

FÖRSTAINSTANSRÄTTENS DOM (femte avdelningen)

den 26 oktober 2000 *

I mål T-154/98,

Asia Motor France SA, Chemille (Frankrike), i konkurs, företrätt av advokaten A.F. Bach, konkursförvaltare,

Jean-Michel Cesbron, som idkar näring under firman JMC Automobiles, Chemille, i konkurs, företrädd av advokaten A.F. Bach, konkursförvaltare,

Monin automobiles SA, Bourg-de-Péage (Frankrike), i konkurs, företrätt av advokaten N. Grandjean, konkursförvaltare,

Europe auto service (EAS) SA, Livange (Luxemburg), i konkurs, företrätt av advokaten P. Schiltz, förvaltare,

i detta förfarande företrädda av advokaten J.-C. Fourgoux, Bryssel och Paris, delgivningsadress: advokatbyrån P. Schiltz, 4, rue Béatrix de Bourbon, Luxemburg,

sökande,

mot

Europeiska gemenskapernas kommission, företrädd av juridiske chefsrådgivaren G. Marengo och L. Guérin, nationell tjänsteman med förordnande vid kom-

* Rättegångsspråk: franska.

missionen, därefter av G. Marengo och F. Siredey-Garnier, nationell tjänsteman med förordnande vid kommissionen, samtliga i egenskap av ombud, delgivningsadress: C. Gómez de la Cruz, rättstjänsten, Centre Wagner, Kirchberg, Luxemburg,

svarande,

angående en talan om ogiltigförklaring av kommissionens beslut av den 15 juli 1998 om avslag på de klagomål som sökandena ingett avseende samverkan som påstås strida mot artikel 85 i EG-fördraget (nu artikel 81 EG),

meddelar

FÖRSTAINSTANSRÄTTEN (femte avdelningen)

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

justitiesekreterare: avdelningsdirektören B. Pastor,

med hänsyn till det skriftliga förfarandet och efter det muntliga förfarandet den 4 maj 2000,

följande

Dom

Bakgrund till tvisten

- 1 Sökandena importerade till och bedrev handel i Frankrike med japanska fordon, som hade satts i fri omsättning i andra medlemsstater i gemenskapen såsom Belgien och Luxemburg. Företagen är för närvarande försatta i konkurs.
- 2 En av sökandena, Jean-Michel Cesbron, ingav den 18 november 1985 ett klagomål till kommissionen avseende en överträdelse av artiklarna 30 i EG-fördraget (nu artikel 28 EG i ändrad lydelse) och 85 i EG-fördraget (nu artikel 81 EG), 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.
- 3 Den 29 november 1988 ingav sökandena ett nytt klagomål beträffande dessa fem importörer, med stöd av artikel 85 i fördraget.
- 4 Sökandena gjorde i det sistnämnda klagomålet i huvudsak gällande att de fem ovannämnda importörerna av japanska bilar gentemot den franska förvaltningen hade åtagit sig att på den franska marknaden inte sälja fler bilar än 3 procent av

det antal motorfordon som under föregående kalenderår hade registrerats inom hela det franska territoriet. De fem importörerna skulle enligt sökandena ha kommit överens om att fördela denna kvot 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.

- 5 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 importörerna sålde.

- 6 Med stöd av artikel 11.1 i rådets förordning nr 17 av den 6 februari 1962, första förordningen om tillämpning av artiklarna 85 och 86 i fördraget (EGT 13, 1962, s. 204; svensk specialutgåva, område 8, volym 1, s. 8), 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 och fysisk planering importörerna att inte besvara en av de frågor som kommissionen hade ställt. Kommissionen begärde därför genom skrivelse av den 16 oktober 1989 upplysningar av de franska myndigheterna. Den 28 november 1989 besvarade de franska myndigheterna 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 sökandena den 24 november 1989 en skrivelse till kommissionen, i vilken de uppmanade den att ta ställning till de klagomål som hade ingetts. Då kommissionen alltjämt inte hörde av sig, väckte sökandena den 20 mars 1990 passivitets- och skadeståndstalan vid domstolen. Genom beslut av den 23 maj 1990 i mål C-72/90,

Asia Motor France m.fl. mot kommissionen (REG 1990, 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 återförvisade 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 sökandena 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 127, 1963, s. 2268; svensk specialutgåva, område 8, volym 1, s. 32) att kommissionen inte avsåg att bifalla deras klagomål och anmodade dem att inkomma med eventuella synpunkter på detta. Den 29 juni 1990 inkom sökandena med yttranden till kommissionen, i vilka de vidhöll att klagomålen var välgrundade.
- 9 Förstainstansrätten fastslog därefter i dom av den 18 september 1992 i mål T-28/90, Asia Motor France m.fl. mot kommissionen (REG 1992, s. II-2285, nedan kallad domen i målet Asia Motor France I), att det saknades anledning att pröva yrkandena i ansökan i den mån som den var grundad på artikel 175 i EG-fördraget (nu artikel 232 EG). 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, Frankrike) 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 sökandena av den 8 maj 1990, bolaget Somaco om 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. Bolaget Somaco vidhöll i skrivelse av den 28 september 1990 att klagomålet var välgrundat.

- 12 Genom skrivelse av den 5 december 1991 underrättade kommissionen sökandena och bolaget Somaco om att de klagomål som hade ingetts 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 ifrågasvarande importörernas uppträdande utgjorde en väsentlig del av den franska statsmaktens politik i fråga om import av japanska motorfordon till Frankrike. Statsmakten fastställde inom ramen för denna politik inte bara det totala antalet fordon som fick importeras varje år till Frankrike, utan även närmare regler för hur detta antal skulle fördelas. För det andra angavs att det inte fanns något samband mellan klagandenas intresse i saken och den påstådda överträdelsen, eftersom en eventuell tillämpning av artikel 85 i fördraget inte skulle kunna avhjälpa de förhållanden som klagandena ansåg sig missgynnade av.

- 14 Sökandena och bolaget Somaco väckte genom ansökan, som inkom till förstainstansrättens kansli den 4 februari 1992, talan om ogiltigförklaring av ovan nämnda beslut av den 5 december 1991.

- 15 Förstainstansrätten ogiltigförklarade genom dom av den 29 juni 1993 i mål T-7/92, Asia Motor France m.fl. mot kommissionen (REG 1993, s. II-669, svensk specialutgåva, volym 14, s. 81, nedan kallad domen i målet 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 var grundat på en oriktig bedömning av de faktiska och rättsliga omständigheter som kommissionen hade att bedöma, dels därför 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 återförsäljare på Martinique som avsågs i bolaget Somacos klagomål av den 5 juni 1990.

- 17 Återförsäljarna på Martinique och de franska myndigheterna besvarade kommissionens begäran om upplysningar under oktober månad 1993 och i en skrivelse av den 11 november 1993.

- 18 Den 19 oktober 1993 översände sökandena och bolaget Somaco en anmodan till kommissionen i enlighet med artikel 175 i fördraget.

- 19 Den 10 januari 1994 översände kommissionen ett meddelande enligt artikel 6 i förordning nr 99/63 till sökandena och bolaget Somaco. 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 ingetts till den. Sökandena och bolaget Somaco yttrade sig i skrivelse av den 9 mars 1994.

- 20 Den 2 augusti 1994 översände sökandena och bolaget Somaco en ny anmodan till kommissionen.

