industriministeriet i Paris beviljade fem importörer ensamrätt att företräda de fem märkena Honda, Toyota, Mazda, Mitsubishi respektive Nissan. Var och en av importörerna erhöll varje år i denna egenskap en underrättelse från ministeriet om det högsta totala antalet fordon av importörens märke som fick importeras. Det totala antalet fordon som omfattades av det statliga tillståndet var för det franska moderlandet begränsat till tre procent av marknaden

och för departementet Martinique till 15 procent. De fem importörerna i fråga ålades att varje år från och med år 1981 till företrädaren för samma märke på Martinique — vilken utses av den japanska tillverkaren i fråga — tillkännage antalet bilar som får säljas av detta märke i det departementet samt att inhämta besked från denne om det exakta antalet registreringsbevis som utfärdats för dessa bilar. Av handlingarna i ärendet framgår att de fem ifrågavarande märkena hade en marknadsandel på nästan 30 procent på Martinique innan importregleringen infördes, men att denna gradvis hade sjunkit till ungefär 15 procent år 1984. Det framgår också att de försök att bjuda motstånd som gjordes av berörda företag som ansåg sig lida skada av denna påtvingade minskning av sin omsättning blev resultatlösa.

Mot bakgrund härav hölls den 19 oktober 1987 ett möte på Martinique, som gav upphov till ett mötesprotokoll till vilket bifogades ett 'avtalsprotokoll'. Dessa har ingivits till förstainstansrätten under påstående att de hade samband med saken i det ärende som nu är aktuellt. I verkligheten hölls emellertid detta möte på kallelse av departementsstyrelsen (le Préfet) och det enda syftet med mötet var att avgöra den närliggande frågan om hur bolaget CCIE, lokal företrädare för Toyota, skulle 'återställa' 487 fordon som det sedan år 1982 hade sålt utöver det antal importerade fordon som det hade tilldelats. Det var förvaltningen som krävde detta återställande. CCIE hade nämligen till och med år 1986 inte minskat antalet sålda fordon. Det var således fastställandet av det närmare sätt på vilket detta återställande skulle ske som hade givit upphov till mötet och avtalsprotokollet i fråga, och inte det sätt på vilket den lokala marknaden skulle uppdelas. I det förevarande fallet skulle nämligen ett alltför drastiskt återställande av dessa 487 fordon av CCIE riskera att föranleda uppsägningar i detta företag.

Under dessa omständigheter kan protokollet från mötet den 19 oktober 1987 och 'avtalsprotokollet', vilka har påtalats av klagandena och åberopats av förstainstansrätten, förvisso ge upphov till missförstånd om de läses lösryckta ur sitt sammanhang. Sedda i sitt sammanhang förändrar de emellertid inte den uteslutande statliga karaktären hos såväl den importreglering som faktiskt står i centrum för detta ärende som den tillämpning av detta som uttryckligen har ifrågasatts genom

klagomålet från Asia Motor. På samma sätt förhåller det sig med den skrivelse av den 1 juli 1987 från industriministeriet och det beslut av den 16 mars 1990 som har åberopats av förstainstansrätten till stöd för dess slutsatser.

— Den förstnämnda handlingen innebär enbart en bekräftelse på 'den faktiska ensamrätt' som i praktiken har organiserats genom en statlig reglering samt på de förbehåll som har uttryckts av de berörda, vilka till slut kontrollerats utan möjlighet att överklaga, såsom i CCIE: s fall. Uttrycket 'industriministeriet kan inte bifalla en sådan begäran' lämnar i varje fall inte något utrymme för tvetydigheter.

— Även om det i den sistnämnda handlingen förutsätts att det är fråga om en konkurrensbegränsande samverkan, anges det i den inte några faktiska eller rättsliga omständigheter som styrker detta eller ens är av betydelse härför. Bland annat var utgångspunkten för de bedömningarna — till skillnad från vad som är fallet i detta ärende — att en konkurrensbegränsande samverkan förelåg innan statsmakten ingrep. Det är dock under alla omständigheter enbart ett beslut att förklara målet vilande.

Det framgår följaktligen på ett tillfredsställande sätt att de aktuella importörerna, och i synnerhet de på Martinique, inte hade något handlingsutrymme vid genomförandet av importregleringen i fråga. Det framgår även att det finns i vart fall två omständigheter som talar emot uppfattningen att det är fråga om en samverkan för marknadsuppdelning. För det första var möjligheten till typgodkännande förbehållen de fem ovannämnda märkena på grund av att det inte fanns några andra märken eller importörer med officiellt tillstånd och inte på grund av någon handling av importörerna av dessa märken. För det andra kunde bolagen i fråga inte gärna ha något intresse av att importen kontrollerades, vilket innebar att deras marknad minskades med 50 procent.'

Era nya synpunkter i skrivelsen av den 9 mars 1994 är inte av sådan beskaffenhet att det finns anledning att ändra kommissionens slutsatser att importregleringen i fråga var av statlig karaktär och att importörerna saknade handlingsutrymme i fråga om den marknadsuppdelning som avskärmade Era kunder från den franska marknaden. Konkurrensdomstolen (Conseil de la concurrence) i Paris har däremot i beslut nr 94-D-05 av den 18 januari 1994 beträffande samma ärende under tiden

kommit till slutsatsen att det är fråga om en 'kvoteringspolitik som införts av statsmakten'. Konkurrensdomstolen uttalade sig i den andra delen av beslutet, i samband med att den behandlade sättet för marknadsuppdelning mellan importörerna på Martinique, bland annat på följande sätt om det av Er ifrågasatta avtalsprotokollet som undertecknats den 8 november 1987:

'Saken

Importkvoterna

Med beaktande särskilt av att det protokoll som undertecknats den 8 november 1987 av återförsäljarna, även om det skulle kunna utgöra ett indicium på att dessa företag har agerat självständigt, är ett avtal som har ingåtts med tillämpning av anvisningar som vid mötet på ministeriet för Frankrikes utomeuropeiska områden den 19 oktober 1987 lämnades av bland annat en teknisk rådgivare i kabinettet för ministern med ansvar för dessa områden, direktören med ansvar för ekonomiska, sociala och kulturella frågor i samma områden vid nämnda ministerium samt biträdande direktören vid industriministeriets avdelning för varaktiga produktionsmedel. Det har inte heller blivit tillfredsställande visat att dessa företag har förfarit oberoende av departementsstyrelsens på Martinique ingripande.'

Under dessa omständigheter finner kommissionen inte skäl att göra ändring i sitt på ovan redovisade grunder fattade beslut om avslag på de ansökningar som inkommit den 18 november 1985 och den 29 november 1988 från företagen JMC Automobiles, Asia Motor, Monin Automobiles och EAS, samt den 5 juni 1990 från bolaget Somaco, i den del dessa ansökningar gällde fastställelse av att det förelåg en konkurrensbegränsande samverkan i den mening som avses i artikel 85."

Förfarandet och parternas yrkanden

25 Sökandena väckte därefter genom ansökan, som inkom till förstainstansrättens kansli den 12 december 1994, den förevarande talan.

26 Förstainstansrätten (fjärde avdelningen i utökad sammansättning) har på grundval av referentens rapport beslutat att inleda det muntliga förfarandet och att vidtaga åtgärder för processledningen enligt artikel 64 i rättegångsreglerna genom att förelägga svaranden att förete vissa handlingar och besvara vissa frågor. Svaranden har efterkommit dessa förelägganden inom den utsatta tidsfristen.

27 Parterna har vid sammanträdet den 20 mars 1996 avgivit muntliga yttranden och besvarat muntliga frågor från förstainstansrätten.

28 Sökandena har yrkat att förstainstansrätten skall

"— fastställa att den påtalade konkurrensbegränsande samverkan utgör en överträdelse av artikel 85 i fördraget,

— fastställa att kommissionens tjänstemän har vägrat att följa förstainstansrättens dom av den 29 juni 1993 och att de har gjort sig skyldiga till sådan passivitet som avses i artikel 176 i fördraget,

— ogiltigförklara kommissionens beslut av den 13 oktober 1994 med tillämpning av artikel 173 i fördraget,

— med stöd av artiklarna 178 och 215 i fördraget förplikta Europeiska gemenskapen att ersätta klagandena för den skada som institutionerna har orsakat och till följd därav förplikta gemenskapen att utge ränta om 9,75 procent på det belopp som den huvudsakliga skadan beräknas uppgå till från dagen för avslagsbeslutet av den 5 december 1991 till dess att domen meddelas,

— förplikta kommissionen att ersätta samtliga rättegångskostnader, såväl de som har uppkommit i det förevarande förfarandet som de som har uppkommit i det förfarande som utmynnade i förstainstansrättens dom av den 29 juni 1993".

