

**YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIMEN
TUOMIO (viides jaosto)**

26 päivänä lokakuuta 2000 *

Asiassa T-154/98,

Asia Motor France SA, kotipaikka Chemille (Ranska), konkurssissa, edustajanaan pesänhoitaja, asianajaja A. F. Bach,

Jean-Michel Cesbron, toiminimenään JMC Automobiles, kotipaikka Chemille, konkurssissa, edustajanaan pesänhoitaja, asianajaja A. F. Bach,

Monin automobiles SA, kotipaikka Bourg-de-Péage (Ranska), konkurssissa, edustajanaan pesänhoitaja, asianajaja N. Grandjean,

Europe auto service (EAS) SA, kotipaikka Livange (Luxemburg), konkurssissa, edustajanaan pesänhoitaja, asianajaja P. Schiltz,

edustajanaan tässä oikeudenkäynnissä asianajaja J.-C. Fourgoux, Bryssel ja Pariisi, prosessiosoite Luxemburgissa asianajotoimisto P. Schiltz, 4 rue Béatrix de Bourbon,

kantajina,

vastaan

Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään oikeudellinen pääneuvonantaja G. Marenco ja komissiossa toimiva kansallinen asiantuntija L. Guérin, ja sit-

* Oikeudenkäyntikieli: ranska.

temmin Marengo ja komissiossa toimiva kansallinen asiantuntija F. Siredey-Garnier, prosessiosoite Luxemburgissa c/o oikeudellisen yksikön virkamies C. Gómez de la Cruz, Centre Wagner, Kirchberg,

vastaajana,

jossa kantajat vaativat komission 15.7.1998 tekemän sellaisen päätöksen kumoamista, jolla komissio hylkäsi kantajien kantelut, jotka koskevat EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan (josta on tullut EY 81 artikla) vastaisiksi väitettyjä yritysten välisiä yhteistoimintajärjestelyjä,

EUROOPAN YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN
TUOMIOISTUIN (viides jaosto),

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

kirjaaja: johtava hallintovirkamies B. Pastor,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 4.5.2000 pidetyssä suullisessa käsittelyssä esitetyn,

on antanut seuraavan

tuomion

Tosiseikat ja hallintomenettely komissiossa

- 1 Kantajina olevat yritykset toivat Ranskaan ja myivät siellä japanilaisia merkkejä edustavia ajoneuvoja, jotka oli hyväksytty vapaaseen vaihdantaan muissa yhteisön jäsenvaltioissa eli esimerkiksi Belgiassa ja Luxemburgissa. Tällä hetkellä kantajat ovat konkurssissa.
- 2 Yksi kantajista eli Jean-Michel Cesbron katsoi kärsivänsä lainvastaisesta yritysten välisestä yhteistoimintajärjestelystä, 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, joten tämä kantaja kanteli 18.11.1985 komissiolle siitä, että EY:n perustamissopimuksen 30 artiklaa (josta on muutettuna tullut EY 28 artikla) ja EY:n perustamissopimuksen 85 artiklaa (josta on tullut EY 81 artikla) on rikottu.
- 3 Kantajat esittivät 29.11.1988 perustamissopimuksen 85 artiklan perusteella uuden kantelun näistä samoista viidestä maahantuojasta.
- 4 Tässä jälkimmäisessä kantelussa kantajayritykset väittivät, että edellä mainitut viisi japanilaisten 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 aiemmin sovitulla tavalla sulkien järjestelystä kaikki muut yritykset, jotka olisivat halunneet myydä Ranskassa muita japanilaisia automerkkejä kuin väitetyn yritysten välisen järjestelyn osapuolten myymiä merkkejä.

- 5 Kantajat totesivat vielä tässä kantelussaan, 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 järjestelyyn osallistuvat maahantuojat myivät.

- 6 Komissio pyysi 6 päivänä helmikuuta 1962 annetun neuvoston asetuksen N:o 17, joka on perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan ensimmäinen täytäntöönpanoasetus (EYVL 1962, 13, s. 204), 11 artiklan 1 kohdan mukaisesti 9.6.1989 päivätyllä kirjeellään tietoja kantelun kohteena olevilta maahantuojilta. Ranskan alueen teollisuus- ja aluesuunnittelun pääosasto neuvoi 20.7.1989 päivätyllä kirjeellään kyseisiä maahantuojia olemaan vastaamatta yhteen komission esittämistä kysymyksistä, joten komissio pyysi Ranskan viranomaisilta tietoja 16.10.1989 päivätyllä kirjeellään. Ranskan viranomaiset vastasivat tähän tiedonsaantipyyntöön 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 kantajille, ne osoittivat sille 24.11.1989 kirjeen, jossa ne pyysivät sitä määrittelemään kantansa esitettyihin kanteluihin. Kun komissio ei edelleenkaan vastannut, kantajat nostivat 20.3.1990 laiminlyönti- ja vahingonkorvauskanteen yhteisöjen tuomioistuimessa. Yhteisöjen tuomioistuin totesi asiassa C-72/90, Asia Motor France ynnä muut 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 tapahtuneeksi väitetyn rikkomisen osalta ja että asia siirretään ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimeen siltä osin kuin siinä on kyse komission laiminlyönnistä perustamissopimuksen 85 artiklan tapahtuneeksi väitetyn rikkomisen osalta ja siitä seuraavasta vastuusta.

- 8 Komission kilpailuasiain pääosaston pääjohtaja ilmoitti tällä välin 8.5.1990 päivätyllä kirjeellään kantajille 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) 6 artiklan mukaisesti, että komissio ei aikonut ryhtyä toimenpiteisiin kantajien kanteluiden vuoksi, ja pyysi niitä antamaan mahdolliset vastineensa asiassa. Ne toimittivat 29.6.1990 komissiolle vastineensa, joissa ne vakuuttivat kantelujensa 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-2285; jäljempänä Asia Motor France I -tuomio), että kanteessa esitetyistä vaatimuksista ei ole syytä antaa ratkaisua siltä osin kuin kanne perustui EY:n perustamissopimuksen 175 artiklaan (josta on tullut EY 232 artikla). Lisäksi ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin jätti tutkimatta kantajien vahingonkorvausvaatimukset.
- 10 Myös yhtiö nimeltä Somaco kanteli 5.6.1990 komissiolle seuraavien yhtiöiden toiminnasta (yhtiöt ovat suluisissa mainittujen merkkien jälleenmyyjä ja maahantuojia Martiniquen saarella): CCIE (Toyota), SIGAM (Nissan), SAVA (Mazda), SIDA (Honda) ja Auto GM (Mitsubishi), kaikkien kotipaikka Lamentin (Martinique, Ranska). Tämä kantelu perustui perustamissopimuksen 30 ja 85 artiklaan, ja siinä kanneltiin myös Ranskan viranomaisten toiminnasta, koska niiden tavoitteena oli estää se, että valittaja voisi harjoittaa tiettyjen japanilaisten automerkkien sekä korealaisten Hyundai-merkkisten ajoneuvojen rinnakkais- tuontia.

- 11 Komissio ilmoitti Somacolle 9.8.1990 päivätyllä kirjeellään 8.5.1990 päivättyyn, kantajille osoitettuun kirjeeseen viitaten, että se ei aikonut ryhtyä toimenpiteisiin Somacon kantelun vuoksi, ja kehotti sitä asetuksen N:o 99/63/ETY 6 artiklan mukaisesti esittämään vastineensa. Somaco vakuutti 28.9.1990 päivätyssä kirjeessään kantelunsa olevan perusteltu.

- 12 Komissio ilmoitti kantajille ja Somacolle 5.12.1991 päivätyllä kirjeellään päätöksestään, jolla se hylkäsi 18.11.1985, 29.11.1988 ja 5.6.1990 tehdyt kantelut.

- 13 Tälle hylkäämiselle oli kaksi perustetta. Ensimmäinen hylkäämisperuste oli se, että kantelun kohteena olevien 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 jakoperusteet. Toinen hylkäämisperuste oli se, että kantelijoiden edun ja tapahuneeksi väitetyn rikkomisen välillä ei ollut yhteyttä, koska EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan mahdollinen soveltaminen ei korjaisi tilannetta, jonka takia kantelijat katsoivat kärsivänsä vahinkoa.