- 21 Genom skrivelse av den 13 oktober 1994 underrättade kommissionen sökandena och bolaget Somaco om att den ännu en gång hade avslagit deras klagomål. I detta beslut upprepades enbart det första av skälen för avslag i beslutet av den 5 december 1991.
- 22 Sökandena och bolaget Somaco väckte genom ansökan, som inkom till förstainstansrättens kansli den 12 december 1994, talan om passivitet, ogiltigförklaring och skadestånd. Talan väcktes mot kommissionen och avsåg kommissionens beslut av den 13 oktober 1994.
- 23 Genom dom av den 18 september 1996 i mål T-387/94, Asia Motor France m.fl. mot kommissionen (REG 1996, s. II-961, nedan kallad domen i målet Asia Motor France III), avvisade förstainstansrätten sökandenas och bolaget Somacos yrkanden avseende passivitet och skadestånd. Den ogillade även yrkandena om ogiltigförklaring i den del de avsåg beslutet att avslå bolaget Somacos klagomål av den 5 juni 1990. Däremot ogiltigförklarade förstainstansrätten kommissionens beslut av den 13 oktober 1994, till den del det innebar avslag på klagomålen av den 18 november 1985 och den 29 november 1988.
- 24 Efter denna dom gjorde kommissionen en kompletterande utredning av sökandenas klagomål genom att den 7 maj 1997 skicka en begäran om upplysningar, i enlighet med artikel 11.1 i förordning nr 17, till de fem ifrågavarande importörerna till moderlandet Frankrike. Begäran hade följande lydelse:
- ”1. Översänd samtliga tillgängliga handlingar för åren 1977—1988 som direkt eller indirekt härrör från de franska myndigheterna och som avser fördelningen av importkvoten för japanska bilar mellan de fem importörerna till Frankrike av varumärkena Honda, Mazda, Toyota, Mitsubishi och Nissan.

2. Översänd samtliga tillgängliga handlingar för åren 1977—1988 som härrör från Chambre syndicale des importateurs d'automobiles (CSIAM, tidigare med adressen avenue de Wagram, nr 33) och som avser den fördelning som anges i fråga 1.

 3. Uppge samtliga uppgifter som kan styrka att ni utsattes för påtryckningar av den franska förvaltningen som ni 'inte kunde stå emot' i den mening som avses i förstainstansrättens dom av den 18 september 1996 (ovannämnda punkt 70 i målet [Asia Motor France III]).

 4. Förklara varför ni inte kunde stå emot dessa påtryckningar med hänsyn till ert bolags särskilda situation.

 5. Ange vid vilket datum som den statliga importregleringen av bilar från tredje land — som de franska myndigheterna införde år 1977 för hela Frankrike inom ramen för den handelspolitik som Republiken Frankrike förde vid denna tidpunkt i fråga om motorfordon — upphörde att gälla i ert fall.”
- 25 Bolagen Toyota, Nissan, Mazda, Honda och Sonauto besvarade begäran om upplysningar den 6 juni 1997, den 9 juni 1997, den 9 juni 1997, den 24 juni 1997 respektive den 11 september 1997.
- 26 Den 7 oktober 1997 översände kommissionen ett meddelande i enlighet med artikel 6 i förordning nr 99/63 till sökandena. Genom skrivelse av den 5 december 1997 inkom sökandena med yttranden avseende detta meddelande.

- 27 Genom skrivelse av den 16 juli 1998 underrättade kommissionen sökandena om beslutet att på nytt avslå deras klagomål (nedan kallat det omtvistade beslutet). Kommissionen angav i skrivelsen att de svar som den hade mottagit till följd av begäran om upplysningar av den 7 maj 1997 "bekräfta[de] att det inte förelåg någon konkurrensbegränsande samverkan under perioden i fråga". Kommissionen tillade att det under alla omständigheter inte förelåg ett tillräckligt gemenskapsintresse för att det skulle vara motiverat att kommissionen ingrep på nytt.

Förfarandet

- 28 Sökandena har genom ansökan, som inkom till förstainstansrättens kansli den 23 september 1998, väckt denna talan.
- 29 Kommissionen har den 29 oktober 1998 genom särskild handling gjort en invändning om rättegångshinder med stöd av artikel 19 första stycket i EG-stadgan för domstolen och artikel 44.1 c i förstainstansrättens rättegångsregler.
- 30 Sökandena inkom den 30 december 1998 med yttrande över invändningen om rättegångshinder.
- 31 I beslut av den 21 maj 1999 i mål T-154/98, Asia Motor France m.fl. mot kommissionen (REG 1999, s. II-1703), fastslog förstainstansrätten att denna talan kan tas upp till sakprövning i den del den är baserad på grunden avseende en uppenbart oriktig bedömning och grunden avseende åsidosättande av artikel 176 i EG-fördraget (nu artikel 233 EG). Talan avvisades i övrigt och förstainstansrätten fastställde att beslut om rättegångskostnader skulle komma att meddelas senare.

- 32 På grundval av referentens rapport beslutade förstainstansrätten (femte avdelningen) att inleda det muntliga förfarandet, och som en åtgärd för processledning anmodade förstainstansrätten kommissionen att inge begäran om upplysningar av den 7 maj 1997 och svaret från de fem importörer som klagomålen avsåg samt ange huruvida sökandena hade tagit del av dessa handlingar. Kommissionen översände erforderliga handlingar och upplysningar i skrivelse av den 9 juli 1999.
- 33 Den 23 mars 2000 beslutade förstainstansrätten att komplettera akten med följande handlingar som ingetts i mål T-387/94:
- Skrivelsen av den 1 juli 1987 från ministeriet för industri, postväsen, telekommunikationer och turism (nedan kallad skrivelsen av den 1 juli 1987).
 - Skrivelsen av den 19 augusti 1982 från statssekreteraren vid ministeriet för Frankrikes utomeuropeiska departement och territorier till ordföranden för sammanslutningen av importörer av utländska fordon i Antillerna och Guyana.
 - Dom av Tribunal de commerce de Paris (handelsdomstol) av den 16 mars 1990.
 - Beslut 94-D-05 fattat av Conseil de la concurrence (konkurrensrådet) den 18 januari 1994.
- 34 Parterna utvecklade sin talan och svarade på förstainstansrättens frågor vid sammanträde den 4 maj 2000.

Parternas yrkanden

- 35 I ansökan har sökandena yrkat att förstainstansrätten skall
- ogiltigförklara det omtvistade beslutet,
 - formellt fastslå att sökandena har förbehållit sig rätten att senare framställa skadeståndsanspråk för den skada de åsamkats,
 - förplikta kommissionen att ersätta rättegångskostnaderna.
- 36 I repliken har sökandena yrkat att ”förstainstansrätten skall bifalla deras yrkanden och om nödvändigt fastslå att grundläggande rättigheter har åsidosatts till följd av att förfarandet tog orimligt lång tid, såsom en grund som skall beaktas *ex officio*”.
- 37 Kommissionen har yrkat att förstainstansrätten skall
- ogilla talan, samt
 - förplikta sökandena att ersätta rättegångskostnaderna.

38 I dupliken har kommissionen yrkat att förstainstansrätten skall

- avvisa sökandenas yrkande om att förstainstansrätten formellt skall slå fast att sökandena har förbehållit sig rätten att senare väcka talan mot kommissionen med stöd av artikel 215 i EG-fördraget (nu artikel 288 EG),
- avvisa den grund som avser åsidosättande av principen om iakttagande av en rimlig tidsfrist.