29 Kommissionen har yrkat att förstainstansrätten skall

"— ogilla sökandebolagens talan om ogiltigförklaring, passivitet och skadeståndsansvar,

— förplikta sökandebolagen att ersätta rättegångskostnaderna".

Talans omfattning

30 Ansökan är till det yttre uppdelad i tre delar. Sökandena har i den första delen, som bär rubriken "passivitetstalan", redovisat ett argument som rör vägran att följa domen i målet Asia Motor France II. Argumentet innebär att "kommissionens tjänstemäns hållning utgör sådan passivitet som avses i artikel 176 i fördraget, eftersom vägran att följa förstainstansrättens dom är uppenbar och oberättigad". I den andra delen av ansökan anges de grunder och argument som åberopas till stöd för yrkandena om ogiltigförklaring. I den tredje delen anges de argument som åberopas till stöd för skadeståndsyrkandena.

31 Sökandenas ombud har vid sammanträdet, som svar på en direkt fråga från förstainstansrätten, förklarat att den första delen av ansökan skall betraktas som en "på artiklarna 175 och 176 i EG-fördraget grundad" passivitetstalan och inte som

en grund för yrkandet om ogiltigförklaring, vilket avser en överträdelse av artikel 176 i fördraget.

32 Vad gäller sökandenas förstnämnda yrkanden bör erinras om att gemenskapernas domstolar inte är behöriga att på initiativ av en sökande avgöra huruvida fysiska eller juridiska personers handlande är förenligt med bestämmelser i fördraget (förstainstansrättens dom av den 9 januari 1996, Koelman mot kommissionen, T-575/93, REG s. II-1, punkt 30). Av detta följer att sökandenas yrkanden om att förstainstansrätten skall "fastställa att den angivna samverkan utgör en överträdelse av artikel 85 i fördraget" skall avvisas.

Yrkandena avseende fastställelse av passivitet

Parternas argument

33 Sökandena har erinrat om att en institution vars rättsakt har förklarats ogiltig av förstainstansrätten enligt artikel 176 i fördraget är skyldig att vidta de åtgärder som är nödvändiga för att följa domen om ogiltigförklaring. De har även erinrat om att denna skyldighet innebär att institutionen inte bara har att följa domslutet i en sådan dom utan även de skäl som ligger till grund för detta domslut samt att den, i synnerhet när den antar en rättsakt som skall ersätta den ogiltigförklarade rättsakten, har att vidta de åtgärder som är nödvändiga för att undvika att de rättsstridigheter som utpekats i domskälen i domen om ogiltigförklaring upprepas (domstolens dom av den 26 april 1988, Asteris m. fl. mot kommissionen, 97/86, 99/86, 193/86 och 215/86, Rec. s. 2181).

34 Sökandena har gjort gällande att det omtvistade beslutet strider mot artikel 176 i fördraget genom att det upprepar den felaktiga bedömning av de faktiska omständigheterna och den felaktiga rättstillämpning som förstainstansrätten har fastslagit i domen i målet Asia Motor France II. De har anfört tre argument till stöd för detta påstående. För det första skulle kommissionen ha vägrat att erkänna bevisvärdet av de handlingar som förstainstansrätten har analyserat i punkt 39—53 i den domen. För det andra skulle kommissionen inte ha angivit någon ny omständighet av sådan beskaffenhet att det var befogat att upprepa det första skälet från beslutet av den 5 december 1991. Kommissionen skulle slutligen ha tillmätt den franska konkurrensdomstolens ovan nämnda beslut av den 18 januari 1994 ett omotiverat högt bevisvärde.

35 Sökandena har vid sammanträdet gjort gällande att det av den ovan nämnda domen i målet Asteris m. fl. mot kommissionen framgår att passivitetstalan är det lämpliga sättet för att få till stånd en prövning av en sådan överträdelse av artikel 176 som den som påstås föreligga i detta fall.

36 Kommissionen har i huvudsak genmält att den genom att fatta det omtvistade beslutet har tagit ställning till hur den avser att följa domen i målet Asia Motor France II och att detta beslut uppfyller de krav som ställs i artikel 176 i fördraget.

Förstainstansrättens bedömning

37 Det bör inledningsvis erinras om att förstainstansrätten kan granska sökandenas argument enbart inom ramen för de yrkanden som de har formulerat i sin ansökan. Sökandena har i detta hänseende förklarat att de yrkanden genom vilka de ifrågasätter att domen Asia Motor France II har följts på ett riktigt sätt skall förstås så, att de innebär ett påstående om att det är fråga om passivitet i den mening som avses i artikel 175 i fördraget.

38 Förstainstansrätten erinrar om att artikel 175 avser passivitet som utgör underlåtenhet att fatta beslut eller att ta ställning, och inte antagandet av en annan rättsakt än den som de berörda personerna skulle ha föredragit eller anser vara nödvändig (domstolens dom av den 15 december 1988, Irish Cement mot kommissionen, 166/86 och 220/86, Rec. s. 6473, punkt 17).

39 Förstainstansrätten anser att kommissionen i det förevarande fallet på ett klart och definitivt sätt har tagit ställning till vilka åtgärder som bör vidtas för att följa domen i målet Asia Motor France II genom att fatta det omtvistade beslutet i stället för den rättsakt som förklarats ogiltig.

40 Det bör beträffande det argument som sökandena har framfört understrykas att även om det framgår av domen i målet Asteris m. fl. mot kommissionen att passivitetstalan utgör det lämpliga sättet för att få till stånd en prövning av huruvida en institution, utöver att ersätta den ogiltigförklarade rättsakten, även är skyldig att vidta andra åtgärder beträffande andra rättsakter som inte har ifrågasatts inom ramen för den ursprungliga talan om ogiltigförklaring (punkt 22—24), är detta inte fallet när det endast rör sig om ett ifrågasättande av lagenligheten av den rättsakt som har antagits i stället för den ogiltigförklarade rättsakten. Ett sådant ifrågasättande bör framställas inom ramen för en talan om ogiltigförklaring med stöd av artikel 173 i fördraget.

41 Av det ovan anförda följer sammantaget att yrkandena avseende passivitet skall avvisas.

Yrkandena om ogiltigförklaring

42 Sökandena har åberopat två grunder till stöd för yrkandena om ogiltigförklaring; dels att kommissionen skulle ha gjort en uppenbart oriktig bedömning, dels att beslutet skulle ha motiverats på ett oriktigt sätt.

Inledande synpunkter

43 Det bör erinras om att de klagomål som ingivits av Jean-Michel Cesbron, Asia Motor France, Monin Automobiles och EAS i huvudsak gav uttryck för två anmärkningar. Den första avsåg förekomsten av en konkurrensbegränsande samverkan mellan de företag som till Frankrike importerade fordon av fem japanska märken (Toyota, Honda, Mazda, Mitsubishi och Nissan) och den franska förvaltningen, vilken innebar att de förstnämndas import till den franska marknaden begränsades i utbyte mot att de franska myndigheterna garanterade dem ensamrätt till fordonsparken av japanskt ursprung. Den andra anmärkningen avsåg förekomsten av en konkurrensbegränsande samverkan mellan samma företag i syfte att mellan dessa fördela den kvot som därigenom hade fastställts. Somacos klagomål avsåg, i den del det hänförde sig till artikel 85 i fördraget, dels förekomsten av en

konkurrensbegränsande samverkan mellan återförsäljarna på Martinique av fordon av dessa fem japanska märken i syfte att förhindra att återförsäljare av fordon av andra japanska eller koreanska märken fick tillträde till marknaden, dels förekomsten av en konkurrensbegränsande samverkan mellan återförsäljarna av fordon av de fem ovan nämnda japanska märkena i syfte att mellan dessa dela upp en importkvot som hade fastställts av den franska förvaltningen.