- 14 Kantajat ja Somaco nostivat ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimeen 4.2.1992 jättämällään kannekirjelmällä kanteen edellä mainitun 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 -tuomio) 5.12.1991 tehdyn päätöksen siltä osin kuin se koski EY:n perustamissopimuksen 85 artiklaa yhtäältä, koska ensimmäinen kantelun hylkäämisperuste perustui komissiolle esitettyjen seikko-

jen virheelliseen aineelliseen ja oikeudelliseen arviointiin, ja toisaalta, koska 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 Ranskan viranomaisille ja Martiniquella toimiville valtuutetuille jälleenmyyjille, joita koskevan kantelun Somaco oli tehnyt 5.6.1990.
- 17 Martiniquen jälleenmyyjät vastasivat komission tietojensaantipyyntöön loka-kuussa 1993 ja 11.11.1993 päivätyllä kirjeellä.
- 18 Kantajat ja Somaco osoittivat komissiolle 19.10.1993 vaatimuskirjeen perustamissopimuksen 175 artiklan mukaisesti.
- 19 Komissio osoitti kantajille ja Somacolle 10.1.1994 asetuksen N:o 99/63/ETY 6 artiklan mukaisen ilmoituksen. Se antoi niille myös jäljennöksen tietojensaantipyyntöihin tulleista vastauksista ja antoi niille mahdollisuuden tutustua komissiolle esitettyyn asiakirjanäyttöön. Kantajat ja Somaco esittivät vastineensa 9.3.1994 päivätyllä kirjeellään.
- 20 Kantajat ja Somaco osoittivat 2.8.1994 uuden vaatimuskirjeen komissiolle.

- 21 Komissio ilmoitti 13.10.1994 päivätyllä kirjeellä kantajille ja Somacolle uudesta päätöksestä, jolla se hylkäsi niiden kantelut. Tässä päätöksessä toistettiin ai-noastaan ensimmäinen 5.12.1991 tehdyssä päätöksessä mainituista hylkää-misperusteista.
- 22 Kantajat ja Somaco nostivat ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimeen 12.12.1994 jättämällään kannekirjelmällä laiminlyönti-, kumoamis- ja vahin-gonkorvauskanteen. Tämä kanne nostettiin komissiota vastaan sen 13.10.1994 tekemästä päätöksestä.
- 23 Asiassa T-387/94, Asia Motor France ym. vastaan komissio, 18.9.1996 anta-mallaan tuomiolla (Kok. 1996, s. II-961; jäljempänä Asia Motor France III -tuomio) ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin jätti tutkimatta kantajien ja Somacon esittämät, laiminlyöntiä ja vahingonkorvausta koskevat vaatimukset. Se hylkäsi myös kumoamisvaatimukset perusteettomina siltä osin kuin ne koskivat 5.6.1990 annettua päätöstä, jolla Somacon kantelu hylättiin. Sitä vastoin ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin kumosi komission 13.10.1994 tekemän päätöksen siltä osin kuin sillä hylättiin 18.11.1985 ja 29.11.1988 päivätyt kan-telut.
- 24 Tämän päätöksen johdosta komissio aloitti kantajien tekemien kanteluiden täy-dentävän tutkimisen ja osoitti 7.5.1997 viidelle kantelun kohteena olevalle Ranskan emämaan maahantuojalle asetuksen N:o 17 11 artiklan 1 kohdan mukaisen tietojensaantipyynnön, joka oli sanamuodoltaan seuraava:
- ”1. Toimittakaa minulle kaikki sellaiset hallussanne olevat asiakirjat vuosilta 1977—1988, jotka ovat peräisin suoraan tai välillisesti Ranskan viran-omaisilta ja jotka koskevat tuontikiintiöiden jakoa niiden viiden ranskalaisen maahantuojan kesken, jotka tuovat Honda-, Mazda-, Toyota-, Mitsubishi- ja Nissan-merkkisiä ajoneuvoja.

2. Toimittakaa minulle kaikki sellaiset hallussanne olevat asiakirjat vuosilta 1977—1988, jotka ovat peräisin Chambre syndicale des importateurs d'automobilesilta (CSIAM, osoite tuolloin avenue de Wagram, nro 33) ja jotka koskevat 1 kohdassa tarkoitettua kiintiöiden jakoa.

3. Toimittakaa minulle kaikki selvitykset, jotka osoittavat, että olette joutunut Ranskan viranomaisten 'yksipuolisen painostuksen' kohteeksi yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen 18.9.1996 antamassa tuomiossa (tuomion 70 kohta [Asia Motor France III]) tarkoitettuun tavoin.

4. Selvittäkää minulle ne syyt, joiden vuoksi juuri teidän yrityksenne on ollut mahdotonta vastustaa tätä painostusta.

5. Selvittäkää minulle, milloin teidän yrityksenne osalta lakattiin soveltamasta kolmansista maista tuotavia ajoneuvoja koskevaa valtiollista ja valtakunnallista järjestelmää, jonka Ranskan viranomaiset olivat ottaneet vuonna 1977 käyttöön Ranskan tuohon aikaan noudattaman autojen ulkomaankauppapolitiikan yhteydessä.”

- 25 Toyota, Nissan, Mazda, Honda ja Sonauto vastasivat näihin tietojensaanti-pyyntöihin 6.6.1997, 9.6.1997, 9.6.1997, 24.6.1997 ja 11.9.1997.

- 26 Komissio osoitti kantajille 7.10.1997 asetuksen N:o 99/63/ETY 6 artiklan mukaisen ilmoituksen. Kantajat esittivät 5.12.1997 päivätyllä kirjeellä tätä ilmoitusta koskevat vastineensa.

- 27 Komissio antoi 16.7.1998 päivätyllä kirjeellään kantajille tiedoksi päätöksensä hylätä jälleen kantajien kantelut (jäljempänä riidanalainen päätös). Komissio katsoi kirjeessään, että sen 7.5.1997 esittämiin tietojensaantipyyntöihin saamat vastaukset ”vahvistivat, että kysymyksessä olevana ajanjaksona ei ollut yhteistoimintajärjestelyä”. Komissio lisäsi, että missään tapauksessa asia ei koske yhteisön etua siten, että komissio voisi perustellusti jälleen puuttua asiaan.

Oikeudenkäyntimenettely

- 28 Kantajat nostivat 23.9.1998 ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimeen toimittamallaan kannekirjelmällä nyt käsiteltävänä olevan kanteen.
- 29 Komissio esitti 29.10.1998 jättämässään erillisessä asiakirjassa EY:n tuomioistuimen perussäännön 19 artiklan ensimmäisen kohdan ja yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen 44 artiklan 1 kohdan c alakohdan nojalla oikeudenkäyntivaihteen.
- 30 Kantajat esittivät 30.12.1998 tätä oikeudenkäyntivaihtetta koskevat huomautuksensa.
- 31 Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi asiassa T-154/98, Asia Motor France ym. vastaan komissio, 21.5.1999 antamassaan määräyksessä (Kok. 1999, s. II-1703), että käsiteltävänä oleva kanne otetaan tutkittavaksi siltä osin kuin kanneperusteena on ilmeinen arviointivirhe ja EY:n perustamissopimuksen 176 artiklan (josta on tullut EY 233 artikla) rikkominen. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin jätti kanteen muilta osin tutkimatta ja totesi, että oikeudenkäyntikuluista päätetään myöhemmin.

- 32 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin (viides jaosto) päätti esittelevän tuomarin kertomuksen perusteella aloittaa suullisen käsittelyn ja prosessinjohtotoimenpiteenä pyysi komissiota toimittamaan 7.5.1997 päivätyt tietojensaantipyynnöt ja kanteluissa tarkoitettujen viiden maahantuojan vastaukset sekä ilmoittamaan, olivatko kantajat tutustuneet näihin asiakirjoihin. Komissio toimitti 9.7.1999 päivätyssä kirjeessään vaaditut asiakirjat ja tiedot.
- 33 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin päätti liittää asiakirjoihin seuraavat asiassa T-387/94 esitetyt asiakirjat:
- teollisuus-, posti-, telekommunikaatio- ja matkailuasioista vastaavan ministeriön 1.7.1987 päivätty kirje (jäljempänä 1.7.1987 päivätty kirje)
 - merentakaisten departementtien ja alueiden ministeriön valtiosihteerin 19.8.1982 päivätty, Antillien ja Guyanan ulkomaalaisten ajoneuvojen maahantuojien ryhmittymälle osoitettu kirje
 - Tribunal de commerce de Paris'n 16.3.1990 antama tuomio
 - Conseil de la concurrence'n 18.1.1994 tekemä päätös nro 94-D-05.
- 34 Asianosaisten lausumat ja vastaukset ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen esittämiin kysymyksiin kuultiin 4.5.2000 pidetyssä istunnossa.

Asianosaisten vaatimukset

35 Kantajat vaativat kanteessaan, että yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuim

— kumoo riidanalaisen päätöksen

— lausuu, että kantajille varataan oikeus vaatia korvausta heidän kärsimästään vahingosta

— velvoittaa komission korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

36 Vastauskirjelmässään kantajat vaativat, että ”ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuim antaa heidän vaatimustensa mukaisen ratkaisun tarvittaessa sillä tuomioistuimen omasta aloitteestaan tutkimalla perusteella, että kantajien perusoikeuksia on loukattu, koska oikeudenkäyntiin kulunut aika on ollut kohtuuton”.

37 Komissio vaatii, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuim

— hylkää kanteen perusteettomana

— velvoittaa kantajat korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

38 Vastauskirjelmässään komissio vaatii lisäksi, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuim

- jättää tutkimatta kantajien vaatimuksen siitä, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuim toteaa, että kantajille varataan oikeus nostaa kanne komissiota vastaan EY:n perustamissopimuksen 215 artiklan (josta on tullut EY 288 artikla) nojalla
- jättää tutkimatta kanneperusteen, jonka mukaan oikeudenkäynnin kohtuullisen keston periaatetta on loukattu.