Huruvida den grund som avser åsidosättande av principen om iakttagande av en rimlig tidsfrist kan tas upp till sakprövning

Parternas argument

39 I repliken har sökandena hävdatt att det dröjde orimligt lång tid innan kommissionen tog ställning till deras klagomål och att den därför har åsidosatt den allmänna gemenskapsrättsliga principen att envar har rätt till en opartisk rättegång (domstolens dom av den 17 december 1998 i mål C-185/95 P, Baustahlgewebe mot kommissionen, REG 1998, s. I-8417, och förstainstansrättens dom av den 22 oktober 1997 i de förenade målen T-213/95 och T-18/96, SCK och FNK mot kommissionen, REG 1997, s. II-1739).

40 Sökandena anser att förstainstansrätten *ex officio* skall beakta den grund som avser åsidosättande av denna princip, eftersom det är en grundläggande rättighet som säkerställs genom Europakonventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna, vilken skall iaktas av unionen i

enlighet med artikel F.1 och F.2 i fördraget om Europeiska unionen (nu artikel 6.1 och 6.2 EU i ändrad lydelse).

- 41 Kommissionen har gjort gällande att sökandena har åberopat denna grund först i repliken och att den inte föranleds av någon rättslig eller faktisk omständighet som framkommit först under förfarandet. Följaktligen skall grunden avvisas i enlighet med artikel 48.2 i rättegångsreglerna, där det föreskrivs ett förbud mot att nya grunder åberopas under rättegången.

Förstainstansrättens bedömning

- 42 Det framgår av bestämmelserna i artikel 44.1 c jämförd med artikel 48.2 i rättegångsreglerna att ansökan skall innehålla bland annat en kortfattad framställning av grunderna för denna och att nya grunder inte får åberopas under rättegången, såvida de inte föranleds av rättsliga eller faktiska omständigheter som framkommit först under förfarandet. En grund som utgör en utvidgning av en grund som tidigare — direkt eller underförstått — har åberopats i ansökan och som har ett nära samband med denna kan emellertid prövas i sak (förstainstansrättens dom av den 17 juli 1998 i mål T-118/96, Thai Bicycle mot rådet, REG 1998, s. II-2991, punkt 142).
- 43 I det ovannämnda beslutet av den 21 maj 1999 i förevarande mål Asia Motor France m.fl. mot kommissionen konstaterade förstainstansrätten uttryckligen att grunderna avseende en uppenbart oriktig bedömning och åsidosättande av artikel 176 i fördraget är de enda två grunder som på giltigt sätt framförts vid förstainstansrätten. Förstainstansrätten påpekade särskilt att det inte framgick av ansökan att sökandena även hade åberopat en grund avseende åsidosättande av rätten till försvar.

- 44 Den grund som avser åsidosättande av principen om iakttagande av en rimlig tidsfrist har inte någon anknytning till de två andra grunderna i ansökan och skall därför anses ha åberopats för första gången i samband med repliken.
- 45 Det har inte framkommit någon ny omständighet under förfarandet som motiverar att sökandena framställer denna grund i efterhand. Grunden skall därför avvisas med stöd av ovannämnda bestämmelser i rättegångsreglerna.
- 46 Förstainstansrätten kan visserligen *ex officio* undersöka om väsentliga formföreskrifter, i synnerhet de processrättsliga skyddsregler som följer av gemenskapens rättsordning, har åsidosatts (domstolens dom av den 7 maj 1991 i mål C-291/89, Interhotel mot kommissionen, REG 1991, s. I-2257, punkt 14, och förstainstansrättens dom av den 13 december 1999 i de förenade målen T-9/96 och T-211/96, Européenne automobile mot kommissionen, REG 1999, s. II-3639, punkt 31). Det saknas i detta fall emellertid anledning att *ex officio* göra en sådan undersökning, eftersom förstainstansrätten redan har varit tvungen att fastställa vilka grunder som i vederbörlig ordning har åberopats i ansökan (se det ovannämnda beslutet av den 21 maj 1999 i målet Asia Motor France m.fl. mot kommissionen).

Huruvida yrkandet om att förstainstansrätten formellt skall fastslå att sökandena har förbehållit sig rätten att senare framställa skadeståndsanspråk för den skada de åsamkats kan tas upp till sakprövning

- 47 Sökandena har inte ingett något yttrande över kommissionens påstående att det yrkandet inte kan tas upp till sakprövning.
- 48 Förstainstansrätten erinrar om att det inom ramen för en talan som väckts med stöd av artikel 173 i EG-fördraget (nu artikel 230 EG i ändrad lydelse) inte ankommer på gemenskapsdomstolen att formellt fastslå att en av parterna har

förbehållit sig rätten att väcka skadeståndstalan. Sökandenas yrkande att förstainstansrätten skall göra ett sådant konstaterande skall således avvisas.

Prövning i sak

- 49 Sökandena har till stöd för sin talan anfört två grunder. Den första avser påståendet att det gjordes en uppenbart oriktig bedömning, den andra att artikel 176 i fördraget har åsidosatts.

Inledande synpunkter

- 50 De klagomål som ingavs av sökandena innehöll i huvudsak två anmärkningar. Som första anmärkning gjordes gällande att det förelåg en konkurrensbegränsande samverkan mellan importörerna av fem japanska bilmärken (Toyota, Honda, Mazda, Mitsubishi och Nissan) till moderlandet Frankrike och den franska förvaltningen i syfte att begränsa importörernas import på den franska marknaden, i utbyte mot att de franska myndigheterna gjorde ett åtagande om att importörerna skulle få ensamrätt att tillhandahålla bilar av japanskt ursprung. Den andra anmärkningen avsåg att det förelåg en konkurrensbegränsande samverkan mellan dessa importörer när det gäller att fördela den fastställda kvoten.
- 51 Kommissionen avslög klagomålen genom det omtvistade beslutet därför att det dels inte förelåg någon konkurrensbegränsande samverkan i den mening som avses i artikel 85.1 i fördraget, dels inte förelåg något gemenskapsintresse av att fortsätta förfarandet. Sökandena har genom talan ifrågasatt lagenligheten av kommissionens första skäl för att avslå klagomålen.

- 52 Kommissionen angav följande i det omtvistade beslutet beträffande det första skälet för att avslå klagomålen:

”... Under den aktuella perioden har den franska statsmakten i början av varje år fastställt antalet fordon som får importeras av varje importör med importtillstånd. Den franska förvaltningen hade således ensam ansvar för fördelningen av den sammanlagda kvoten på 3 procent. I motsats till vad de som ingett klagomålen har gjort gällande gjorde importörerna inte någon fördelning utan de var tvungna att följa de försäljningskvoter som ensidigt fastställts av förvaltningen. Detta bekräftar att det, vad gäller fördelningen av den sammanlagda kvoten, inte fanns någon gemensam vilja mellan de fem importörerna och att det följaktligen inte förelåg någon konkurrensbegränsande samverkan i den mening som avses i artikel 85.1” (punkt 6).

”... Den franska förvaltningen utövade inte påtryckningar på gruppen av importörer för att de sinsemellan skulle komma överens om att se till att den sammanlagda kvoten på 3 procent iakttoogs, utan... varje enskild importör utsattes för påtryckningar för att den skulle iaktta en andel som fastställts av förvaltningen. För att uppnå målet med påtryckningarna var det inte nödvändigt att importörerna höll kontakt med varandra” (punkt 12).