44 Förstainstansrätten konstaterar att kommissionen i det omtvistade beslutet har avslagit flera klagomål på i huvudsak den grunden att de ifrågavarande importörerna/återförsäljarna inte hade "något handlingsutrymme vid genomförandet av importregleringen" som påtalats i klagomålen och som var av "uteslutande statlig karaktär". Mot uppfattningen att det är fråga om en samverkan i fördelningssyfte talar enligt beslutet "två omständigheter...[f]ör det första var möjligheten till typgodkännande förbehållen de fem ... märkena [av de ifrågavarande japanska fordonen] på grund av att det inte fanns några andra märken eller importörer med officiellt tillstånd, och inte på grund av någon handling av importörerna av dessa märken. För det andra kunde bolagen i fråga inte gärna ha något intresse av att importen kontrollerades, vilket innebär att deras marknad minskades med 50 procent".

45 Förstainstansrätten anser att detta gör det möjligt att dra slutsatsen att kommissionen avslog klagomålen på grund av att det inte förelåg någon konkurrensbegränsande samverkan i den mening som avses i artikel 85.1 i fördraget, eftersom de ifrågavarande företagen av myndigheterna hade ålagts att vidta det ifrågasatta handlandet och detta således inte återspeglade ett affärsmässigt val.

46 Det framgår visserligen av en fast rättspraxis att kommissionen, med undantag för det fall då föremålet för klagomålet omfattas av kommissionens exklusiva behörighet, inte har någon skyldighet att fatta beslut om huruvida det såsom påstått i

klagomålet föreligger en överträdelse av artikel 85 i fördraget eller inte (domstolens dom av den 18 oktober 1979, GEMA mot kommissionen, 125/78, Rec. s. 3173, punkt 17, förstainstansrättens domar av den 18 september 1992, Automec mot kommissionen, T-24/90, Rec. s. II-2223, punkterna 75 och 76, av den 18 november 1992, Rendo m. fl. mot kommissionen, T-16/91, Rec. s. II-2417, punkt 98, av den 27 juni 1995, Guérin automobiles mot kommissionen, T-186/94, REG s. II-1753, punkt 23, och i ovannämnda mål Koelman mot kommissionen, punkt 39). Förstainstansrätten anser emellertid att kommissionen, när den avslår ett klagomål på grund av att det inte föreligger någon överträdelse av konkurrensreglerna i fördraget, är skyldig att i avslagsbeslutet redovisa de faktiska omständigheter och överväganden som ligger till grund för denna slutsats. Domstolsprövningen skall därvid bestå i att kontrollera att redovisningen av de faktiska omständigheterna är riktig och att bedömningen av de faktiska omständigheterna inte är uppenbart oriktig samt att det inte är fråga om felaktig rättstillämpning (domstolens domar av den 17 november 1987, BAT och Reynolds mot kommissionen, 142/84 och 156/84, Rec. s. 4487, och av den 15 juni 1993, Matra mot kommissionen, C-225/91, Rec. s. I-3203, punkterna 23 och 25, samt dess dom i målet Asia Motor France II, punkt 33).

47 Det är mot bakgrund av dessa överväganden som de två grunder som sökandena har åberopat till stöd för sina yrkanden om ogiltigförklaring skall granskas.

Huruvida kommissionens bedömning är uppenbart oriktig

Parternas argument

48 Sökandena anser att det har gjorts samma uppenbart oriktiga bedömning i det omtvistade beslutet som i beslutet av den 5 december 1991. De har gjort gällande att skälet för avslag i det omtvistade beslutet inte är något annat än en upprepning av det första skälet för avslag i beslutet av den 5 december 1991. De har erinrat om att förstainstansrätten i domen i målet Asia Motor France II har fastslagit att det första skälet för avslag var förenat med en uppenbart oriktig bedömning samt har gjort gällande att kommissionen inte har lämnat några nya uppgifter som skulle kunna föranleda att detta inte är fallet i det aktuella målet.

49 Sökandena anser vidare att kommissionen för att fatta det omtvistade beslutet, trots den klara ordalydelsen av domen i målet Asia Motor France II, var tvungen att förvanska innebörden av vissa av de handlingar som förstainstansrätten hade analyserat i den domen genom att ge dem en annan mening än de egentligen har.

50 Kommissionen har genmält att det omtvistade beslutet inte kan anses vara enbart en "upprepning" av beslutet av den 5 december 1991, utan är ett nytt beslut som har fattats med hänsyn till nya uppgifter som har inhämtats efter det första beslutet, däribland särskilt svaren på de nya begäran om upplysningar. Den anser att detta nya beslut grundar sig på faktiska omständigheter — som stöds av nya bevisfakta — som har kommit till dess kännedom genom de svar som återförsäljarna på Martinique har lämnat på begäran om upplysningar.

51 Kommissionen anser att det av svaren på de nya begäran om upplysningar framgår att den franska förvaltningen år 1977 införde ett system i det franska moderlandet för att begränsa importen av japanska fordon, som innebar att den varje år underrättade de ifrågavarande importörerna om det exakta antalet fordon som dessa fick importera. Trots att införandet av detta system inte grundades på en lag eller annan författning och tillkom efter ett helt och hållet muntligt förfarande anser kommissionen att det av förvaltningsförfarandet som helhet betraktat framgår att importörerna de facto inte hade någon möjlighet att avfärda förvaltningens instruktioner, vilka de behandlade som sannskyldiga order. Kommissionen har i detta hänseende hänvisat till bland annat de påtryckningsmedel som förvaltningen förfogade över, eftersom denna skulle ha kunnat utesluta importörerna med importtillstånd från systemet för typgodkännande av nya modeller eller till och med återkalla deras importtillstånd.

52 Kommissionen anser att de ingivna handlingarna även bekräftar att ett liknande, men inte identiskt, system infördes på Martinique år 1982 i syfte att minska importen i det departementet. Liksom i det franska moderlandet fixerades marknadsandelarna för återförsäljarna av de fem märkena i fråga när systemet infördes. Kommissionen anser att de av återförsäljarna ingivna handlingarna bekräftar att de från

importörerna enbart har erhållit det antal intyg om överensstämmelse som motsvarar de kvoter som har fastställts av förvaltningen. Den har i detta hänseende vidare anfört att de importörer som har tillstånd har exklusiv behörighet att utfärda dessa handlingar, vilka måste innehas för att ett fordon skall kunna tas i bruk.

53 Vad särskilt beträffar det protokoll från ett möte mellan representanter från olika ministerier och det avtalsprotokoll som har analyserats av förstainstansrätten i punkt 39—44 i domen i målet Asia Motor France II, har kommissionen gjort gällande att det av svaren på begäran om upplysningar och av de handlingar som ingivits till stöd för dessa svar framgår att det ena syftet med mötet och avtalsprotokollet var att tilldela Toyotas konkurrenter, i proportion till deras respektive andelar enligt den fördelning som tillämpats sedan år 1982, det antal fordon med vilka Toyota hade överskridit sin kvot. Det andra, mer allmänna, syftet var att lägga fast regler för framtiden, vilka skulle möjliggöra att förvaltningen kunde erhålla skriftliga och formella åtaganden av importörerna. Kommissionen har vidare hävdat att avtalet enbart innebär en förlängning av giltigheten av den sedan år 1982 tillämpade fördelningen och att den enda nya omständigheten utgörs av fastställandet av det närmare sätt på vilket man skulle återställa det överskridande av kvoten i fråga som återförsäljaren för Toyota hade gjort sig skyldig till.

54 Kommissionen har beträffande den omständigheten att återförsäljaren för Toyota hade överskridit sin kvot betonat att detta kunde åstadkommas genom att provisoriska registreringsskyltar utfärdades för fordon som inte kunde förväntas erhålla intyg om överensstämmelse.