Oikeudenkäynnin kohtuullista kestoä koskeva kanneperuste

Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut

39 Kantajat väittävät vastauskirjelmässään, että se aika, joka komissiolta on kulunut heidän kantelunsa ratkaisemiseen, on liian pitkä ja että näin ollen sitä yhteisön oikeuden yleistä periaatetta, jonka mukaan jokaisella on oikeus oikeudenmukaiseen oikeudenkäyntiin, on loukattu (asia C-185/95 P, Baustahlgewebe v. komissio, tuomio 17.12.1998, Kok. 1998, s. I-8417 ja yhdistetyt asiat T-213/95 ja T-18/96, SCK ja FNK v. komissio, tuomio 22.10.1997, Kok. 1997, s. II-1739).

40 Kantajat katsovat, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen pitäisi ottaa omasta aloitteestaan esille peruste, jonka mukaan tätä periaatetta on loukattu, koska kysymys on perusoikeudesta, joka on taattu ihmisoikeuksien ja perusvapauksien suojaamiseksi tehdyssä Euroopan yleissopimuksessa ja jota Euroopan

unionin on pidettävä arvossa Euroopan unionista tehdyn sopimuksen F artiklan 1 ja 2 kohdan (joista on muutettuna tullut EU 6 artiklan 1 ja 2 kohta) mukaisesti.

- 41 Komissio toteaa, että kantajat ovat esittäneet tämän kanneperusteen ensimmäistä kertaa vasta vastauskirjelmässään eikä se perustu kirjallisen käsittelyn aikana esille tulleeseen oikeudelliseen seikkaan tai tosiseikkaan. Tämän vuoksi kanneperuste tulisi jättää tutkimatta ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen työjärjestyksen 48 artiklan 2 kohdan nojalla, jossa kielletään uuteen perusteeseen vetoaminen asian käsittelyn kuluessa.

Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

- 42 Työjärjestyksen 44 artiklan 1 kohdan c alakohdasta ja 48 artiklan 2 kohdasta ilmenee, että kanteessa on mainittava oikeudenkäynnin kohde ja yhteenveto kanteen oikeudellisista perusteista ja että asian käsittelyn kuluessa ei saa vedota uuteen perusteeseen, ellei se perustu käsittelyn aikana esille tulleisiin tosiseikkoihin tai oikeudellisiin seikkoihin. Peruste, jolla laajennetaan aikaisemmin — nimenomaisesti tai implisiittisesti — kanteessa esitettyä perustetta ja jolla on läheinen yhteys tähän perusteeseen, on kuitenkin otettava tutkittavaksi (asia T-118/96, Thai Bicycle v. neuvosto, tuomio 17.7.1998, Kok. 1998, s. II-2991, 142 kohta).
- 43 Käsiteltävänä olevassa tapauksessa on muistettava, että edellä mainitussa asiassa Asia Motor France ym. vastaan komissio 21.5.1999 antamassaan määräyksessä ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi, että sen käsiteltäväksi on pätevästi saatettu ainoastaan kaksi kanneperustetta, joista toinen koskee ilmeistä arviointivirhettä ja toinen EY:n perustamissopimuksen 176 artiklan rikkomista. Se katsoi muun muassa, että kanteesta ei ilmene, että kantajat olisivat vedonneet myös puolustautumisoikeuksien loukkaamista koskevaan kanneperusteeseen.

- 44 On katsottava, että oikeudenkäynnin kohtuullista kestoja koskeva kanneperuste, joka ei liity kumpaankaan kahdesta kanteesta esitetystä kanneperusteesta, on esitetty ensimmäisen kerran vastauskirjelmän antamisvaiheessa.
- 45 Kirjallisen käsittelyn kuluessa ei ole tullut esiin mitään sellaista uutta seikkaa, jonka perusteella kantajat olisivat oikeutettuja esittämään kanneperusteen vastassa menettelyvaiheessa.
- 46 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin voi tosin omasta aloitteestaan tutkia olennaisen menettelymääräyksen rikkomisen ja erityisesti yhteisön oikeusjärjestyksessä annettujen menettelyllisten takeiden loukkaamisen (ks. asia C-291/89, Interhotel v. komissio, tuomio 7.5.1991, Kok. 1991, s. I-2257, 14 kohta ja yhdistetyt asiat T-9/96 ja T-211/96, Européenne automobile v. komissio, tuomio 13.12.1999, Kok. 1999, s. II-3639, 31 kohta). Koska ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on kuitenkin jo antanut ratkaisunsa siitä, mihin kanneperusteisiin kanteessa on lainmukaisesti vedottu (ks. edellä mainittu asia Asia Motor France ym. v. komissio, tuomio 21.5.1999), tämän tutkimiseen viran puolesta ei käsiteltävänä olevassa tapauksessa ole tarpeen ryhtyä.

Niiden vaatimusten tutkittavaksi ottaminen, jotka koskevat sitä, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tulisi lausua, että kantajille varataan oikeus vaatia korvausta kärsimästään vahingosta

- 47 Ensiksi on todettava, että kantajat eivät ole esittäneet huomautuksia komission esittämistä oikeudenkäyntiväitteistä.
- 48 On huomattava, että kun yhteisöjen tuomioistuimella on käsiteltävänä perustamissopimuksen 173 artiklan (josta on muutettuna tullut EY 230 artikla) nojalla nostettu kanne, sen asiana ei ole lausua, että jollekin asianosaiselle varataan oikeus nostaa vahingonkorvauskanne. Kantajien vaatimus siitä, että

ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaisi tällä tavoin, on siis jätettävä tutkittavaksi ottamatta.

Pääasia

- 49 Kantajat vetoavat kanteensa tueksi kahteen kanneperusteeseen eli ensiksikin siihen, että on tapahtunut ilmeinen arviointivirhe, ja toiseksi siihen, että perustamissopimuksen 176 artiklaa on rikottu.

Alustavat toteamukset

- 50 On todettava, että kantajien jättämissä kanteluissa esitettiin kaksi väitettä. Ensinnäkin emämaa Ranskassa on kantajien mukaan olemassa yhteisjärjestely viiden maahantuojan ja Ranskan viranomaisten kesken viiden japanilaisen automerkin osalta (Toyota, Honda, Mazda, Mitsubishi ja Nissan) näiden autojen Ranskan markkinoille tuonnin rajoittamiseksi siten, että vastineena nämä maahantuojat saavat Ranskan viranomaisilta sitoumuksen siitä, että japanilainen autokanta on varattu yksinomaan näille maahantuojille. Toinen väite koski sitä, että näiden maahantuojien välillä on tehty järjestely, jonka tarkoituksena on näin vahvistetun kiintiön jakaminen.
- 51 Komissio hylkäsi nämä väitteet riidanalaisessa päätöksessään yhtäältä sen vuoksi, että kysymyksessä ei ollut perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu järjestely, ja toisaalta sen vuoksi, että asia ei koskenut yhteisön etua siten, että menettelyä olisi ollut syytä jatkaa. Kantajat riitauttavat kanteellaan komission esittämän ensimmäisen hylkäysperusteen lainmukaisuuden.

- 52 Komissio toteaa riidanalaisen päätöksen ensimmäisessä hylkäysperusteessa seuraavaa:

” — — kysymyksessä olevana ajankohtana Ranskan viranomaiset vahvistivat kunkin vuoden alussa kunkin hyväksytyin maahantuojan osalta sen, kuinka monta ajoneuvoa kukin sai tuoda maahan. 3 prosentin suuruisen kokonaiskiintiön jakaminen oli siis yksinomaan Ranskan viranomaisten vastuulla. Toisin kuin kantelijat ovat väittäneet, maahantuojat eivät suorittaneet jakoa, vaan heidän oli noudatettava viranomaisten heille yksipuolisesti asettamia myyntikiintiöitä. Tämä vahvistaa sen, että kokonaiskiintiön jakamisen osalta viiden maahantuojan välillä ei vallinnut yhteisymmärrystä ja näin ollen kysymyksessä ei ollut 85 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu järjestely (6 kohta).”

” — — Ranskan viranomaisten harjoittama painostus ei ole kohdistunut maahantuojien ryhmään siksi, että he saavuttaisivat yksimielisyyden varmistaakseen 3 prosentin suuruisen kokonaiskiintiön noudattamiseen, vaan [— —] se on kohdistunut kuhunkin maahantuojaan, jotta asianomainen noudattaisi viranomaisten itse määrittämää kiintiön osaa. Tämän päämäärän saavuttamiseksi ei ollut tarpeen, että maahantuojat olisivat yhteydessä toisiinsa (12 kohta).”