- 53 Det bör påpekas att domstolsprövningen av en av kommissionen antagen rättsakt som förutsätter en komplicerad ekonomisk bedömning endast skall avse en kontroll av att reglerna för handläggning och för motivering har följts samt att de faktiska omständigheterna är materiellt riktiga, att bedömningen inte är uppenbart oriktig och att det inte förekommit maktmissbruk (domstolens dom av den 17 november 1987 i de förenade målen 142/84 och 156/84, BAT och Reynolds mot kommissionen, REG 1987, s. 4487, punkt 62, svensk specialutgåva, volym 9, s. 247, och av den 15 juni 1993 i mål C-225/91, Matra mot kommissionen, REG 1993, s. I-3203, punkterna 23 och 25, svensk specialutgåva, volym 14, s. 213, samt domarna i målen Asia Motor France II, punkt 33, och Asia Motor France III, punkt 46).
- 54 När kommissionen har ett utrymme för skönsmässig bedömning för att den skall kunna fullgöra sina uppgifter är det av ännu större vikt att de skyddsregler som

enligt gemenskapens rättsordning gäller i administrativa förfaranden iakttagas. Dessa skyddsregler innebär bland annat att den behöriga institutionen är skyldig att omsorgsfullt och opartiskt pröva alla omständigheter som är relevanta i det aktuella fallet (domstolens dom av den 21 november 1991 i mål C-269/90, Technische Universität München, REG 1991, s. I-5469, punkt 14, svensk specialutgåva, volym 11, s. 453, och domen i målet Asia Motor France II, punkt 34).

- 55 Det är mot denna bakgrund som förstainstansrätten, vad gäller utredningen av ansökningar som ingivits till kommissionen på grundval av artikel 3 i förordning nr 17, har bedömt att "[ä]ven om kommissionen inte kan vara skyldig att göra en utredning är den dock enligt de processuella garantier som föreskrivs i artikel 3 i förordning nr 17 och artikel 6 i förordning nr 99/63 skyldig att noga undersöka de faktiska och rättsliga omständigheter som den fått kännedom om genom klagandeparten, i syfte att bedöma om dessa omständigheter tyder på ett uppträdande som kan snedvrída konkurrensen inom den gemensamma marknaden och påverka handeln mellan medlemsstaterna" (förstainstansrättens dom av den 18 september 1992 i mål T-24/90 Automec mot kommissionen, REG 1992, s. II-2223, punkt 79, och däri nämnd rättspraxis, svensk specialutgåva, volym 13, s. 61, samt domen i målet Asia Motor France II, punkt 35).
- 56 Även om kommissionen inte är skyldig att utreda varje klagomål som ingetts till den, skall den däremot då den beslutar att inleda en sådan utredning, utom i vederbörligen motiverade fall, göra detta med den omsorg, den noggrannhet och den uppmärksamhet som krävs för att den med full kännedom om saken skall kunna bedöma de faktiska och rättsliga omständigheter som klagandena underställt kommissionen för bedömning (domen i målet Asia Motor France II, punkt 36).
- 57 Det är mot bakgrund av dessa överväganden som de två grunder som sökandena har åberopat till stöd för sin talan skall prövas.

Den första grunden: Uppenbart oriktig bedömning

Parternas argument

- 58 Enligt sökandena kan det inte bestridas att det förelåg en konkurrensbegränsande samverkan mellan de fem berörda importörerna i syfte att, från den franska marknaden, utesluta de företag som ville distribuera andra japanska bilmärken än dem som distribuerades av nämnda importörer. Vid sammanträdet anmodade förstainstansrätten sökandena att utveckla detta påstående, varvid sökandena påpekade att det är ostridigt att det inte fanns någon föreskrift som ålade de fem importörerna att uppträda på det sätt som påtalats i klagomålen. Sökandena åberopade vidare skrivelsen av den 1 juli 1987 i vilken ministeriet för industri, postväsen, telekommunikationer och turism, med hänvisning till de risker som parallellimport innebär för systemet med självbegränsning av försäljningen av japanska fordon, förklarade att sådan import riskerade att gradvis inverka på den faktiska ensamrätt som dessa tilldelats i utbyte mot deras löfte om självbegränsning, eftersom den direkt konkurrerade med de fem godkända importörernas aktiviteter. Sökandena påpekade även att ministeriet i denna skrivelse uppgav att ”om en sådan praxis utveckla[de]s [kunde] det snabbt leda till att de godkända importörerna ifråga[satte] hela systemet med självbegränsning”.
- 59 Sökandena har dessutom påpekat att kommissionen själv vid sammanträdet i mål T-387/94 uppgav att den franska förvaltningens beslut att inte bevilja importtillstånd till andra japanska bilmärken än dem som säljs av de fem ifrågavarande importörerna utgjorde en väsentlig del av det arrangemang som införts och kunde anses utgöra ”gottgörelse” för att importörerna accepterade den politik som förvaltningen eftersträvade. Sökandena anser att kommissionens förklaring av detta uttalande i svaromålet inte kan godtas, eftersom påtryckningar som inte är möjliga att stå emot är ensidiga handlingar, medan bilaterala förbindelser kräver konsensus. De har tillagt att de fem importörerna gavs uppenbara fördelar genom systemet med importbegränsning.

- 60 Sökandena har vidare gjort gällande att kommissionen, liksom i de mål som gav upphov till domarna i målen Asia Motor France II och Asia Motor France III, gjorde en uppenbart oriktig bedömning av de faktiska omständigheterna genom att anse att det påtalade uppträdanet så till den grad saknade autonomi att det därför inte omfattades av artikel 85.1 i fördraget.
- 61 Sökandena har i det avseendet angett att kommissionen, såsom förstainstansrätten påpekade i målet Asia Motor France III, kunde avslå klagomålen på grund av de ovannämnda importörernas bristande autonomi endast om det på grundval av objektiva, relevanta och samstämmiga uppgifter framgick att företagen ensidigt hade ålagts att agera på detta sätt av de nationella myndigheterna genom påtryckningar som företagen inte kunde stå emot.
- 62 De omständigheter som framkom under kommissionens kompletterande utredning, vilken kommissionen gjorde efter domen i målet Asia Motor France III, kan inte anses utgöra sådana uppgifter. Vad särskilt gäller de fem berörda importörernas uttalanden i svaren på begäran om upplysningar av den 7 maj 1997, enligt vilka de franska myndigheterna såg till att de enskilda kvoterna iakttogs genom att förhindra att intyg om typgodkännande utfärdades, har sökandena påpekat att varken importörerna eller återförsäljarna har väckt talan för att sätta stopp för dessa oegentligheter.
- 63 Sökandena har slutligen gjort gällande att den kompletterande utredningen inte skedde på ett omsorgsfullt och opartiskt sätt samt att det inte gjordes någon riktig analys av de uppgifter som inhämtades.
- 64 Kommissionen har gjort gällande att sökandenas grund avseende en uppenbart oriktig bedömning, såsom den har formulerats av sökandena, följer av en felaktig tolkning av det omtvistade beslutet.