Förstainstansrättens bedömning

55 Det finns anledning att inledningsvis erinra om att kommissionen redan har avslagit sökandenas klagomål genom ett beslut av den 5 december 1991, bland annat på grund av att de ekonomiska aktörer som de klagomålen avsåg inte hade ett

tillräckligt mått av autonomi. Förstainstansrätten slog i domen i målet Asia Motor France II fast att beslutet, i den mån det grundade sig på det första skälet för avslag, innehöll "en uppenbart oriktig bedömning av de faktiska omständigheterna" som hade föranlett kommissionen att "göra sig skyldig till en felaktig rättstillämpning i fråga om tillämpligheten av artikel 85 i fördraget på aktörernas handlande i fråga" (punkt 55). Förstainstansrätten kom till denna slutsats efter att först ha granskat två handlingar rörande import av japanska bilar som hade ingivits av klagandena under det administrativa förfarandet vid kommissionen. Det rörde sig om ett protokoll från ett möte mellan representanter från olika ministerier den 19 oktober 1987 och om det "avtalsprotokoll" som bifogats detta protokoll. Förstainstansrätten konstaterade till en början att dessa handlingar i målet "utgör vid första anblicken ett tungt vägande indicium på att det verkligen är fråga om ett självständigt handlande" av de ekonomiska aktörerna i fråga (domen i målet Asia Motor France II, punkt 44). Den granskade därefter skälen i beslutet av den 5 december 1991, såvitt detta innebar avslag inte bara på Somacos klagomål av den 5 juni 1990 avseende förekomsten av en konkurrensbegränsande samverkan mellan återförsäljarna på Martinique utan även på de andra sökandenas klagomål av den 18 november 1985 och den 29 november 1988 avseende förekomsten av en konkurrensbegränsande samverkan mellan importörerna i det franska moderlandet. Efter att ha analyserat två andra handlingar, nämligen en skrivelse av den 1 juli 1987 från ministeriet för industri, postväsen, telekommunikationer och turism samt en dom av Paris handelsdomstol (Tribunal de commerce de Paris) av den 16 mars 1990, konstaterade förstainstansrätten att de olika handlingarna i målet inte gav stöd för slutsatsen att de i klagomålen avsedda ekonomiska aktörerna i det franska moderlandet och på Martinique inte hade någon autonomi eller något "handlingsutrymme" (punkt 55).

56 Efter att förstainstansrätten i domen i målet Asia Motor France II hade ogiltigförklarat beslutet av den 5 december 1991 fortsatte kommissionen sin granskning av klagomålen genom att vidta vissa utredningsåtgärder. I det omtvistade beslutet nämns i detta avseende att "[f]örstainstansrätten ifrågasatte de slutsatser som kommissionen hade kommit fram till, i huvudsak på grundval av handlingar från det franska departementet Martinique. ... Det var således dessa handlingar ... som avsågs med de nya begäran om upplysningar som med stöd av artikel 11 i förordning nr 17 samtidigt riktades till de franska myndigheterna och importörerna på Martinique".

57 Det bör vidare noteras att kommissionen i det omtvistade beslutet ansåg att svaren på begäran om upplysningar "bekräftar att de franska myndigheterna redan år 1977 hade infört en statlig importreglering avseende fordon från tredje land, vilka gällde inom hela Republiken Frankrikes territorium — även om dessa skulle tillämpas på ett särskilt sätt i departementet Martinique — inom ramen för den handelspolitik i fråga om motorfordon som vid den tidpunkten fördes på nationell nivå" samt drog slutsatsen att "[d]et framgår följaktligen på ett tillfredsställande sätt att de aktuella importörerna, och i synnerhet de på Martinique, inte hade något handlingsutrymme vid genomförandet av importregleringen i fråga".

58 Vid prövningen av huruvida detta skäl för avslag är lagenligt kommer förstainstansrätten att undersöka var för sig det handlande som har angivits i klagomålen av den 18 november 1985 och den 29 november 1988 avseende import till det franska moderlandet och det handlande som har angivits i klagomålet av den 5 juni 1990 avseende import till Martinique.

— Klagomålen från Jean-Michel Cesbron av den 18 november 1985 och från Jean-Michel Cesbron, Asia Motor France, Monin Automobiles och EAS av den 29 november 1988 beträffande importörerna i det franska moderlandet

59 I klagomålen i fråga påtalas för det första att det föreligger en konkurrensbegränsande samverkan mellan importörerna av bilar av de japanska märkena Toyota, Honda, Nissan, Mazda och Mitsubishi till Frankrike och den franska förvaltningen som skulle innebära att importörerna av fordon av dessa märken till Frankrike har accepterat att begränsa sin sammanlagda andel av den inhemska fordonsmarknaden i Frankrike till tre procent i utbyte mot ett åtagande av de franska myndigheterna att förbehålla dessa importörer hela marknaden för japanska bilar. Det påtalas för det andra att det föreligger en konkurrensbegränsande samverkan mellan företagen i fråga som har till syfte att fördela deras sammanlagda marknadsandel mellan dem.

60 Vad gäller frågan huruvida det var befogat att avslå klagomålen av det skälet att importörerna inte hade "någon autonomi vid genomförandet av denna reglering" erinrar förstainstansrätten om att ett företags handlande visserligen kan falla utanför tillämpningsområdet för artikel 85.1 i fördraget på grund av att företaget inte har tillräcklig autonomi (domstolens dom av den 16 december 1975, Suiker Unie m. fl. mot kommissionen, 40/73—48/73, 50/73, 54/73, 55/73, 56/73, 111/73, 113/73 och 114/73, Rec. s. 1663, punkt 36—73). Detta innebär emellertid inte att varje handlande som har önskats eller styrts av de nationella myndigheterna faller utanför denna bestämmelses tillämpningsområde. Om innehållet i en konkurrensbegränsande samverkan mellan ekonomiska aktörer inom en sektor återges i statliga föreskrifter, kan den tvingande karaktären av en sådan reglering inte medföra att dessa aktörer faller utanför tillämpningsområdet för artikel 85.1 (se bland annat domstolens domar av den 30 januari 1985, Clair, 123/83, Rec. s. 391, punkt 19—23, av den 30 april 1986, Asjes m. fl., 209/84—213/84, Rec. s. 1425, punkt 77, och av den 1 oktober 1987, VVR, 311/85, Rec. s. 3801, punkt 24).

61 Om det däremot inte finns något samband mellan, å ena sidan, en tvingande föreskrift som kan påverka konkurrensen inom den gemensamma marknaden och handeln mellan medlemsstater och, å andra sidan, sådana förfaranden av företag som avses i artikel 85.1, faller företagens efterlevnad av en sådan föreskrift utanför tillämpningsområdet för artikel 85.1 (se domstolens domar av den 17 november 1993, Meng, C-2/91, Rec. s. I-5791, punkt 22, och Ohra Schadeverzekeringen, C-245/91, Rec. s. I-5851, punkt 15). I ett sådant fall har nämligen de ekonomiska aktörerna inte den grad av autonomi som förutsätts i artikel 85.1 i fördraget.

62 Förstainstansrätten konstaterar med avseende på det förevarande fallet att de franska myndigheterna i sitt svar av den 11 november 1993 på begäran om upplysningar från kommissionen av den 25 augusti 1993 bekräftade att de år 1977 hade beslutat att vidta åtgärder för att begränsa införseln av japanska fordon till tre procent av marknaden i det franska moderlandet och att de i detta sammanhang hade beslutat att fördela den medgivna importvolymen mellan de fem importörer med importtillstånd som då fanns på marknaden på grundval av de marknadsandelar som dessa hade vid den tidpunkten, samt att inte ge några nya importörer tillstånd

att importera fordon av japanska märken. De franska myndigheterna har även bekräftat att de genomförde denna politik genom att varje år underrätta varje importör om det exakta antal fordon som motsvarade dennes kvot och anmoda denne att inte importera fordon utöver detta antal.

63 Med beaktande av de principer som har angivits i punkterna 60 och 61 ovan bör det undersökas huruvida det omtvistade beslutet ger stöd för uppfattningen att de franska myndigheterna ålade de företag som avses i klagomålen denna importreglering på ett sådant sätt att de därigenom har berövat de sistnämnda all autonomi.

64 Det måste först av allt konstateras att de franska myndigheterna själva har medgivit att det inte fanns någon bestämmelse i fransk rätt som ålade importörerna av japanska bilar till det franska moderlandet att vidta de handlingar som påtalats i klagomålen. Myndigheterna har nämligen i sitt svar på begäran om upplysningar av den 25 augusti 1993 uppgivit att "det av Frankrike införda systemet för kontroll av import av japanska fordon tillkom efter ett helt och hållet muntligt förfarande".

65 Eftersom det inte finns någon tvingande föreskrift som ålägger företagen att vidta de påtalade handlingarna, anser förstainstansrätten att kommissionen kan avslå klagomålen på grund av de ifrågavarande företagens bristande autonomi endast om det på grundval av objektiva, relevanta och samstämmiga indicier framgår att företagen ensidigt har ålagts att agera på detta sätt av de nationella myndigheterna genom påtryckningar som företagen inte har kunnat stå emot, såsom exempelvis hot om statliga åtgärder som kan orsaka dem stora förluster.