- 53 On muistettava, että kun tuomioistuimen suorittaman valvonnan kohteena ovat sellaiset komission toimet, jotka edellyttävät monitahoisten taloudellisuonteisten arviointien tekemistä, valvonta kohdistuu ainoastaan siihen, että menettelysääntöjä ja perusteluvollisuutta on noudatettu, että tosiseikat pitävät asiallisesti paikkansa, että näitä tosiseikkoja ei ole arvioitu ilmeisen virheellisesti ja ettei harkintavaltaa ole käytetty väärin (yhdistetyt asiat 142/84 ja 156/84, BAT ja Reynolds v. komissio, tuomio 17.11.1987, Kok. 1987, s. 4487, 62 kohta; asia C-225/91, Matra v. komissio, tuomio 15.6.1993, Kok. 1993, s. I-3203, 23 ja 25 kohta; Asia Motor France II, tuomion 33 kohta ja Asia Motor France III, tuomion 46 kohta).

- 54 Lisäksi on korostettava, että tilanteessa, jossa komissiolla on tehtäviensä hoitamisen edellyttämää harkintavaltaa, yhteisön oikeusjärjestyksen sisältämien

takeiden noudattamisella hallintomenettelyssä on erityisen perustavanlaatuinen merkitys. Näihin takeisiin kuuluu muun muassa toimivaltaisen toimielimen velvollisuus tutkia huolellisesti ja puolueettomasti kaikki käsiteltävänä olevan tapauksen kannalta merkitykselliset seikat (asia C-269/90, Technische Universität München, tuomio 21.11.1991, Kok. 1991, s. I-5469, 14 kohta ja Asia Motor France II, tuomion 34 kohta).

- 55 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on niin ikään todennut seuraavaa tutkiessaan komissiolle asetuksen N:o 17 3 artiklan nojalla esitettyjä kanteluja: ”Vaikka komissiolla ei olekaan velvollisuutta suorittaa tutkintaa, asetuksen N:o 17 3 artiklassa ja asetuksen N:o 99/63/ETY 6 artiklassa säädetty menettelylliset takeet edellyttävät kuitenkin, että se tutkii huolellisesti kantelijan sen tietoon saattamat tosiseikat ja oikeudelliset seikat sen arvioimiseksi, ilmeneekö niistä käyttäytymistä, joka on omiaan vääristämään kilpailua yhteismarkkinoilla ja vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan” (asia T-24/90, Automec v. komissio, tuomio 18.9.1992, Kok. 1992, s. II-2223, 79 kohta ja edellä mainittu oikeuskäytäntö sekä Asia Motor France II, tuomion 35 kohta).
- 56 Vaikka komissiolla ei ole velvollisuutta ryhtyä tutkimukseen kaikkien sen käsiteltäväksi saatettujen kantelujen osalta, sen on kuitenkin, kun se päättää aloittaa tällaisen tutkimuksen, perusteltava se seikkaperäisesti, tehtävä se vaaditulla huolella ja tunnollisuudella sekä viipymättä, jotta se voi asiaan täysin perehtyneenä arvioida kantelijoiden sille esittämät tosiseikat ja oikeudelliset seikat (Asia Motor France II -tuomion 36 kohta).
- 57 Kantajien kanteensa tueksi esittämiä kahta kanneperustetta on tutkittava näiden huomioiden valossa.

Ensimmäinen kanneperuste, joka koskee ilmeistä arviointivirhettä

Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut

- 58 Kantajien mukaan on kiistatonta, että kysymyksessä olevien viiden maahantuojan välillä on tehty järjestely, jonka tarkoituksena on sulkea Ranskan markkinoilta yritykset, jotka pyrkivät jälleenmyymään siellä muita japanilaisia automerkkejä kuin mainitut maahantuojat. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin pyysi suullisessa käsittelyssä kantajia kehittämään tätä väitettä, jolloin he totesivat ensiksi, että on kiistatonta, että mikään lain säännös ei velvoita kysymyksessä olevia viittä maahantuojaa kanteessa esitetyn kaltaiseen käyttäytymiseen. Kantajat vetosivat myös 1.7.1987 päivättyyn kirjeeseen, jossa teollisuus-, posti-, telekommunikaatio- ja matkailuasioista vastaava ministeriö viittaa siihen, että japanilaisten ajoneuvojen rinnakkaistuonti uhkaa vähitellen aiheuttaa haittaa järjestelmälle, jossa myyjät ovat itse vapaaehtoisesti rajoittaneet japanilaisten ajoneuvojen myyntiä, ja toteaa, että tämä tuonti kilpailee suoraan viiden hyväksytyin maahantuojan toiminnan kanssa ja uhkaa näin asteittain sitä tosiasiallista yksinoikeutta, joka kyseisille maahantuojille on annettu vastineena niiden sitoumuksista rajoittaa omaa toimintaansa. Kantajat huomauttavat myös, että kirjeessään ministeriö toteaa myös, että ”tämä kehitys — — uhkaa nopeasti aiheuttaa sen, että hyväksytyt maahantuojat asettavat kyseenalaiseksi koko oman toiminnan rajoittamista koskevan järjestelmän”.
- 59 Lisäksi kantajat toteavat, että komissio itse on täsmentänyt asiassa T-387/94 pidetyssä suullisessa käsittelyssä, että hallintoviranomaisten päätös olla hyväksymättä muita japanilaisia automerkkejä 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. Kantajat katsovat, että selitystä, jonka komissio on vastineessaan antanut tämän lausunnon osalta, ei tule hyväksyä, koska pakottavat painostuskeinot ovat yksipuolista toimintaa, kun taas bilateraaliset suhteet edellyttävät yhteisymmärrystä, ja lisäävät, että viisi maahantuojaa saavat ilmeistä etua tuonnin rajoittamista koskevasta järjestelmästä.

- 60 Kantajat väittävät seuraavaksi, että kuten asioissa, jotka ovat johtaneet tuomioiden Asia Motor France II ja Asia Motor France III antamiseen, komissio on syyllistynyt ilmeiseen arviointivirheeseen katsoessaan, että kyseinen käyttäytymisen ei ollut itsenäistä ja että siihen ei tämän vuoksi sovellettu perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohtaa.
- 61 Kantajat toteavat tältä osin, että kuten ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoi Asia Motor France III -tuomiossa, komissio voi hylätä kantelut kyseisten maahantuojien toimintavapauden puuttumisen perusteella vain, jos objektiivisten, asiaankuuluvien ja yhtäpitävien seikkojen perusteella ilmenee, että kansalliset viranomaiset pakottivat yksipuolisesti ne toimimaan tällä tavalla käyttämällä pakottavia painostuskeinoja.
- 62 Ne seikat, jotka ovat tulleet esille komission Asia Motor France III -tuomion antamisen jälkeen tekemän täydentävän tutkinnan yhteydessä, eivät kantajien mukaan ole tällaisia seikkoja. Mitä tulee erityisesti viiden kantelun kohteena olevan maahantuojan 7.5.1997 päivätyyn tietojensaantipyynnön antamiin vastauksiin, joiden mukaan Ranskan viranomaiset varmistivat yksilöllisten kiintiöiden noudattamisen keskeyttämällä hyväksyntätodistusten antamisen, kantajat huomauttavat, että nämä maahantuojat sen paremmin kuin heidän jälleenmyyjänsäkään eivät ole ryhtyneet toimiin tällaisen menettelyn lopettamiseksi.
- 63 Kantajat väittävät lopuksi, että täydentävää tutkintaa ei ole toteutettu huolellisesti ja puolueettomasti ja että siinä esiin tulleita seikkoja ei ole arvioitu perusteellisesti.
- 64 Komissio väittää, että ilmeiseen arviointivirheeseen nojautuva kanneperuste, sellaisena kuin kantajat ovat sen muotoilleet, on seurausta riidanalaisen päätöksen virheellisestä tulkinnasta.