- 65 Kommissionen har understrukit att det tydligt framgår av beslutet att klagomålen avslogs därför att det inte förelåg något konkurrensbegränsande avtal i den mening som avses i artikel 85.1 i fördraget, och inte på grund av att de franska myndigheterna hade utövat påtryckningar, som inte var möjliga för de fem berörda importörerna att stå emot, för att de skulle agera på det sätt som påtalats i klagomålen. Vid sammanträdet medgav emellertid kommissionen att konstaterandet i dess två föregående beslut om avslag, nämligen att importörerna i fråga saknade "autonomi" eller "handlingsutrymme", var något tvetydigt och kunde förstås som att kommissionen ansåg att importörerna hade lagt sig till med ett konkurrensbegränsande uppträdande, men att det inte omfattades av artikel 85.1 i fördraget på grund av att det var de offentliga myndigheterna som ålagt dem detta.
- 66 Kommissionen har angett att det varken av klagomålen eller utredningen av dessa har framkommit några uppgifter som tyder på att det förelåg ett konkurrensbegränsande avtal mellan de fem berörda importörerna.
- 67 Kommissionen har i det avseendet, med hänvisning till punkt 62 i domen i målet Asia Motor France III, erinrat om att de franska myndigheterna själva medgav att de år 1977 hade beslutat att vidta åtgärder för att begränsa införseln av japanska fordon till 3 procent av marknaden i moderlandet Frankrike.
- 68 Kommissionen har vidare påpekat att de franska myndigheterna även har medgett att de 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 (domen i målet Asia Motor III, punkt 62). Det system med importbegränsning som infördes krävde således inte någon konkurrensbegränsande samverkan mellan de berörda importörerna, utan baserades enbart på bilaterala förbindelser mellan var och en av importörerna och de franska myndigheterna. Kommissionen har i det avseendet förklarat att den stabilisering av försäljningen till den nivå som myndigheterna önskade framgick av uppgifter som myndigheterna direkt och muntligen lämnade till var och en av importörerna, vilket framgår av skrivelserna av den 6 juni 1997 från bolaget Toyota, av den 9 juni 1997 från bolaget Nissan, av den 9 juni 1997 från bolaget Mazda och av den 24 juni 1997 från bolaget

Honda. Det ankom på dessa importörer att iaktta den individuella gräns som myndigheterna fastställt för dem. Kommissionen har tillagt att, såsom de franska myndigheterna uppgav i svaret av den 11 november 1993 på kommissionens begäran om upplysningar, ”det faktum att införseln begränsades till en viss volym oundvikligen förutsatte att man även fastställde fördelningen av volymen på de olika märkena: i annat fall skulle de franska myndigheterna inte ha någon möjlighet att kontrollera och kräva att den fastställda sammanlagda volymen iakttas.”

- 69 Kommissionen har även hävdats att de franska myndigheterna säkerställde att de kvoter som de fem importörerna tilldelats iakttogs genom att förhindra utfärdandet av intyg om typgodkännande för de fordon som importerats utöver dessa kvoter. Tack vare den kompletterande utredning som kommissionen gjorde efter domen i målet Asia Motor France III kunde kommissionen inhämta samstämmiga uttalanden avseende detta från de berörda importörerna samt en särskilt talande skrivelse av den 27 februari 1981 från dessa importörer till direktören för metallurgi-, verkstads- samt elektronisk industri vid ministeriet för industri, postväsen, telekommunikationer och turism.
- 70 Enligt kommissionen står det helt klart att dessa importörer endast godtog kvotssystemet på grund av de franska myndigheternas påtryckningar, eftersom systemet stod i strid med deras intressen då det begränsade ökningen av deras marknadsandelar i Frankrike trots att införseln till Frankrike av japanska märken hade ökat från 0,17 procent till 2,51 procent under åren 1970—1977.
- 71 Kommissionen har medgett att systemet *de facto* förhindrade nya företag att få tillträde till marknaden och följaktligen skyddade de fem importörerna med importtillstånd. Detta var emellertid inte en följd av ett avtal mellan dessa importörer, utan enbart en följd av att de franska myndigheterna ville begränsa antalet registreringar av japanska fordon. Importörerna kunde i vilket fall som helst enbart vända sig till de franska myndigheterna om de ville förhindra att nya importtillstånd utfärdades, och det avtal som kom till stånd i detta avseende mellan dessa myndigheter och de enskilda importörerna utgör inte avtal mellan företag i den mening som avses i artikel 85.1 i fördraget. När statsmakten reglerar importen har visserligen varje enskild importör, om den godtar att begränsa sin försäljning, ett intresse av att även utvecklingen av de direkta

konkurrenternas marknadsandelar avstannar. Av detta kan man emellertid inte dra slutsatsen att det förelåg ett avtal mellan företaget.

- 72 Kommissionen har beträffande sitt uttalande vid sammanträdet i mål T-387/94 (se nedan punkt 76) påpekat att det "enbart beskriver ett system med bilaterala förbindelser". Kommissionen har på det sättet velat göra åtskillnad mellan dels förbindelserna mellan de franska myndigheterna och varje enskild importör, vilka inte kan kvalificeras som "avtal mellan företag" i den mening som avses i artikel 85.1 i fördraget, dels eventuella förbindelser mellan importörerna.

Förstainstansrättens bedömning

- 73 Förstainstansrätten erinrar om att kommissionen avlog sökandenas och bolaget Somacos klagomål redan i sitt beslut av den 5 december 1991 med hänsyn särskilt till att de näringsidkare som klagomålen avsåg saknade autonomi. I målet Asia Motor France II fann förstainstansrätten att detta beslut, i den mån det vilade på detta skäl för avslag, var behäftat "med ett uppenbart bedömningsfel när det gäller de faktiska omständigheterna", vilket föranledde kommissionen att göra "en felaktig rättslig bedömning av tillämpligheten av artikel 85 i... fördraget på de ifrågavarande näringsidkarnas beteende" (punkt 55). Förstainstansrätten kom fram till denna slutsats efter att först ha undersökt två handlingar om importen av japanska bilar till Martinique, som hade ingetts av klagandena i det administrativa förfarandet vid kommissionen. Efter att ha konstaterat att dessa omständigheter i akten "vid ett första påseende [utgjorde] ett viktigt indicium på att de fem importörerna hade en reell handlingsfrihet" (punkt 44), undersökte förstainstansrätten motiveringen av beslutet av den 5 december 1991, i den mån kommissionen i beslutet avlog inte bara bolaget Somacos klagomål om att det förekom en konkurrensbegränsande samverkan mellan återförsäljarna på Martinique, utan även sökandenas klagomål om att det förekom en konkurrensbegränsande samverkan mellan importörerna i moderlandet Frankrike. Efter att ha analyserat två andra handlingar, nämligen skrivelsen av den 1 juli 1987 och dom meddelad av Tribunal de commerce de Paris den 16 mars 1990, ansåg förstainstansrätten att de olika handlingarna i akten inte bekräftade slutsatsen att

näringsidkarna i moderlandet Frankrike och på Martinique, som de olika klagomålen avsåg, inte hade någon handlingsfrihet eller något "handlingsutrymme" (punkt 55).