66 Det framgår emellertid att kommissionen har grundat det omtvistade beslutet, såvitt det avser klagomålen rörande import av japanska bilar till det franska moderlandet, på samma omständigheter som det har anfört till stöd för sin slutsats i det tidigare beslutet av den 5 december 1991, att de ekonomiska aktörerna i fråga inte hade någon autonomi eller något "handlingsutrymme". De omständigheter som

kommissionen i svaromålet (punkt 12—17) och i sin duplik (punkt 8—10) har betecknat som "nya uppgifter" rör således enbart förhållandena på Martinique. De svar som de franska myndigheterna har lämnat på den nya begäran om upplysningar inskränker sig dessutom till en allmänt hållen beskrivning av hur systemet för importbegränsning fungerar, och tillhandahåller i synnerhet inte någon omständighet som kan ge stöd åt eller uttryckligen bekräfta uppfattningen att importörerna i fråga inte kan klandras i något avseende och att dessa enbart har vidtagit åtgärder som har beslutats av statsmakten, utan att därvid ha något handlingsutrymme.

67 Förstainstansrätten ansåg i domen i målet Asia Motor France II (punkt 55) — på grundval av dels de uppgifter i akten som kommissionen hade erhållit under det administrativa förfarande som lett fram till beslutet av den 5 december 1991, dels de uppgifter som parterna lämnade under förfarandet vid förstainstansrätten i det målet — att kommissionens slutsats att importörerna av japanska bilar till det franska moderlandet och till Martinique inte hade haft något handlingsutrymme vid genomförandet av importregleringen grundade sig på en uppenbart oriktig bedömning av de faktiska omständigheterna.

68 Kommissionen har visserligen inför förstainstansrätten hävdat att den franska förvaltningen hade kunnat utöva indirekta påtryckningar på importörerna genom att återkalla deras importtillstånd eller genom att utesluta dem från systemet för typgodkännande av nya modeller. Förstainstansrätten konstaterar emellertid dels att det inte finns någon uppgift i akten som visar att importörerna faktiskt har utsatts för sådana påtryckningar, dels att någon undersökning beträffande denna omständighet inte har företagits hos de franska myndigheterna eller importörerna i det franska moderlandet. Eftersom det inte har vidtagits någon sådan undersökning, har kommissionen följaktligen inte något stöd för slutsatsen att sådana påtryckningar faktiskt har utövats av de franska myndigheterna.

69 Förstainstansrätten noterar vidare att kommissionen vid sammanträdet har uppgivit att förvaltningens beslut att inte bevilja importtillstånd för andra japanska märken än de fem ifrågavarande importörernas utgör en väsentlig del av det

arrangemang som införts och kan anses utgöra "en gottgörelse" för att importörerna accepterade den politik som förvaltningen eftersträvade. Detta förefaller vid en första anblick utesluta att de franska myndigheterna har utövat påtryckningar som företagen inte har kunnat stå emot. Att så inte är fallet bekräftas för övrigt av skrivelsen från ministeriet för industri, postväsen, telekommunikationer och turism av den 1 juli 1987 (bilaga 27 till ansökan), i vilken det anges att parallellimport av japanska fordon riskerar att gradvis få en negativ inverkan på den faktiska ensamrätt som de fem importörerna med importtillstånd i det franska moderlandet har beviljats "i utbyte mot att de har åtagit sig att själva begränsa sin verksamhet". I denna skrivelse anges även att denna "utveckling ... riskerar att snabbt leda till att de importörer som har importtillstånd kommer att ifrågasätta hela självbegränsningssystemet". Att de ekonomiska aktörerna hade möjlighet att ifrågasätta regleringen av import av japanska bilar till det franska moderlandet tyder på att de inte saknade all autonomi vid genomförandet av importregleringen i fråga.

70 Förstainstansrätten finner på grund härav och med hänsyn till vad den fastslagit i punkt 55 i domen i målet Asia Motor France II att det omtvistade beslutet, i avsaknad av nya uppgifter om den i det franska moderlandet tillämpliga importregleringen, inte grundar sig på objektiva, relevanta och samstämmiga indicier som visar att de franska myndigheterna ensidigt har utövat påtryckningar på företagen som dessa inte har kunnat stå emot, i syfte att förmå dessa att agera på det i klagomålen påtalade sättet.

71 Av det ovan anförda följer sammantaget att kommissionen har gjort sig skyldig till en uppenbart oriktig bedömning av de faktiska omständigheterna genom att utifrån tillgängliga uppgifter anse att importörerna med importtillstånd i det franska moderlandet till den grad saknade autonomi i sitt handlande att detta därför föll utanför tillämpningsområdet för artikel 85.1 i fördraget. När det saknas uppgifter som visar att det har förekommit påtryckningar som inte är möjliga att stå emot, såsom de som har beskrivits i punkt 65 ovan, och som tvingar importörerna att acceptera att deras import begränsas, måste ett handlande av importörerna som överensstämmer med den franska förvaltningens önskemål — med beaktande av samtliga relevanta risker och fördelar — anses utgöra en del av ett affärsmässigt val.

72 Det omtvistade beslutet skall följaktligen ogiltigförklaras i den del det innebär avslag på klagomålen från Jean-Michel Cesbron av den 18 november 1985 och från Jean-Michel Cesbron, Asia Motor France, Monin Automobiles och EAS av den 29 november 1988.

— Somacos klagomål av den 5 juni 1990 avseende återförsäljarna på Martinique

73 Av klagomålet framgår att Somaco bildades i juni 1988 i syfte att bedriva import av japanska och koreanska fordon av märkena Daihatsu, Isuzu, Hyundai, Suzuki och Subaru till Martinique. Somaco har i sitt klagomål gjort gällande att det är offer för en otillåten konkurrensbegränsande samverkan mellan återförsäljarna för de japanska märkena Toyota, Honda, Mazda, Mitsubishi och Nissan, "vilken skyddas av den franska förvaltningen och innebär att det enbart är fem japanska märken av samtliga japanska och koreanska bilar som har tillträde till den martiniquanska marknaden". Företaget har vidare anfört att samma återförsäljare "mellan sig delar upp marknaden, vilken av förvaltningen fastställts till 15 procent av antalet registrerade fordon, på bekostnad av bolaget Somaco som har uteslutits från marknaden". Somaco har ingivit två handlingar till stöd för sitt klagomål, nämligen protokollet från mötet den 19 oktober 1987 mellan representanter från olika ministerier och "avtalsprotokollet" som bifogats detta protokoll.

74 Det finns inledningsvis anledning att påpeka att sökandena inte för talan mot det omtvistade beslutet i den del det innebär avslag — på den grunden att gemenskapsintresse saknas — på den del av klagomålet som avser den omständigheten att det, enligt sökandena, inte är möjligt att importera koreanska fordon av märket Hyundai till Martinique.

75 Vad beträffar importen av japanska bilar till Frankrike, varav Martinique utgör ett departement, noterar förstainstansrätten att de franska myndigheterna i sitt svar av den 11 november 1993 på kommissionens begäran om upplysningar av den 25 augusti 1993 har förklarat att enbart fem importörer som företräder märkena Toyota, Honda, Mitsubishi, Mazda och Nissan har fått importtillstånd i Frankrike.

Det rör sig om de i punkt 2 i denna dom nämnda importörerna, mot vilka klagomålen av den 18 november 1985 och den 29 november 1988 var riktade.

76 Sökandena bestrider inte att det enbart är de fem importörer som företrädde de ovan nämnda märkena som har beviljats importtillstånd av den franska förvaltningen. Det är även ostridigt att dessa importörer med importtillstånd är exklusivt behöriga att utfärda intyg om överensstämmelse för återförsäljarna på Martinique samt att innehav av ett intyg om överensstämmelse är ett nödvändigt villkor för registrering av ett importerat fordon på Martinique.

77 Det i punkterna 74 och 75 i denna dom beskrivna systemet hindrar därmed — oavsett huruvida det ensidigt har införts av de franska myndigheterna eller om det grundar sig på ett avtal mellan de fem importörerna med importtillstånd och de franska myndigheterna — bolag som vill importera andra japanska bilar än bilar av märkena Toyota, Honda, Mazda, Mitsubishi och Nissan till Frankrike (det franska moderlandet och Martinique) från att få tillträde till marknaden. Att bolaget Somaco inte har möjlighet att saluföra bilar av märkena Daihatsu, Isuzu, Suzuki och Subaru på Martinique kan således inte under några omständigheter vara en följd av en eventuell konkurrensbegränsande samverkan mellan de martiniquanska återförsäljare som avses med klagomålet.