- 65 Komissio korostaa, että tästä päätöksestä ilmenee selvästi, että kantelut hylättiin sen vuoksi, että kysymyksessä ei ollut kilpailua rajoittava sopimus perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa tarkoitettussa merkityksessä, eikä sen vuoksi, että Ranskan viranomaiset olisivat käyttäneet pakottavia painostuskeinoja kantelun kohteena olevia viittä maahantuojaa kohtaan saadakseen heidät noudattamaan kanteluissa esiin tuotua menettelytapaa. Komissio lisäsi kuitenkin suullisessa käsittelyssä, että sen kahteen edeltävään hylkäämispäätökseen sisältynyt toteamus, jonka mukaan kyseisillä maahantuojilla ei ollut ”itsenäisyyttä” tai ”toimintavapautta”, oli hieman moniselitteinen ja se voitiin ymmärtää siten, että komissio katsoi näiden maahantuojien syyllistyneen kilpailua rajoittavaan käyttäytymiseen, johon ei kuitenkaan sovellettu perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohtaa, koska siitä olivat määränneet viranomaiset.
- 66 Komissio toteaa, että kantelut ja niiden tutkiminen eivät ole tuoneet esiin seikkoja, jotka osoittaisivat, että viiden kantelun kohteena olevan maahantuojan välillä olisi olemassa kilpailua rajoittava sopimus.
- 67 Tältä osin se huomauttaa, viitaten Asia Motor France III -tuomion 62 kohtaan, että Ranskan viranomaiset ovat itse myöntäneet, että ne olivat vuonna 1977 päättäneet ryhtyä toimenpiteisiin rajoittaakseen japanilaisten ajoneuvojen osuuden 3 prosenttiin emämaan markkinoista.
- 68 Komissio toteaa toiseksi, että Ranskan viranomaiset ovat myös todenneet, että ne olivat päättäneet jakaa luvallisen tuonnin määrän viiden markkinoilla tuolloin toimineen hyväksytyin maahantuojan kesken sillä perusteella, minkä suuruinen markkinaosuus kullakin näistä kyseisellä hetkellä oli, ja olla antamatta yhdenkään uuden maahantuojan tuoda japanilaisia merkkejä (Asia Motor France II -tuomio, 62 kohta). Tällä tavoin käyttöön otettu tuonnin rajoittamista koskeva järjestelmä ei olisi edellyttänyt yhteistoimintajärjestelyn tekemistä kantelun kohteena olevien maahantuojien välillä, vaan se olisi perustunut ainoastaan bilateraalsiin suhteisiin kunkin heistä ja Ranskan viranomaisten välillä. Komissio selittää tähän liittyen, että myynnin vakauttaminen viranomaisten toivomalle tasolle perustui tietoihin, joita ne toimittavat suullisesti suoraan kullekin maahantuojista, kuten ilmenee Toyota-yhtiön 6.6.1997 päiväystä kirjeestä, Nissan-yhtiön 9.6.1997 päiväystä kirjeestä, Mazda-yhtiön 24.6.1997 päiväystä kirjeestä ja Honda-yhtiön 27.6.1997 päiväystä kirjeestä, ja että maahantuojien oli

noudatettava sitä enimmäismäärää, jonka viranomaiset vahvistivat niille yksilökohtaisesti. Komissio lisää, että kuten Ranskan viranomaiset ovat todenneet komission tietojensaantipyyntöön 11.11.1993 antamassaan vastauksessa, ”markkinoille pääsyn rajoittaminen tiettyyn määrään edellyttää välttämättä, että tämä määrä jaetaan eri merkkien kesken: muussa tapauksessa Ranskan viranomaisilla ei olisi mitään keinoa valvoa, että vahvistettua kokonaismäärää noudatetaan”.

- 69 Komissio väittää kolmanneksi, että Ranskan viranomaiset varmistavat viidelle maahantuojalle jaettujen kiintiöiden noudattamisen pidättäytymällä antamasta hyväksyntätodistuksia kiintiöiden ulkopuolella tuoduille ajoneuvoille. Komission Asia Motor France III -tuomion johdosta tekemän täydentävän tutkinnan yhteydessä on saatu kyseisiltä maahantuojilta yhtäpitäviä lausumia tältä osin, ja tämä ilmenee myös tässä yhteydessä saadusta erityisen todistusvoimaisesta kirjeestä, jonka nämä maahantuojat olivat 27.2.1981 osoittaneet teollisuus-, posti-, telekommunikaatio- ja matkailuasioista vastaavan ministeriön metalli-, kone- ja elektroniikkateollisuuden aloista vastaavalle johtajalle.
- 70 Komission mukaan on sitäkin selvempää, että nämä maahantuojat olivat hyväksyneet kiintiöjärjestelmän vain Ranskan viranomaisten painostuksen alaisina, koska järjestelmä oli heidän etujensa vastainen rajoittaessaan heidän markkinaosuksiensa kasvua Ranskassa, vaikka vuosien 1970 ja 1977 välisenä aikana japanilaisten merkkien markkinaosuus oli noussut 0,17 prosentista 2,51 prosenttiin.
- 71 Komissio myöntää, että tämä järjestelmä tosiasiallisesti estää uusien yrittäjien pääsyn markkinoille ja näin ollen suojaa viittä hyväksytyä maahantuojaa. Tämä ei kuitenkaan ole seurausta näiden maahantuojien välisestä sopimuksesta, vaan ainoastaan Ranskan viranomaisten halusta rajoittaa japanilaisten ajoneuvojen rekisteröintien määrää. Joka tapauksessa nämä maahantuojat olisivat voineet turvautua ainoastaan Ranskan viranomaisiin, jos ne olisivat halunneet estää uusien maahantuojien hyväksynnät, eikä tätä kysymystä koskeva viranomaisten ja kunkin maahantuojan välinen sopimus ole yritysten välinen järjestely perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa tarkoitettussa merkityksessä. Vaikka onkin totta, että kun viranomaiset antavat tuontia koskevia säännöksiä, kullakin maahantuojalla, joka hyväksyy myyntinsä rajoittamisen, on intressi siihen, että

sen välittömien kilpailijoiden markkinaosuus yhtä lailla jähmetetään, tästä ei kuitenkaan voida päätellä yritysten välisen järjestelyn olemassaoloa.

- 72 Komissio huomauttaa asian T-387/94 (ks. jäljempänä 76 kohta) suullisessa käsittelyssä esittämänsä lausuman johdosta, että se ”ainoastaan kuvaa bilateraalistien suhteiden järjestelmää”. Se siis oli halunnut tehdä eron yhtäältä Ranskan viranomaisten ja kunkin maahantuojan välisten suhteiden — joita ei tule luonnehtia ”yritysten väliseksi sopimukseksi” perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa tarkoitettussa merkityksessä — ja toisaalta mahdollisten maahantuojien keskinäisten suhteiden välillä.

Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

- 73 Aluksi on todettava, että komissio oli jo hylännyt kantajien ja Somaco-yhtiön kantelut 5.12.1991 tekemällään päätöksellä muun muassa siksi, että kantelun kohteena olleet taloudelliset toimijat eivät toimineet itsenäisesti. Asia Motor France II -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 kantelun 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. Kun ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin oli ensin todennut, että nämä asiakirjaineiston osat ”ovat ensi näkemältä vakava viite siitä, että kyseiset taloudelliset toimijat olisivat saattaneet toimia tosiasiallisesti itsenäisesti” (tuomion 44 kohta), se sitten tutki 5.12.1991 tehdyn päätöksen perusteluja siltä osin kuin tällä päätöksellä hylättiin paitsi Somacon 5.6.1990 tekemä kantelu, joka koski martiniquelaisten jälleenmyyjien välisen järjestelyn olemassaoloa, myös kantajien tekemät kantelut, jotka koskivat emämaa Ranskassa maahantuontia harjoittavien yritysten välistä yhteisjärjestelyä. Kun ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin oli tutkinut kahta muuta asiakirjaa eli 1.7.1987 päivättyä kirjettä ja Tribunal de commerce de Paris'n 16.3.1990 antamaa tuomiota, se totesi, että

asiakirja-aineiston perusteella ei voitu päätellä, että eri kanteluiden kohteena olevilla emämaa Ranskan ja Martiniquen taloudellisilla toimijoilla ei olisi järjestelyssä itsenäistä asemaa tai toimintavapautta (55 kohta).

- 74 Kun ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin kumosi Asia Motor France II -tuomiossa komission 5.12.1991 tekemän päätöksen, komissio käynnisti edellä mainittujen kanteluiden tutkimisen osoittamalla Ranskan viranomaisille ja niille Martiniquen valtuutetuille jälleenmyyjille, joita Somacon kantelu koski, tietojensaantipyynnön (ks. edellä 16 ja 17 kohta). Komissio katsoi 13.10.1994 tekevänsä päätöksessä, jolla se hylkäsi kantelut uudelleen, että tietojensaantipyynnön annettujen 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 päätteli, että ”on riittävästi osoitettu, että kyseisillä ja erityisesti Martiniquen maahantuojilla ei ollut minkäänlaista toimintavapautta kyseistä tuontijärjestelmää täytäntöönpantaessa”.
- 75 Asia Motor France III -tuomiossa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin, tutkiakseen hylkäysperusteen laillisuuden, tutki erikseen kantajien kanteluissaan esiin tuoman käyttäytymisen emämaa Ranskaan koskevan tuonnin osalta ja Somacon kantelussaan esiin tuoman Martiniquea koskevan tuonnin osalta.
- 76 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi kantajien kanteluiden osalta, 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 ja että koska ei ole esitetty seikkoja, jotka osoittaisivat, että kyseessä on ollut 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” (71 kohta). Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin tuli tähän johtopäätökseen todettuaan ensiksi muun muassa, että komission päätös perustui samoihin seikkoihin, joilla se oli perustellut 5.12.1991 tekemässään päätöksessä käyttämänsä ensimmäisen hylkäysperusteen. Se katsoi myös, että ne seikat, jotka komissio oli luokitellut vastineessaan ja vastaajan vastauksessaan ”uusiksi”, koskevat ainoastaan Martiniquen tilannetta ja että Ranskan viranomaisten 25.8.1993 päivättyyn tietojensaantipyyntöön antamissa vastauksissa ei esitetä mitään seikkaa, joka tukisi tai selkeyttäisi sitä väitettä, että kantelun kohteena olevia maahantuojia ei voida mitenkään moittia, koska ne ovat tyytyneet soveltamaan julkisen vallan päätöksiensä mukaisia toimenpiteitä ilman mitään toimintavapautta (66 kohta). Näin ollen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi, että minkään asiakirja-aineistossa olevan seikan perusteella ei voida päätellä, että kantelun kohteena olevia 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 (68 kohta). Toiseksi ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi, että ”komissio on täsmentänyt suullisessa käsittelyssä, että hallintoviranomaisten päätös olla hyväksymättä muita japanilaisia merkkejä kuin kyseisten viiden maahantuojan edustamat viisi merkkiä on kiinteä osa käyttöön otettua järjestelmää ja sitä voidaan pitää ’vastineena’ sille, että maahantuojat hyväksyvät hallintoviranomaisten politiikan, mikä vaikuttaisi ensi näkemältä sulkevan pois mahdollisuuden Ranskan viranomaisten harjoittamasta pakottavasta painostuksesta”, ja että tätä näkemystä vahvistaa sitä paitsi 1.7.1987 päivätty kirje (69 kohta).