- 74 Till följd av att förstainstansrätten i målet Asia Motor France II ogiltigförklarade beslutet av den 5 december 1991, återupptog kommissionen undersökningen av ovannämnda klagomål genom att skicka en begäran om upplysningar till de franska myndigheterna och till de återförsäljare på Martinique som bolaget Somacos klagomål avsåg (se ovan punkterna 16 och 17). I sitt följande beslut av den 13 oktober 1994 om att avslå klagomålen på nytt ansåg kommissionen att undersökningen av svaren på begäran om upplysningar "bekräfta[de] 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". Kommissionen drog följande slutsats: "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."
- 75 För att undersöka lagenligheten av detta skäl för att avslå klagomålen, undersökte förstainstansrätten i domen i målet Asia Motor France III separat det uppträdande som påtalades i sökandenas klagomål avseende importen till moderlandet Frankrike och det uppträdande som påtalades i bolaget Somacos klagomål avseende importen till Martinique.
- 76 Beträffande sökandenas klagomål fann förstainstansrätten att "kommissionen ha[de] 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", och "[n]är det saknas uppgifter som visar att det har förekommit påtryckningar som inte är möjliga att stå emot... 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” (punkt 71). Förstainstansrätten kom fram till denna slutsats efter att först särskilt ha konstaterat att kommissionen hade grundat beslutet på samma omständigheter som dem som hade anförts till stöd för det första skälet för att avslå klagomålen i beslutet av den 5 december 1991. Förstainstansrätten påpekade att de omständigheter som kommissionen i svaromålet och i sin duplik hade betecknat som ”nya” enbart rörde förhållandena på Martinique, och att de svar som de franska myndigheterna hade lämnat på begäran om upplysningar av den 25 augusti 1993 inte innehöll någon omständighet som kunde ge stöd åt eller uttryckligen bekräfta uppfattningen att importörerna i fråga inte kunde klandras i något avseende och att dessa enbart hade vidtagit åtgärder som hade beslutats av statsmakten, utan att därvid ha något handlingsutrymme (punkt 66). Under dessa omständigheter konstaterade förstainstansrätten att det inte fanns någon uppgift i akten som visade att importörerna faktiskt hade utsatts för sådana påtryckningar och att någon undersökning beträffande denna omständighet inte hade företagits under det administrativa förfarandet hos de franska myndigheterna eller importörerna i moderlandet Frankrike (punkt 68). Vidare påpekade förstainstansrätten att ”kommissionen vid sammanträdet ha[de] uppgivit att förvaltningens beslut att inte bevilja importtillstånd för andra japanska märken än de fem ifrågavarande importörernas utg[jorde] en väsentlig del av det arrangemang som införts och [kunde] anses utgöra ’en gottgörelse’ för att importörerna accepterade den politik som förvaltningen eftersträvade. Detta före[föll] vid en första anblick utesluta att de franska myndigheterna ha[de] utövat påtryckningar som företagen inte ha[de] kunnat stå emot”, vilket bekräftades av skrivelsen av den 1 juli 1987 (punkt 69).

77 Beträffande bolaget Somacos klagomål fann förstainstansrätten däremot att skälet för avslag, som avsåg att återförsäljarna på Martinique saknade autonomi vid genomförandet av det aktuella importsystemet, inte grundade sig på en uppenbart oriktig bedömning av de faktiska omständigheterna. Förstainstansrätten påpekade att de nya uppgifter som hade inhämtats vid den undersökning som hade utförts efter domen i målet Asia Motor France II motiverade en ny tolkning av de handlingar som förstainstansrätten efter en första analys i denna dom hade tillmätt stort värde som bevis för att det sannolikt förelåg en gemensam vilja.

78 I förevarande mål skall förstainstansrätten undersöka om skälet att det inte förelåg någon konkurrensbegränsande samverkan som förbjuds i artikel 85 i

fördraget, vilket åberopades i det omtvistade beslutet för att avslå sökandenas klagomål, har tillräckligt stöd i de uppgifter som kommissionen inhämtade, däribland uppgifter som framkom vid den kompletterande utredning som gjordes efter domen i målet Asia Motor France III.

- 79 För det första kan det konstateras att flera nya uppgifter bekräftar de franska myndigheternas påstående om att de år 1977 antog en politik som syftade till att begränsa införseln av japanska fordon till moderlandet Frankrike till den nivå som då hade uppnåtts, nämligen 3 procent av det sammanlagda antalet registrerade fordon i detta land, åtminstone fram till år 1993. Som exempel kan nämnas en "öppen skrivelse till industriministern", upprättad år 1981 av de fem importörerna i fråga, vilken bifogades skrivelsen av den 6 juni 1997 från bolaget Toyota samt skrivelsen av den 9 juni 1997 från bolaget Nissan, en tidningsartikel i Le Monde från den 6 februari 1981, vilken även den bifogades de två sistnämnda skrivelserna, en gemensam skrivelse av den 27 februari 1981 från de fem importörerna i fråga till direktören för avdelningen för "metallurgi-, verkstads- samt elektronisk industri" vid ministeriet för industri, postväsen, telekommunikationer och turism, vilken bifogades skrivelsen av den 24 juni 1997 från bolaget Honda.
- 80 För det andra bekräftar nya uppgifter de franska myndigheternas påstående om att de därefter tillämpade denna kvot på sammanlagt 3 procent i förhållande till importörerna i fråga. Detta påstående bekräftas nämligen av ovannämnda "öppna skrivelse till industriministern" och tidningsartikeln i Le Monde från den 6 februari 1981, där man nämner "den franska regeringens ensidiga beslut att begränsa registreringen av japanska bilar till 3 procent av det totala antalet nyregistreringar per år i Frankrike" samt anger att "de franska myndigheterna efter flera månaders förhandlingar har underrättat Japans ambassadör i Frankrike, Kitahara, om att försäljningen av japanska bilar hädanefter inte får överstiga den nuvarande nivån (3 procent av marknaden) för att inte framtvunga olika hinder som inte avser tull".
- 81 För det tredje bekräftar nya uppgifter de franska myndigheternas påstående om att fördelningen mellan importörerna av den sammanlagda kvoten inte var resultatet av en samordning mellan dessa, eventuellt med stöd av de franska myndigheterna, utan att dessa myndigheter ensidigt påtvungade importörerna

denna fördelning. I skrivelsen av den 6 juni 1997 har således bolaget Toyota gett följande förklaring: "Industriministern sammankallade de fem importörerna med importtillstånd för att muntligen underrätta dem om den kvot som de tilldelats för året utifrån föregående års registreringar. Vid behov justerade industriministern, i enlighet med samma muntliga förfarande, den enskilda kvot som tilldelats vart och ett av märkena med hänsyn till utvecklingen på den franska marknaden." I skrivelsen av den 9 juni 1997 förklarade bolaget Nissan att "den kvot på 3 procent som sedan år 1997 tilldelats japanska bilar fördelades av den franska förvaltningen, egenmäktigt och separat för varje varumärke och alltid muntligen, mellan de fem importörer som beviljats importtillstånd vid denna tidpunkt av industriministern". Där anges vidare att "samtliga importörer med säte i Parisregionen således befann sig nära industriministeriet, vilket inte tvekade att först sammankalla dem i början av varje kalenderår för att ange de beräknade kvoterna för året och därefter sammankalla dem vid olika tillfällen för att meddela ministeriets ändringar av den ursprungliga kvoten, med hänsyn till utvecklingen av registreringen av fordon på den nationella marknaden". I en skrivelse från samma dag har bolaget Mazda angett att "kvoten fastställdes muntligen varumärke för varumärke". Slutligen har bolaget Honda i sin skrivelse av den 24 juni 1997 angett följande: "det är... allmänt känt att kvoten på 3 procent fördelades mellan de fem enskilda japanska importörer som hade importtillstånd år 1977 muntligen av industriministeriet på ett fullständigt enväldigt sätt".

82 Dessa samstämmiga uttalanden bekräftas av konstaterandena i beslut 94-D-05, fattat av Conseil de la concurrence den 18 januari 1994, "om förfaranden som konstaterats på bilmarknaden". I detta beslut har Conseil de la concurrence särskilt angett följande:

"... Begränsningen av andelen japanska fordon till 3 procent på moderlandets marknad och till 15 procent på marknaden på Martinique följer av kvoter som statsmakten infört.... Vid denna reglering har statsmakten även infört villkor för fördelningen mellan importörerna av det antal fordon som får importeras till

Frankrike, och fastställt denna fördelning så att den sammanlagda kvoten kan spridas på årets försäljning.”