78 Det kan därefter konstateras att kommissionen i det omtvistade beslutet har granskat de i klagomålet framställda anmärkningarna trots att kommissionen, såsom framgår av det ovanstående, skulle ha kunnat göra gällande att bolaget Somaco saknade intresse av att få den påstådda överträdelsen fastslagen. Efter att beslutet av den 5 december 1991 hade blivit ogiltigförklarat inledde kommissionen en ny undersökning (se punkt 16 ovan). Efter att ha granskat svaren på de begäran om upplysningar som den hade riktat till de franska myndigheterna och till återförsäljarna på Martinique samt sökandenas synpunkter på kommissionens meddelande

av den 10 januari 1994 enligt artikel 6 i förordning nr 99/63, avslog kommissionen detta klagomål under åberopande av bland annat att återförsäljarna saknade autonomi vid genomförandet av importregleringen i fråga.

79 Förstainstansrätten erinrar om att den i domen i målet Asia Motor France II har slagit fast att detta avslagsskäl grundade sig på en uppenbart oriktig bedömning av de faktiska omständigheterna (punkt 55). Det finns följaktligen anledning att undersöka huruvida de nya uppgifter som har inhämtats vid den undersökning som har utförts efter att förstainstansrätten ogiltigförklarade kommissionens beslut av den 5 december 1991 är av sådan beskaffenhet att de ställer de handlingar som förstainstansrätten efter en första analys i domen i målet Asia Motor France II har tillmätt ett högt bevisvärde för att det sannolikt föreligger flera sammanstämmande viljeförklaringar i ny dager.

80 Vad beträffar huruvida skälet för avslag på klagomålet är välgrundat konstaterar förstainstansrätten till en början att återförsäljarna på Martinique inte ålades det i klagomålet påtalade handlandet genom någon föreskrift.

81 Därefter bör undersökas huruvida det på grundval av objektiva, relevanta och samstämmiga indicier framgår att de nationella myndigheterna i syfte att få återförsäljarna att vidta det i klagomålet påtalade handlandet ensidigt har utövat påtryckningar på återförsäljarna i fråga som dessa inte har kunnat stå emot.

82 Vid granskningen av de uppgifter som i svaromålet (punkt 12—17) och dupliken (punkt 8—10) av kommissionen har kvalificerats som "nya uppgifter" noterar förstainstansrätten i första hand en skrivelse av den 19 augusti 1982 från statssekreteraren åt ministern för Frankrikes utomeuropeiska områden till ordföranden för sammanslutningen av importörer av utländska fordon till Antillerna och Guyana. I denna bekräftas att den franska förvaltningen år 1982 vidtog åtgärder i de utomeuropeiska departementen, som liknade men inte var identiska med de som hade vidtagits i det franska moderlandet, för att minska antalet importerade japanska fordon till dessa departement. Avsändaren av denna skrivelse förklarar att

"med hänsyn till dessa departements specifika beskaffenhet och de höga försäljningsvolymer som uppnåtts åren 1980 och 1981 bör de japanska märkenas andel ... i ett inledande skede minskas till 15 procent för år 1982".

83 Det framgår vidare att importen av japanska bilar till den martiniquanska marknaden, i vart fall till år 1991, begränsades till 15 procent av det totala antalet fordon som registrerades i detta departement. Såsom exempel kan nämnas en skrivelse från departementsstyrelsen för regionen Martinique daterad den 29 december 1987 (bilaga 3.1 till dupliken) och en skrivelse från samma myndighet till återförsäljaren för Mazda från januari 1991 (bilaga 2.3 till dupliken), i vilka hänvisas till detta tak på 15 procent.

84 Förstainstansrätten konstaterar därefter att det av handlingarna i målet och i synnerhet av skrivelsen av den 19 augusti 1982 från statssekreteraren hos ministern för Frankrikes utomeuropeiska områden framgår att de franska myndigheterna ensidigt ålade de lokala återförsäljarna en total kvot på 15 procent av de registrerade fordonen på Martinique. Denna omständighet har inte heller bestridits i Somacos klagomål, i vilket hänvisas till en kvot på 15 procent som har fastställts av den franska förvaltningen. Att återförsäljarna saknade autonomi stöds för övrigt även av den omständigheten att begränsningen av importen av japanska bilar till 15 procent av den martiniquanska marknaden minskade återförsäljarnas marknad med 50 procent. Det har nämligen inte bestridits att andelen importerade japanska bilar var närmare 30 procent innan den påtalade importregleringen infördes.

85 Av de handlingar som kommissionen har ingivit framgår vidare att myndigheterna under samma period har delat upp den totala kvoten på 15 procent mellan de märken som företräds av de fem återförsäljare som avses i klagomålet. De i punkt 13—16 i svaromålet och i punkt 12 i dupliken nämnda handlingarna stöder kommissionens påstående att fördelningen av den totala kvoten mellan de martiniquanska återförsäljarna inte var resultatet av en samverkan mellan dessa företag, eventuellt med stöd av de franska myndigheterna, utan ensidigt ålades återförsäljarna av

dessa myndigheter, i synnerhet av industriministeriets avdelning med ansvar för verkstadsindustrin (DIMME), på förslag av departementsstyrelsen för regionen Martinique. Att de individuella kvoterna för varje återförsäljare fastställdes av myndigheterna stöds även av skrivelsen av den 3 september 1986 från återförsäljaren av bilar av märket Nissan till länssstyrelsen för Martinique (bilaga 1.6 till dupliken). Återförsäljaren klagar i den skrivelsen på "att den kvot som tilldelats [honom] är för liten och inte tillåter [hans] företag att utveckla sig normalt, vilket visas av att dess verksamhet konstant minskar". Om återförsäljarna hade delat upp den martiniquanska marknaden mellan sig borde återförsäljaren av fordon av märket Nissan ha vänt sig direkt till de andra återförsäljarna för att få en högre kvot i stället för till myndigheterna.

86 Förstainstansrätten konstaterar vidare att det system som sålunda införts av myndigheterna var vattentätt till följd av att de fem importörerna med importtillstånd för japanska bilar till det franska moderlandet, i överensstämmelse med de instruktioner som de nationella myndigheterna hade lämnat, skickade intyg om överensstämmelse till respektive återförsäljare på Martinique för "deras" märke i enbart det antal som exakt motsvarade den kvot som DIMME hade fastställt för respektive återförsäljare. Denna omständighet bekräftas för övrigt av skrivelsen av den 19 augusti 1982 från statssekreteraren hos ministern för Frankrikes utomeuropeiska områden, i vilken det sägs att "ministeriet för forskning och industri underrättar importörerna i det franska moderlandet om de beräknade försäljningsvolymerna för respektive märke. De sistnämnda importörerna har åtagit sig att till sina lokala importörer utfärda ett motsvarande antal certifikat för att fordonen skall kunna registreras".

87 Med hänsyn till den omständigheten att importörerna med importtillstånd för de fem japanska märkena har exklusiv behörighet att utfärda intyg om överensstämmelse åt återförsäljarna på Martinique och att innehav av ett intyg om överensstämmelse utgör ett nödvändigt villkor för registrering av ett importerat fordon på Martinique, kunde de martiniquanska återförsäljarna inte göra annat än att acceptera följderna av det system som införts av de nämnda importörerna och de franska myndigheterna.

88 Av det ovan anförda framgår att kommissionens slutsats att de återförsäljare på Martinique som avses i Somacos klagomål "inte hade någon autonomi vid genomförandet av importregleringen i fråga" vid en första anblick grundar sig på objektiva, relevanta och samstämmiga indicier.

89 Det bör därefter undersökas huruvida sökandena har visat att det finns "avvikande" uppgifter som bevisar att återförsäljarna av japanska fordon hade en viss grad av autonomi i fråga om fördelningen av den totala kvot på 15 procent som de franska myndigheterna hade fastställt för import av japanska bilar till Martinique.

90 Sökandena har i första hand åberopat protokollet från mötet den 19 oktober 1987 mellan representanter från olika ministerier samt det "avtalsprotokoll" som bifogats detta protokoll.