77 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi sitä vastoin Somacon kantelun osalta, että hylkäysperuste, jonka mukaan Martiniquen jälleenmyyjät eivät olleet itsenäisiä kysymyksessä olevan tuontijärjestelmän toteuttamisessa, ei perustunut tosiseikkojen ilmeisen virheelliseen arviointiin. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoi, että Asia Motor France II -tuomion jälkeen suoritetussa täydentävässä tutkinnassa oli tullut esiin sellaisia seikkoja, jotka mahdollistivat niiden asiakirjojen uudenlaisen tulkinnan, joille se oli alustavan analyysin jälkeen tuossa tuomiossa antanut suuren näyttöarvon tahtojen yhtymisen todennäköisen olemassaolon osalta.

78 Käsiteltävänä olevassa tapauksessa on tutkittava, tukeeko se selvitysaineisto, jonka komissio on hankkinut Asia Motor France III -tuomion jälkeen teke-

mässään täydentävässä tutkinnassa, riittävästi riidanalaisessa päätöksessä esitettyä perustelua, jonka mukaan kysymyksessä ei ollut perustamissopimuksen 85 artiklassa tarkoitettu yritysten välinen järjestely ja jolla hylättiin kantajien kantelut.

- 79 Ensiksi on todettava, että useat uudet seikat tukevat sitä Ranskan viranomaisten väittämää, jonka mukaan ne alkoivat vuonna 1977 toteuttaa politiikkaa, jonka tarkoituksena oli rajoittaa japanilaisten ajoneuvojen markkinaosuus Ranskan emämaa-alueilla tällöin saavutettuun tasoon eli 3 prosenttiin tällä alueella rekisteröityjen ajoneuvojen kokonaismäärästä, ja näin ainakin vuoteen 1993 saakka. Esimerkkeinä voidaan mainita ”avoin kirje teollisuusministerille”, jonka kysymyksessä olevat viisi maahantuojaa laativat vuonna 1981 ja joka oli Toyotan 6.6.1997 päivätyn kirjeen sekä Nissanin 9.6.1997 päivätyn kirjeen liitteenä, Le Monde -lehdessä 6.2.1981 julkaistu artikkeli, joka myös oli näiden kahden viimeksimainitun kirjeen liitteenä, kysymyksessä olevien viiden maahantuojan 27.2.1981 päivätty yhteinen kirje, joka oli osoitettu teollisuus-, posti-, telekommunikaatio- ja matkailuasiain vastaavan ministeriön metalli-, kone- ja elektroniikkateollisuuden aloista vastaavalle johtajalle ja joka oli Hondan 24.6.1997 päivätyn kirjeen liitteenä.
- 80 Toiseksi uudet seikat vahvistavat sen Ranskan viranomaisten väitteen, jonka mukaan ne olivat tämän jälkeen velvoittaneet kyseiset maahantuojat noudattamaan tätä 3 prosentin kokonaiskiintiötä. Tätä väitettä tukevat edelleen edellä mainitut ”avoin kirje teollisuusministeriölle” ja Le Monde -lehdessä 6.2.1981 julkaistu artikkeli, jossa mainitaan ”Ranskan hallituksen yksipuolinen päätös rajoittaa japanilaisten autojen rekisteröintiä 3 prosenttiin Ranskassa vuosittain tapahtuvista rekisteröinneistä” ja jossa todetaan, että ”Ranskan viranomaiset ovat useita kuukausia kestäneiden neuvottelujen jälkeen ilmoittaneet Japanin Ranskan suurlähettiläs Kitaharalle, että japanilaisten autojen myynnin ei vastedes tulisi ylittää nyt saavutettua tasoa (3 prosenttia markkinoista), sillä uhalla, että muutoin asetetaan erilaisia ’ei tariffiin liittyviä esteitä’”.
- 81 Kolmanneksi uudet seikat vahvistavat sen Ranskan viranomaisten väitteen, jonka mukaan kokonaiskiintiön jako näiden maahantuojien välillä ei ollut seurausta heidän välisestään yhteistoiminnasta, jota viranomaiset mahdollisesti edesauttoivat, vaan viranomaiset olivat yksipuolisesti määränneet kiintiön jaosta.

Toyota selittää 6.6.1997 päivätyssä kirjeessään seuraavaa: ”Teollisuusministeri kutsui koolle viisi hyväksyttyä japanilaista maahantuoja ilmoittaakseen suullisesti heille myönnetyn vuotuisen kiintiön edellisen vuoden rekisteröintien perusteella ja Ranskan markkinakehityksen perusteella teollisuusministeri tarkisti tarvittaessa kullekin merkille myönnettyä yksittäistä kiintiötä samanlaisessa suullisessa menettelyssä.” Nissan selvitti samoin 9.6.1997 päivätyssä kirjeessään, että ”Ranskan viranomaiset toteuttivat autoritatiivisesti, merkkikohtaisesti ja aina suullisesti japanilaisille autoille vuodesta 1977 lähtien myönnetyn 3 prosentin kiintiön jaon niiden viiden maahantuojan kesken, jotka teollisuusministeriö oli hyväksynyt”, ja että ”nämä maahantuoja, joiden toimipaikka oli Pariisin alueella, olivat teollisuusministeriön läheisyydessä, eikä se epäröinyt kutsua heitä koolle ensiksi kunkin kalenterivuoden alussa ilmoittaakseen heille arviot vuosittaisesta kiintiöstä, sitten eri tilaisuuksissa ilmoittaakseen heille ne muutokset, jotka ministeriö oli tehnyt alun perin määritettyyn kiintiöön sen perusteella, miten tilanne kotimaan markkinoilla oli kehittynyt ajoneuvojen rekisteröinnin osalta”. Samana päivänä päivätyssä kirjeessään Mazda ilmoitti, että ”kiintiö vahvistettiin suullisesti merkkikohtaisesti”. Honda totesi 24.6.1997 päivätyssä kirjeessään, että ”on yleisesti tunnettua, että teollisuusministeriö jakoi 3 prosentin kiintiön yksilöllisesti ja suullisesti vuonna 1977 hyväksytyjen japanilaisten maahantuojien välillä erittäin autoritaarisella tavalla”.

82 On huomattava, että näitä yhdensuuntaisia lausumia tukevat Conseil de la concurrence toteamukset sen 18.1.1994 tekemässä, ”automarkkinoilla noudatettuja käytäntöjä” koskevassa päätöksessä 94-D-05. Tässä päätöksessä Conseil de la concurrence totesi muun muassa seuraavaa:

” — — japanilaisten ajoneuvojen markkinaosuuden rajoittaminen 3 prosenttiin emämaassa ja 15 prosenttiin Martiniquen osalta johtuu viranomaisten käyttöön ottamista kiintiötoimenpiteistä; — — viranomaiset ovat tämän säännösten puitteissa järjestäneet sen, millä tavoin maahantuojien välillä jaetaan Ranskaan

päästettävien ajoneuvojen määrät, ja päättäneet tästä jaosta siten, että kokonaiskiintiötä voidaan porrastaa vuoden kuluessa toteutuvien myyntien mukaan;”

ja

” — — vaikka kilpailu olisi vääristynyt, koska japanilaisten ja korealaisten ajoneuvojen pääsy markkinoille oli rajoitettu, kun näiden viimeksi mainittujen kokonaismarkkinaosuus oli vuosittain jaettu ilman kilpailua Toyota-, Nissan-, Mazda-, Honda- ja Mitsubishi-merkkien välillä, aloite tähän menettelyyn oli lähtöisin viranomaisista eikä kysymyksessä olevista yrityksistä; — — Conseil de la concurrence puheenjohtajan määräämä tutkimus ei ole osoittanut, että hyväksytyjen maahantuojien tai heidän Martiniquella olevien jälleenmyyjien menettely voitaisiin erottaa viranomaispäätöksistä, minkä on kilpailuneuvostolle vahvistanut myös teollisuus- ja ulkomaankauppaministeriön perusteellisuuden ja tuotantohyödykkeiden yksikön johtaja todeten, että ’kaikessa menettelyn tarkastelussa on otettava huomioon, että järjestelmän hallinnointi ei kuulu näiden yritysten toimivaltaan’.”