”... Om konkurrensen har snedvridits på grund av att möjligheten för japanska och koreanska fordon att få tillträde till den franska bilmärknaden var begränsad och på grund av att den sammanlagda marknadsandelen för dessa fordon varje år utan konkurrens har fördelats mellan varumärkena Toyota, Nissan, Mazda, Honda och Mitsubishi, beror det på att förvaltningen — inte de berörda företagen — tog initiativ till detta.... Den undersökning som inleddes på begäran av ordföranden för Conseil de la concurrence styrker inte att uppträdandet bland importörerna med importtillstånd eller bland deras återförsäljare på Martinique kan betraktas åtskilt från förvaltningens beslut. Detta har för övrigt bekräftats inför Conseil de la concurrence av direktören för nyckel- och producentkapitalvaruindustrin vid ministeriet för industri och utrikeshandel, som uppgav att ’alla frågor beträffande deras uppträdande måste ta hänsyn till att företagen inte ansvarade för administrationen av systemet’”.

83 En talan mot detta beslut anhängiggjordes vid Cour d’appel de Paris, vilken i en dom av den 3 februari 1995 bekräftade att Conseil de la concurrence hade fog för ovannämnda uttalanden.

84 För det fjärde tyder ett flertal nya uppgifter på att de franska myndigheterna såg till att de enskilda kvoterna, och följaktligen även den sammanlagda kvoten, iaktogs genom att fördröja eller vägra utfärda intyg om typgodkännande, vilka är oundgängliga för att fordon skall kunna föras ut på marknaden i Frankrike. Detta framgår uttryckligen av den ovannämnda ”öppna skrivelsen till industriministern”, vars huvudsakliga syfte var just att erhålla ”intyg om typgodkännande som ännu inte avgjorts”, samt skrivelsen av den 27 februari 1981, där de fem berörda importörerna angav att utfärdandet av intyg om typgodkännande förutsatte att kvoten om 3 procent iaktogs och de beklagade sig över att de

behöriga myndigheterna höll inne vissa intyg sedan september månad året innan. Även i ovannämnda tidningsartikel i Le Monde av den 6 februari 1981 hänvisas det till "administrativt krångel som försenar typgodkännande av nya japanska bilmodeller", till klagomål som importörer av japanska bilar till Frankrike ingett till utrikesministeriet med anledning av att "deras ansökningar om typgodkännande inte [hade] avgjorts eller [hade] förhindrats avsevärt" och till den omständigheten att den japanska regeringen hade för avsikt att vända sig med denna fråga till instanser som är behöriga enligt GATT-avtalet. Detta framgår även av en tidningsartikel som bifogades bolaget Nissans skrivelse av den 9 juni 1997, där följande anges: "[E]nligt nyhetsbyrån Kyodo har den japanska regeringen vänt sig till Frankrike för att protestera mot diskrimineringen av japanska bilar som vägrats intyg om typgodkännande och som därför inte kan säljas där". Bolaget Mazda bifogade dessutom till sin skrivelse av den 9 juni 1997 en kopia av en skrivelse av den 19 februari 1981 från en av dess återförsäljare till ministeriet för industri, postväsen, telekommunikationer och turism, i vilken återförsäljaren beklagade sig över att ha väntat mer än fyra månader på intyg om typgodkännande samt underströk vilka ödesdigra konsekvenser detta fick för dennes verksamhet. Slutligen anges följande i ett utdrag ur ett pressklipp av den 24 mars 1981, vilket bifogades bolaget Hondas skrivelse av den 24 juni 1997:

"För tillfället får nitton japanska bilmodeller i praktiken inte säljas på den franska marknaden, eftersom industriministeriet inte har tillhandahållit något 'protokoll' från Service des Mines [bilprovning] som visar att de är förenliga med de franska reglerna för typgodkännande."

85 Av det ovan anförda följer att kommissionens slutsats, att sökandenas klagomål inte är grundade eftersom det inte föreligger någon konkurrensbegränsande samverkan i den mening som avses i artikel 85.1 i fördraget, är grundad på objektiva, relevanta och samstämmiga uppgifter.

86 Förstainstansrätten anser att inget av de argument som sökandena har åberopat ifrågasätter denna slutsats.

- 87 De nya uppgifter som inhämtades vid den kompletterande utredning som utfördes efter domen i målet Asia Motor France III möjliggör nämligen en ny analys av de uppgifter som förstainstansrätten i målen Asia Motor France II och Asia Motor France III tillmätte stort värde som bevis för att det sannolikt förelåg en gemensam vilja.
- 88 Även om det i skrivelsen av den 1 juli 1987 hänvisas till att de fem berörda importörerna hade "gett löfte om självbegränsning", är det mot ovannämnda bakgrund svårt att anse att dessa åtaganden var frivilliga. Uppgifter bland handlingarna i målet visar tvärtom att importörerna inte hade något annat val än att rätta sig efter de åtgärder som de franska myndigheterna vidtagit. Påståendet i skrivelsen av den 1 juli 1987 att importörerna med importtillstånd kunde ifrågasätta importregleringen av japanska bilar till moderlandet Frankrike är av samma skäl inte längre trovärdigt.
- 89 Vad beträffar det faktum att de fem importörerna lämnades "gottgörelse" genom den franska förvaltningens beslut om att inte utfärda importtillstånd till andra japanska bilmärken (se skrivelsen av den 1 juli 1987 och kommissionens ovan i punkt 76 nämnda uttalande vid sammanträdet i mål T-387/94) kan den förklaring som kommissionen gav vid sammanträdet, enligt vilken den franska förvaltningen därigenom försökte att begränsa nackdelarna med den politik som införts, rimligen godtas.
- 90 De slutsatser som Tribunal de commerce de Paris kom fram till i sin dom av den 16 mars 1990 (se punkterna 52 och 53 i domen i målet Asia Motor France II) motsägs nu av de nya uppgifter som kommissionen har inhämtat.

- 91 Av det ovan anförda följer att talan inte kan vinna bifall på den grunden att det gjordes en uppenbart oriktig bedömning av de faktiska omständigheterna.

Den andra grunden: åsidosättande av artikel 176 i fördraget

Parternas argument

- 92 Sökandena har hävdad att kommissionen i strid med artikel 176 i fördraget inte har vidtagit de åtgärder som är nödvändiga för att följa domen i målet Asia Motor France III.
- 93 Enligt sökandena innehåller det omtvistade beslutet samma felaktiga bedömning av de faktiska omständigheterna och samma felaktiga rättstillämpning som förstainstansrätten påtalade i denna dom.
- 94 De anser att kommissionen inte gjorde den kompletterande utredningen av klagomålen på ett noggrant och omsorgsfullt sätt. Den skickade bara en ny begäran om upplysningar till de berörda importörerna som innehöll olämpliga och ledande frågor avseende faktiska omständigheter som daterar sig ett tjugotal år tillbaka, och den gjorde inte en noggrann analys av svaren på dessa frågor. Vidare utfördes inte någon ytterligare undersökning hos de franska myndigheterna.