91 Det bör erinras om att själva ordalydelsen av dessa handlingar är ägnad att leda till uppfattningen att de återförsäljare av japanska fordon som avses i klagomålet hade inlett en konkurrensbegränsande samverkan beträffande fördelningen av den av den franska förvaltningen fastställda kvoten på 15 procent. Förstainstansrätten fann i domen i målet Asia Motor France II (punkt 44) med utgångspunkt i ordalydelsen av dessa handlingar att de "vid en första anblick utgör ett tungt vägande indicium för att det verkligen är fråga om ett självständigt handlande" av de ekonomiska aktörerna i fråga.

92 Kommissionen har emellertid i det omtvistade beslutet förklarat att protokollet från mötet den 19 oktober 1987 mellan företrädare för olika ministerier och det "avtalsprotokoll" som bifogats detta, med hänsyn till de nya uppgifter som kommit till dess kännedom vid den undersökning som den genomfört efter att domen i målet Asia Motor France II hade avkunnats, inte förändrar importregleringens uteslutande statliga karaktär. Kommissionen har därvid gjort gällande att mötet den 19 oktober 1987, som hållits på anmodan av departementsstyrelsen, hade som

enda syfte "att avgöra den närliggande frågan om hur bolaget CCIE, lokal företrädare för Toyota, skulle 'återställa' 487 fordon som det sedan år 1982 hade sålt utöver det antal importerade fordon som det hade tilldelats. Det var förvaltningen som krävde detta återställande".

93 Förstainstansrätten konstaterar att återförsäljaren för märket Toyota på Martinique mellan åren 1982 och 1986 i väsentlig utsträckning har överskridit den honom tilldelade kvoten (se bland annat bilagorna 3.2 och 3.6 till dupliken). Att kvoten har överskridits har för övrigt inte bestridits av sökandena. Det är även ostridigt att denne återförsäljare har varit i stånd att sälja fler fordon än som ingår i hans årliga kvot genom att registrera det överstigande antalet fordon med hjälp av provisoriska registreringsskyltar (registreringsskyltar märkta "WW").

94 Av handlingarna i målet framgår även att de franska myndigheterna, efter att ha konstaterat att återförsäljaren för märket Toyota hade missbrukat systemet för provisorisk registrering, senast i mars 1987 beslutade att för framtiden koppla utfärdandet av provisoriska registreringsbevis (WW) till den för varje märke tilldelade kvoten (se bland annat skrivelserna från departementsstyrelsen för regionen Martinique daterade den 11 mars 1987 till återförsäljaren för märket Mitsubishi (varav kommissionen har citerat ett utdrag i sina svar av den 23 november 1995 på förstainstansrättens frågor) respektive återförsäljaren för märket Mazda (bilaga 2.2 till dupliken)).

95 Vad därefter gäller bedömningen av det överskridande av den tilldelade kvoten som återförsäljaren för märket Toyota har kunnat vidta mellan åren 1982 och 1986 genom att missbruka systemet för provisorisk registrering, anser förstainstansrätten att kommissionen skäligen har kunnat komma till den uppfattningen att mötet den 19 oktober 1987, som hållits på initiativ av departementsstyrelsen för regionen Martinique (bilaga 3.7 till dupliken), även utgjorde ett uttryck för myndighetens vilja att se till att det av styrelsens ensidigt införda importsystemet efterlevdes. Visserligen hänvisas det i avtalsprotokollet till ett tak på 15 procent och till en fördelning av dessa 15 procent. Detta innebär emellertid inte nödvändigtvis att återförsäljarna har inlett en konkurrensbegränsande samverkan som omfattas av artikel 85.1 i fördraget. De handlingar som har kommit fram under den nya

undersökningen ger nämligen stöd för uppfattningen att återförsäljarna ansåg det nödvändigt att "kodifiera" den icke-skriftliga importpolitik som myndigheterna ensidigt ålagt dessa sedan år 1982, i syfte att i framtiden undvika problem liknande dem som har orsakats av återförsäljaren för märket Toyota.

96 Härav följer att sökandena, som har nöjt sig med att hänvisa till själva ordalydelsen av protokollet från mötet den 19 oktober 1987 mellan företrädare för olika ministerier och det därtill bifogade "avtalsprotokollet" för att visa att artikel 85 har överträtts, inte har visat att kommissionen har gjort sig skyldig till en uppenbart oriktig bedömning av de faktiska omständigheterna när den i det omtvistade beslutet drog slutsatsen att dessa handlingar, sedda i sitt sammanhang, inte förändrar importregleringens uteslutande statliga karaktär.

97 Det kan därefter konstateras att ingen annan av de av sökandena åberopade handlingarna kan vederlägga kommissionens uppfattning att återförsäljarna på Martinique "saknade all autonomi vid genomförandet av importregleringen i fråga".

98 Vad gäller skrivelsen från ministeriet för industri, infrastruktur, bostäder, transporter och turism av den 1 juli 1987 (bilaga 27 till ansökan) konstaterar förstainstansrätten att denna handling visserligen är relevant för undersökningen av de anmärkningar som har framställts i klagomålen beträffande importörerna av japanska fordon till det franska moderlandet, men likväl inte innehåller någon hänvisning till den på Martinique tillämpliga importregleringen.

99 Vad gäller de andra handlingar som nämns i ansökan, såsom protokollet från landstingets (Conseil général) på Martinique möte den 27 januari 1983 eller meddelandet av den 26 februari 1991 från den verkställande direktören på Sigam, återförsäljare för märket Nissan, konstaterar förstainstansrätten att vissa av de citerade utdragen enbart rör förbindelserna mellan myndigheterna och importörerna i det franska moderlandet. I skrivelsen från januari 1981 från sammanslutningen av importörer av utländska fordon till Antillerna och Guyana till Frankrikes president hänvisas till de lokala importörernas oro beträffande myndigheternas avsikt att fastställa en total importkvot och är därför inte av sådan beskaffenhet att den visar att det

föreligger en konkurrensbegränsande samverkan mellan återförsäljarna som syftar till att fördela en total kvot som vid den tidpunkten ännu inte hade fastställts. Andra handlingar, såsom protokollet från departementsstyrelsen på Martiniques möte den 1 oktober 1987 och telexet av den 22 september 1987 från landshövdingen på Martinique), rör problemet med överskridandet av den kvot som tilldelats återförsäljaren för Toyota. Även om det är riktigt att detta problem har "debatterats ... med återförsäljarna" (telex av den 22 september 1987 från landshövdingen på Martinique, följer likväl inte därav att återförsäljarna har ingått en konkurrensbegränsande samverkan som omfattas av artikel 85 i fördraget. Det förslag som presenteras i protokollet från mötet den 1 oktober 1987 för att lösa problemet med överskridandet av kvoten — ett förslag som hade "godkänts av samtliga återförsäljare" — har varken återgivits i protokollet från mötet den 19 oktober 1987 eller i det därtill bifogade "avtalsprotokollet". Denna omständighet stöder uppfattningen att myndigheterna ensamma inte bara har fastställt den totala kvoten på 15 procent för Martinique samt fördelningen av denna kvot mellan återförsäljarna, utan även ensidigt har infört ett kontrollsystem avseende det antal fordon som överstiger den kvot som återförsäljaren för märket Toyota har tilldelats. Att myndigheterna har utövat påtryckningar som inte har kunnat stås emot bekräftas även av utdraget ur telexet från återförsäljaren för Mazda till två personer vid namn Géraud och Archambault (en icke ingiven och odaterad handling; utdraget återfinns på s. 29 i ansökan). Det av sökandena citerade utdraget visar nämligen att den på Martinique tillämpliga importregleringen inte grundar sig på ett avtal mellan återförsäljare, utan ensidigt har införts av myndigheterna.

100 Av det ovan anförda följer att sökandenas yrkanden om ogiltigförklaring på den grunden att kommissionen har gjort en uppenbart oriktig bedömning av de faktiska omständigheterna inte kan vinna bifall i den del de avser kommissionens beslut att avslå Somacos klagomål av den 5 juni 1990.

Huruvida motiveringen är bristfällig

Parternas argument

101 Sökandena har gjort gällande att det omtvistade beslutet inte är tillräckligt motiverat, eftersom det för det första inte lämnas någon förklaring till att det första skälet

för avslag från beslutet av den 5 december 1991, trots domen i målet Asia Motor France II, upprepades i förstnämnda beslut. I beslutet bemöts för det andra inte de argument som sökandena hade anfört till stöd för klagomålen, i synnerhet inte de som sökandena hade utvecklat i sina synpunkter på kommissionens skrivelse till dem av den 10 januari 1994 enligt artikel 6 i förordning nr 99/63.