- 83 On huomattava, että Cour d’appel de Paris, jonka käsiteltävänä oli tästä päätöksestä tehty valitus, vahvisti 3.2.1995 antamassaan tuomiossa edellä esitettyjen Conseil de la concurrence lausumien oikeellisuuden.
- 84 Neljänneksi, useiden uusien seikkojen perusteella voidaan päätellä, että Ranskan viranomaiset varmistivat yksilöllisten kiintiöiden noudattamisen ja näin ollen myös kokonaiskiintiön noudattamisen siten, että ne viivästyttivät tai kielsivät hyväksyntätodistusten myöntämisen — nämä todistukset puolestaan ovat välttämättömiä ajoneuvojen markkinoille saattamiseksi Ranskan alueella. Tämä ilmenee nimenomaisesti edellä mainitusta ”avoimesta kirjeestä teollisuusministerille”, jonka pääasiallinen tarkoitus oli juuri saada viranomaisilta ”lykätyt hyväksyntätodistukset”, sekä 27.2.1981 päivätyistä kirjeistä, jossa viisi kysy-

myksessä olevaa maahantuojaa ilmoittivat, että hyväksymistodistusten myöntämisen edellytyksenä oli 3 prosentin kiintiön noudattaminen, ja valittivat, että toimivaltaiset viranomaiset olivat pitäneet hallussaan joitakin todistuksia edellisestä syyskuusta lähtien. Myös edellä mainitussa Le Monde -lehdessä 6.2.1981 julkaistussa artikkelissa viitattiin ”hallinnollisiin hankaluuksiin uusien japanilaisten automallien hyväksymisen viivästyttämiseksi”, sekä kanteluihin, joita maahantuojat, jotka toivat japanilaisia autoja Ranskaan, olivat tehneet ulkoministeriöön sillä perusteella, että ”hyväksynnän myöntämistä oli lykätty tai hyväksynnän saanti oli tehty hyvin vaikeiksi”, sekä siihen, että Japanin hallitus aikoi saattaa tämän kysymyksen GATTin toimivaltaisten elinten käsiteltäväksi. Tämä ilmenee myös Nissanin 9.6.1997 päivättyyn kirjeeseen liitetystä lehtiartikkelista, jossa todetaan seuraavaa: ”Kyodo-tietotoimiston mukaan Japanin hallitus on osoittanut Ranskalle vastalauseen syrjinnästä, jonka kohteena ovat japanilaiset autot, joilta evätään hyväksyntätodistus — eli siis mahdollisuus myydä ne.” Lisäksi Mazda liitti 9.6.1997 päivättyyn kirjeeseensä jäljennöksen kirjeestä, jonka yksi sen valtuutetuista jälleenmyyjistä oli osoittanut 19.2.1981 teollisuus-, posti-, telekommunikaatio- ja matkailuasioista vastaavalle ministeriölle ja jossa mainittu jälleenmyyjä valitti, että se oli odottanut enemmän kuin neljä kuukautta hyväksyntätodistuksia, ja korosti, miten tuhoisia seurauksia tällä olisi sen toiminnalle. Lopuksi Hondan 24.6.1997 päivättyyn kirjeeseen liitetystä, 24.3.1981 päivätyssä lehtileikkeessä todetaan seuraavaa:

”19 japanilaisen automallin myynti on tällä hetkellä käytännöllisesti katsoen kielletty Ranskan markkinoilla, koska ne eivät ole saaneet teollisuusministeriön Service des Minesin ’pöytäkirjaa’, joka osoittaa, että ne ovat Ranskan hyväksymisnormien mukaisia.”

85 Edellä esitetystä seuraa, että komission johtopäätös, jonka mukaan kantajien kantelut eivät olleet perusteltuja sen vuoksi, että kysymys ei ole yritysten välisestä järjestelystä perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa tarkoitettussa merkityksessä, perustuu objektiivisiin, asian kannalta merkityksellisiin ja yhdensuuntaisiin tietoihin.

86 Lisäksi on todettava, että mikään kantajien esittämistä argumenteista ei aseta kyseenalaiseksi tätä johtopäätöstä.

- 87 Asia Motor France III -tuomion jälkeen suoritetussa täydentävässä tutkinnassa on tullut esiin sellaisia seikkoja, joiden perusteella sitä selvitystä, jonka ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi Asia Motor France II- ja Asia Motor France III -tuomioissa olevan näyttöarvoltaan tärkeä osoitus siitä, että tahtojen yhtyminen oli todennäköinen, on mahdollista tulkita uudella tavalla.
- 88 Vaikka 1.7.1987 päivätyssä kirjeessä tosin viitataan kantelun kohteina olevien viiden maahantuojan "sitoumuksiin rajoittaa omaa toimintaansa", edellä kuvattujen asiayhteyden valossa on vaikea pitää näitä sitoumuksia vapaaehtoisina. Asiakirjoista ilmenee päinvastoin, että kyseisillä maahantuojilla ei ollut muuta vaihtoehtoa kuin sopeutua Ranskan viranomaisten toteuttamiin toimenpiteisiin. Samalla perusteella 1.7.1987 päivätyyn kirjeeseen sisältyvä väite, jonka mukaan hyväksytyillä maahantuojilla on mahdollisuus asettaa kyseenalaiseksi japanilaisten autojen Ranskan emämaa-alueella suuntautuvaa tuontia koskeva järjestelmä, ei myöskään ole uskottava.
- 89 Sen seikan osalta, että kantelun kohteena olevat viisi maahantuojaa olisivat saaneet "vastineen" tai "vastasuorituksen", koska Ranskan viranomaiset päättivät olla hyväksymättä muita japanilaisia automerkkejä kuin heidän merkkinsä (ks. 1.7.1987 päivätty kirje ja edellä 76 kohdassa mainittu komission asian T-387/94 suullisessa käsittelyssä esittämä lausuma), komission suullisessa käsittelyssä esittämä selitys, jonka mukaan Ranskan viranomaiset pyrkivät siten rajoittamaan käyttöön otetusta politiikasta aiheutuvia epäkohtia, voidaan koh- tuudella hyväksyä.
- 90 Tribunal de commerce de Paris'n 16.3.1990 antamassaan tuomiossa (ks. Asia Motor France II -tuomion 52 ja 53 kohta) tekemien toteamuksien osalta on huomattava, että ne ovat nyttemmin osoittautuneet paikkansapitämättömiksi komission esille tuomien uusien seikkojen johdosta.

- 91 Edellä esitetystä seuraa, että ilmeiseen arviointivirheeseen perustuva kanneperuste ei ole perusteltu.

Toinen kanneperuste, jonka mukaan perustamissopimuksen 176 artiklaa on rikottu

Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut

- 92 Kantajat väittävät, että komissio ei ole toteuttanut Asia Motor France III -tuomion täytäntöönpanemiseksi tarvittavia toimenpiteitä, mikä on vastoin perustamissopimuksen 176 artiklaa.
- 93 Kantajien mukaan riidanalainen päätös sisältää uudelleen ne asialliset ja oikeudelliset virheet, jotka ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimien totesi tässä tuomiossaan.
- 94 Ensinnäkin, komissio ei tehnyt kanteluiden täydentävää tutkimusta perusteellisesti ja viipymättä. Kantajien mukaan se tyytyi osoittamaan kyseisille maahantuojille uuden tietojensaantipyynnön, joka sisälsi epätarkoituksenmukaisia kysymyksiä, jotka koskivat parinkymmenen vuoden takaisia tosiseikkoja, eikä se ollut asianmukaisesti arvioinut näihin kysymyksiin annettuja vastauksia. Lisäksi Ranskan viranomaisten suhteen ei ollut tehty mitään lisätarkastuksia.