- 95 Vidare anser sökandena att kommissionen i vilket fall som helst inte har inhämtat någon ny uppgift som styrker påståendet att myndigheterna utövade påtryckningar på de fem importörerna som inte var möjliga att stå emot, för att de skulle agera på det sätt som sökandena har påtalat i sina klagomål.
- 96 Kommissionen har genmält att den har följt domen i målet Asia Motor France III till fullo genom att återuppta utredningen av klagomålen.
- 97 Kommissionen har angett att det vid den tidigare utredningen hos de franska myndigheterna redan hade framkommit upplysningar som framstod som fullständiga och relevanta avseende den begränsning av import av japanska fordon som dessa myndigheter genomfört. Kommissionen har i det avseendet påpekat att dessa myndigheter vid två tillfällen, som svar på begäran om upplysningar, uppgav att importörerna av japanska bilar till Frankrike enbart hade följt de beslut som statsmakten fattat inom ramen för handelsförbindelserna mellan Frankrike och Japan och att de franska myndigheterna kunde föreskriva ändringar för det fall de tillåtna försäljningsvolymerna överskreds. Kommissionen har tillagt att det även framgick av en skrivelse av den 19 augusti 1982 från statssekreteraren vid ministeriet för Frankrikes utomeuropeiska departement och territorier att utfärdandet av intyg om typgodkännande användes för att garantera att regleringen följdes och att det inte var nödvändigt att anta formella bestämmelser. Kommissionen har angett att den, under dessa omständigheter och med hänsyn till att importbegränsningen enbart reglerades muntligen, ansåg att det inte var ändamålsenligt att efterforska nya faktiska eller rättsliga omständigheter hos de franska myndigheterna.
- 98 Kommissionen har uppgett att den emellertid ansåg att det, för att följa anvisningarna i punkt 68 i domen i målet Asia Motor France III, var nödvändigt att från importörerna i fråga få bevis rörande eventuella påtryckningar från de franska myndigheterna för att importregleringen skulle iakttas samt en förklaring

till varför importörerna inte kunde motstå dessa påtryckningar. Kommissionen har uppgett att den i detta syfte den 7 maj 1997 skickade importörerna en ny begäran om upplysningar med stöd av artikel 11 i förordning nr 17.

- 99 Kommissionen har påpekat att importörerna i sina svar på ett samstämmigt sätt beskrev den reglering som de franska myndigheterna införde genom att i samtliga avseenden bekräfta de franska myndigheternas tidigare uttalanden, vilket styrkte kommissionens ståndpunkt till fullo.
- 100 Slutligen anser kommissionen att den inte kan klandras för att ha undersökt klagomålen med bristande omsorg eller noggrannhet. Den har uppgett att den två gånger inhämtade upplysningar från de franska myndigheterna och att den, enligt artikel 14 i förordning nr 17, inte kan genomföra undersökningar hos en medlemsstat, utan enbart hos företag och företagssammanslutningar. Kommissionen har i det avseendet tillagt att det stod den fritt att anse att en undersökning hos importörerna i enlighet med denna bestämmelse skulle ha varit oproportionerlig. Vad slutligen beträffar formuleringen av frågorna i begäran om upplysningar av den 7 maj 1997 följer denna av punkt 68 i domen i målet Asia Motor France III.

Förstainstansrättens bedömning

- 101 Det skall inledningsvis konstateras att när förstainstansrätten ogiltigförklarar en institutions rättsakt, skall institutionen enligt artikel 176 i fördraget vidta de

åtgärder som är nödvändiga för att följa domen. I detta avseende har både domstolen och förstainstansrätten slagit fast att institutionen, för att rätta sig efter domen och följa den fullt ut, skall respektera såväl domslutet i domen som de domskäl som föranlett domslutet och som utgör det nödvändiga stödet för detta, på så sätt att domskälen är nödvändiga för att fastställa den exakta innebörden av domslutet. Det är nämligen i domskälen som den bestämmelse anges som anses vara rättsstridig, och som de exakta skälen redovisas för den rättsstridighet som fastslås i domslutet. Den berörda institutionen skall beakta dessa domskäl när den ogiltigförklarade rättsakten ersätts (domstolens dom av den 26 april 1988 i de förenade målen 97/86, 99/86, 193/86 och 215/86, Asteris m.fl. mot kommissionen, REG 1988, s. 2181, punkt 27, och förstainstansrättens dom av den 27 november 1997 i mål T-224/95, Tremblay m.fl. mot kommissionen, REG 1997, s. II-2215, punkt 72).

- 102 I förevarande mål har sökandena dels kritiserat det sätt på vilket kommissionen utförde den kompletterande utredningen av deras klagomål, dels ifrågasatt relevansen av de uppgifter som inhämtades under denna utredning samt kommissionens analys av dessa.
- 103 Vad beträffar den första anmärkningen erinrar förstainstansrätten om att det framgår av domskälen i domen i målet Asia Motor France III att förstainstansrätten ogiltigförklarade kommissionens beslut av den 13 oktober 1994 i den mån den avslog sökandenas klagomål, efter att ha konstaterat att kommissionen hade gjort sig skyldig till en uppenbart oriktig bedömning av de faktiska omständigheterna genom att utifrån tillgängliga uppgifter anse att de fem berörda importörerna till den grad saknade autonomi i sitt handlande att detta därför föll utanför tillämpningsområdet för artikel 85.1 i fördraget (punkt 71). I domen klandrade förstainstansrätten kommissionen särskilt för att inte ha kontrollerat "hos de franska myndigheterna eller importörerna i det franska moderlandet" (punkt 68) om importörerna hade utsatts för påtryckningar av myndigheterna för att de skulle godta en begränsning av deras import (punkterna 68 och 71). Efter denna dom anmodade kommissionen emellertid importörerna att särskilt styrka att de utsatts för sådana påtryckningar och att de inte kunde stå emot dessa (se ovan punkt 24). Påståendet att de frågor som kommissionen ställde i det avseendet var "olämpliga" och "ledande" kan inte godtas, eftersom dessa frågor uppenbarligen formulerades mot bakgrund av domen i målet Asia Motor France III. Av domskälen i denna dom framgår inte heller att kommissionen, vid den

kompletterande utredningen, nödvändigtvis borde ha erhållit upplysningar även från de franska myndigheterna. Sökandenas kritik mot den kompletterande utredningen är därför inte berättigad.

104 Argumentet att de uppgifter som inhämtades under den kompletterande utredningen saknade relevans och inte analyserades på ett noggrant sätt av kommissionen kan inte godtas, eftersom förstainstansrätten i förevarande mål (se ovan punkterna 78—90) har funnit att dessa uppgifter, tillsammans med de uppgifter som redan fanns tillgängliga, i tillräcklig grad motiverar kommissionens slutsats att klagomålen skulle avslås, eftersom det inte förelåg någon samverkan som var förbjuden enligt artikel 85.1 i fördraget.

105 Av det ovan anförda följer att talan inte kan vinna bifall på den grunden att artikel 176 i fördraget har åsidosatts.

106 Av detta följer att talan skall ogillas i sin helhet.

Rättegångskostnader

107 Enligt artikel 87.2 i rättegångsreglerna skall tappande part förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna, om detta har yrkats. Kommissionen har yrkat att sökandena skall förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna. Eftersom sökandena har tappat målet, skall kommissionens yrkande bifallas.

På dessa grunder beslutar

FÖRSTAINSTANSRÄTTEN (femte avdelningen)

följande dom:

- 1) Yrkandet att förstainstansrätten formellt skall fastslå att sökandena har förbehållit sig rätten att senare framföra skadeståndsanspråk mot kommissionen avvisas.
- 2) Talan ogillas i övrigt.
- 3) Sökandena skall bära sina rättegångskostnader samt solidariskt ersätta kommissionens rättegångskostnad, inklusive de kostnader som avses i beslutet av den 21 maj 1999.

García-Valdecasas

Lindh

Cooke

Avkunnad vid offentligt sammanträde i Luxemburg den 26 oktober 2000.

H. Jung

P. Lindh

Justitiesekreterare

Ordförande