102 Kommissionen har genmält att skälen till att den har avslagit klagomålen klart anges i det omtvistade beslutet. Den har erinrat om att det inte är nödvändigt att i ett beslut om avslag på ett klagomål gå in på varje argument som klagandena har framfört, utan det är tillräckligt att i beslutet redovisa de faktiska omständigheter och överväganden som är av väsentlig betydelse för beslutets utformning (den ovan nämnda domen i målet BAT och Reynolds mot kommissionen).

Förstainstansrättens bedömning

103 Av en fast rättspraxis framgår att motiveringen i ett beslut som går någon emot dels måste göra det möjligt för den som beslutet riktar sig till att få kännedom om grunderna för det fattade beslutet så att denne — i förekommande fall — kan göra gällande sina rättigheter och avgöra huruvida beslutet är välgrundat eller inte, dels göra det möjligt för gemenskapernas domstolar att överpröva beslutet (se bland annat domen i målet Asia Motor France II, punkt 30).

104 Såsom förstainstansrätten har påpekat i domen i målet Asia Motor France II (punkt 31) är kommissionen inte skyldig att ta ställning till samtliga argument som de berörda personerna åberopar till stöd för sina ansökningar i motiveringen till beslut som den har att fatta för att säkerställa att konkurrensreglerna efterlevs. Det är tillräckligt att kommissionen redovisar de faktiska omständigheter och rättsliga överväganden som är av väsentlig betydelse för beslutets utformning.

105 Förstainstansrätten erinrar om att det omtvistade beslutet innebär att klagomålen avslås av det skälet att de importörer och återförsäljare som avses i klagomålen inte hade "något handlingsutrymme vid genomförandet av importregleringen", vilken hade en "uteslutande statlig karaktär". I det omtvistade beslutet anges de omständigheter som legat till grund för detta ställningstagande, vilket möjliggör för sökandena att ifrågasätta att beslutet är välgrundat och för förstainstansrätten att utöva sin lagenlighetskontroll. Härav följer att sökandenas yrkanden om ogiltigförklaring inte kan vinna bifall på den grunden att motiveringen skulle vara bristfällig.

Skadeståndsyrkandena

106 Förstainstansrätten påpekar att föremålet för talan samt en kortfattad framställning av grunderna för denna skall anges i alla ansökningar enligt artikel 19 i domstolens stadga och artikel 44.1 c i förstainstansrättens rättegångsregler. Dessa uppgifter skall vara tillräckligt klara och precisa, så att svaranden har möjlighet att förbereda sitt försvar och förstainstansrätten kan pröva talan, i förekommande fall utan att ha tillgång till annan information. För att talan skall kunna upptas till prövning måste, med hänsyn till kraven på rättssäkerhet och en god rättsskipning, de väsentliga faktiska och rättsliga omständigheter som ligger till grund för talan framgå, i vart fall i sammanfattning, på ett sammanhängande och förståeligt sätt av lydelsen av själva ansökan (se exempelvis förstainstansrättens beslut av den 29 november 1993, Koelman mot kommissionen, T-56/92, Rec. s. II-1267, punkt 21).

107 Av rättspraxis framgår att en ansökan om ersättning för skador som har vållats av en gemenskapsinstitution, för att uppfylla dessa krav måste innehålla uppgifter som gör det möjligt att identifiera det handlande som sökanden lägger institutionen till last och skälen till att han anser att det finns ett orsakssamband mellan detta handlande och den skada som han påstår sig ha lidit samt arten och omfattningen av denna skada (förstainstansrättens dom av den 10 juli 1990, Automec mot kommissionen, T-64/89, Rec. s. II-367, punkt 73).

108 Av rättspraxis framgår även att en ansökan som saknar nödvändig precision skall avvisas och att en överträdelse av artikel 19 i domstolens stadga och av artikel 44.1 c i förstainstanrättens rättegångsregler tillhör de rättegångshinder som förstainstansrätten när som helst får beakta på eget initiativ med stöd av artikel 113 i de nämnda rättegångsreglerna (den ovan nämnda domen i målet Automec mot kommissionen, punkterna 73 och 74).

109 Förstainstansrätten konstaterar med avseende på det förevarande fallet att de argument som sökandena i sin ansökan har anfört till stöd för skadeståndsyrkandena i sin helhet består av följande:

"Klagandeföretagen skiljer mellan den skada som kan tillskrivas det förhållningssätt som de samverkande företagen och den franska regeringen har intagit och den skada som direkt knyter an till kommissionens ansvar.

Den totala skada som företagen har lidit till följd av samverkan i fråga kan i dag beräknas uppgå till följande summor:

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

Den skada, jämte lagstadgad ränta på beloppet, som kommissionen till följd av förseningar och rättsstridiga beslut är ansvarig för, kan skäligen uppskattas till ränta på dessa belopp enligt den räntesats som gemenskapen vanligtvis tillämpar (9,75 procent) från dagen för avslagsbeslutet av den 5 december 1991 till dess att domen meddelas."

110 Förstainstansrätten anser att varken de argument som sökandena har anfört eller ansökan betraktad i sin helhet gör det möjligt att med erforderlig klarhet och precision identifiera de ansvarsgrundande handlingar som tillskrivs kommissionen eller arten av den skada som sökandena påstår sig ha lidit.

111 Av detta följer att skadeståndsyrkandena skall avvisas.

Slutsats

112 Av det ovan anförda följer sammantaget att det omtvistade beslutet skall ogiltigförklaras i den del det innebär avslag på klagomålen från Jean-Michel Cesbron av den 18 november 1985 och från Jean-Michel Cesbron, Asia Motor France, Monin Automobiles och EAS av den 29 november 1988 samt att talan skall avvisas i övrigt.

Rättegångskostnader

113 Sökandena har yrkat att förstainstansrätten skall förplikta kommissionen att ersätta rättegångskostnaderna, såväl de som har uppkommit i det förevarande förfarandet som de som har uppkommit i det förfarande som utmynnade i domen i målet Asia Motor France II.

114 Enligt artikel 87.1 i rättegångsreglerna skall beslut om rättegångskostnader meddelas i den slutliga domen eller i det beslut genom vilket förfarandet avslutas. Härav följer att förstainstansrätten i denna dom enbart kan besluta om rättegångskostnader som har uppkommit i det förevarande förfarandet. Sökandenas yrkanden om att kommissionen skall förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna i det förfarande som utmynnat i domen i målet Asia Motor France II skall följaktligen ogillas.

115 Enligt artikel 87.2 i rättegångsreglerna skall tappande part förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna, om detta har yrkats. Om parterna ömsom tappar målet på en eller flera punkter kan rätten emellertid enligt tredje stycket i samma artikel besluta att kostnaderna skall delas. Med hänsyn till att talan delvis har bifallits och att var och en av parterna har yrkat att motparten skall förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna, anser förstainstansrätten att det skulle utgöra en rättvis bedömning av omständigheterna i målet att förplikta kommissionen att bära sin rättegångskostnad samt hälften av sökandenas rättegångskostnader.

På dessa grunder beslutar

FÖRSTAINSTANSRÄTTEN
(fjärde avdelningen i utökad sammansättning)

följande dom:

1) Yrkandena att förstainstansrätten skall fastställa att det föreligger en överträdelse avvisas.

2) Yrkandena om fastställelse av passivitet avvisas.

3) Det omtvistade beslutet ogiltigförklaras till den del det innebär avslag på klagomålet från Jean-Michel Cesbron av den 18 november 1985 och klagomålet från Jean-Michel Cesbron, Asia Motor France, Monin Automobiles och EAS av den 29 november 1988.

4) Yrkandena om ogiltigförklaring ogillas i övrigt.

5) Yrkandena om skadestånd avvisas.

6) Yrkandena om att kommissionen skall förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna i det förfarande som har utmynnat i förstainstansrättens dom av den 29 juni 1993 i målet Asia Motor France m. fl. mot kommissionen (T-7/92, Rec. s. II-669) ogillas.

7) Kommissionen skall bära sin rättegångskostnad samt hälften av sökandenas rättegångskostnader.

Lenaerts García-Valdecasas Lindh

Azizi Cooke

Avkunnad vid offentligt sammanträde i Luxemburg den 18 september 1996.

H. Jung K. Lenaerts

Justitiesekreterare Ordförande