- 95 Komissio ei toiseksi myöskään ole tuonut esille mitään sellaista uutta seikkaa, joka olisi osoittanut, että viranomaiset harjoittivat pakottavaa painostusta kantelun kohteena olevia viittä maahantuojaa kohtaan saadakseen heidät noudattamaan kantajien kanteluissa tarkoitettua menettelyä.
- 96 Komissio vastaa tähän, että se on tehnyt kaikki Asia Motor France III -tuomion edellyttämät johtopäätökset ryhtyessään kanteluiden uudelleen tutkimiseen.
- 97 Komissio katsoo, että jo aiemmin Ranskan viranomaisiin kohdistuneen tutkimuksen yhteydessä saatiin tiedot, jotka vaikuttivat täydellisiltä ja asian kannalta merkityksellisiltä näiden viranomaisten toteuttaman japanilaisten autojen tuonnin rajoittamista koskevan järjestelmän kannalta. Se toteaa tältä osin, että nämä viranomaiset osoittivat kahteen otteeseen niille esitettyihin tietojensaanti-pyyntöihin antamissaan vastauksissa, että maahantuojien, jotka toivat japanilaisia autoja Ranskaan, oli mukauduttava päätöksiin, jotka viranomaiset tekivät Ranskan ja Japanin välisten kauppasuhteiden yhteydessä, ja että viranomaiset voivat tehdä korjauksia tilanteissa, joissa hyväksytty myyntimäärä ylittyi. Komissio lisää, että merentakaisista departementeista ja alueista vastaavan ministeriön valtiosihteerin 19.8.1982 päivätyistä kirjeistä ilmenee, että hyväksyntätodistusten myöntäminen oli säännösten toimimisen takeena ilman, että oli tarpeen antaa muodollisia säännöksiä. Komissio selittää, että näissä olosuhteissa, kun otetaan huomioon, että tuonnin rajoittamista koskevan järjestelmän toiminnassa noudatettiin pelkästään suullista menettelyä, se piti tarpeettomana tutkia Ranskan viranomaisten toimintaa uusien tosiseikkojen tai oikeusseikkojen löytämiseksi.
- 98 Komissio toteaa, että noudattaakseen Asia Motor France III -tuomion 68 kohtaan sisältyviä päätelmiä se kuitenkin katsoi, että oli tarpeen hankkia kantelun kohteena olevilta viideltä maahantuojalta näyttöä mahdollisesta Ranskan viranomaisten harjoittamasta painostuksesta, jolla pyrittiin turvaamaan tuonti-

sääntelyn noudattaminen, sekä selitys niistä syistä, joiden vuoksi nämä eivät olleet voineet sitä vastustaa. Komissio täsmentää, että se lähetti tässä tarkoituksessa näille maahantuojille 7.5.1997 uudet asetuksen N:o 17 mukaiset tietojensaanti-pyynnöt.

- 99 Komissio huomauttaa, että vastauksissaan maahantuojat ovat kuvanneet yhdensuuntaisesti menettelytapoja, jotka sisältyvät Ranskan viranomaisten käyttöönottamaan sääntelyyn, vahvistaen näin kaikki viranomaisten edellä mainitut lausumat, ja että tämän vuoksi komissio saattoi saada täyden vahvistuksen käsitykselleen.
- 100 Komissio katsoo lopuksi, että sitä ei voida moittia viivyttelystä tai asian pinta-puolisesta tarkastelusta kantelujen tutkimisen suhteen. Se huomauttaa, että se on hankkinut kahteen otteeseen tietoja Ranskan viranomaisilta ja että asetuksen N:o 17 14 artiklan nojalla se ei voi tehdä tarkastuksia jäsenvaltiossa, vaan ainoastaan yrityksissä ja yritysten yhteenliittymissä. Se lisää tältä osin, että se toimi harkintavaltansa rajoissa katsoessaan, että tämän säännöksen nojalla tehtävä tarkastus maahantuojien luona olisi ollut suhteeton toimenpide. Lopuksi 7.5.1997 päivätyn tietojensaanti-pyyntönsä sisältämien kysymysten osalta komissio toteaa, että pyynnön sisällön saneli Asia Motor France III -tuomion 68 kohta.

Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

- 101 Aluksi on todettava, että kun ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin kumoo toimielimen toimenpiteen, tällä toimielimellä on perustamissopimuksen

176 artiklaan perustuva velvollisuus toteuttaa tuomion täytäntöön panemiseksi tarvittavat toimenpiteet. Yhteisöjen tuomioistuimet ovat todenneet tältä osin, että asianomaisen toimielimen on tällaisen tuomion noudattamiseksi ja panakseen sen täysin täytäntöön noudatettava tuomion tuomiolauselman lisäksi tuomiolauselman taustana olevia perusteluja, jotka ovat tuomiolauselman välttämätön tuki, sillä perustelut ovat välttämättömiä määritettäessä sitä, mitä tuomiolauselmassa tarkasti ottaen on lausuttu. Nimenomaan perusteluissa yksilöidään täsmällisesti se toimenpiteen kohta, joka on katsottu lainvastaiseksi, ja nimenomaan niistä käyvät ilmi tarkasti ne syyt, joiden vuoksi tuomiolauselmassa mainittu toimenpiteen kohta on katsottu lainvastaiseksi ja jotka asianomaisen toimielimen on otettava huomioon, kun se korvaa kumotun toimen toisella toimenpiteellä (yhdistetyt asiat 97/86, 99/86, 193/86 ja 215/86, Asteris ym. v. komissio, tuomio 26.4.1988, Kok. 1988, s. 2181, 27 kohta ja asia T-224/95, Tremblay ym. v. komissio, tuomio 27.11.1997, Kok. 1997, s. II-2215, 72 kohta).

- 102 Käsiteltävänä olevassa asiassa kantajat ovat yhtäältä arvostelleet tapaa, jolla komissio on toteuttanut heidän kanteluidensa täydentävän tutkinnan, ja toisaalta riitauttaneet tämän tutkinnan yhteydessä esille tulleiden seikkojen merkityksellisyyden asian kannalta samoin kuin tavan, jolla komissio on näitä seikkoja arvioinut.
- 103 Ensimmäisen moitteen osalta on todettava, että Asia Motor France III -tuomion perusteluista ilmenee, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin kumosi komission 13.10.1994 antaman päätöksen siltä osin kuin siinä hylättiin kantajien kantelut, todettuaan, että komissio oli tehnyt tosiseikkojen osalta ilmeisen arviointivirheen katsoessaan käytössään olevien tietojen perusteella, että kanteluiden kohteena olevat viisi maahantuojaa toimivat siinä määrin epäitsenäisesti, että niihin ei sen takia voida soveltaa perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohtaa (tuomion 71 kohta). Tässä tuomiossaan ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin moitti komissiota erityisesti siitä, että se ei ollut mitenkään yrittänyt selvittää ”Ranskan viranomaisilta tai emämaa Ranskaan maahantuontia harjoittaneilta yritysiltä” (68 kohta), olivatko viranomaiset painostaneet viimeksi mainittuja, jotta nämä hyväksyisivät tuontinsa rajoittamisen (68 ja 71 kohta). Tämän tuomion johdosta komissio nimenomaan pyysi mainittuja maahantuojia osoittamaan muun muassa sen, että he olivat olleet tällaisen painostuksen kohteena ja että he eivät olleet voineet vastustaa sitä (ks. edellä 24 kohta). Väite, jonka mukaan komission tältä osin esittämät kysymykset olisivat olleet ”epäasianmukaisia” ja ”asenteellisia” on hylättävä, koska nämä kysymykset oli sel-

västi muotoiltu Asia Motor III -tuomion perusteluiden pohjalta. Tämän tuomion perusteluista ei voida myöskään päätellä, että komission olisi välttämättä pitänyt täydentävän tutkinnan yhteydessä hankkia lisäksi tietoja Ranskan viranomaisilta. Kantajien tätä täydentävää tutkintaa kohtaan esittämä arvostelu on siis perusteetonta.

- 104 Väitteestä, jonka mukaan tämän täydentävän tutkinnan kuluessa esille tulleilla seikoilla ei olisi merkitystä asian kannalta ja että komissio ei olisi arvioinut niitä asianmukaisesti, on perusteeton, koska ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimien on tämän kanteen käsittelemisen yhteydessä (ks. edellä 78—90 kohta) todennut, että nämä seikat yhdessä niiden tietojen kanssa, jotka jo olivat sen käytössä, antoivat oikeudellisesti riittävän perusteen sille päätelmälle, että kantelut tulee hylätä sen vuoksi, että ei ole kysymys perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa kielletystä yritysten välisestä yhteistoiminnasta.
- 105 Edellä esitetystä seuraa, että kanneperuste, jonka mukaan perustamissopimuksen 176 artiklaa on rikottu, on hylättävä perusteettomana.
- 106 Näin ollen kanne on hylättävä kokonaisuudessaan.

Oikeudenkäyntikulut

- 107 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen työjärjestyksen 87 artiklan 2 kohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, veloitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Koska kantajat ovat hävinneet asian, ne on veloitettava korvaamaan oikeudenkäyntikulut komission vaatimusten mukaisesti.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIN
(viides jaosto)

on antanut seuraavan tuomiolauselman:

- 1) Vaatimukset siitä, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin lausuisi, että kantajille varataan oikeus nostaa vahingonkorvauskanne komissiota vastaan, jätetään tutkimatta.
- 2) Muilta osin kanne hylätään perusteettomana.
- 3) Kantajat vastaavat omista oikeudenkäyntikuluistaan, ja heidät veloitetaan yhteisvastuullisesti korvaamaan komission oikeudenkäyntikulut, mukaan lukien ne kulut, joista 21.5.1999 annetussa määräyksessä todettiin lausuttavan myöhemmin.

García-Valdecasas

Lindh

Cooke

Julistettiin Luxemburgissa 26 päivänä lokakuuta 2000.

H. Jung

P. Lindh

kirjaaja

viidennen jaoston puheenjohtaja