

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ (πέμπτο τμήμα)
της 26ης Οκτωβρίου 2000 *

Στην υπόθεση T-154/98,

Asia Motor France SA, με έδρα το Chemille (Γαλλία), υπό δικαστική εκκαθάριση, εκπροσωπούμενη από τον δικηγόρο A. F. Bach, εκκαθαριστή,

Jean-Michel Cesbron, ασκών εμπορία υπό τον διακριτικό τίτλο JMC Automobiles, κάτοικος Chemille, του οποίου η επιχείρηση τελεί υπό δικαστική εκκαθάριση, εκπροσωπούμενος από τον δικηγόρο A. F. Bach, εκκαθαριστή,

Monin automobiles SA, με έδρα το Bourg-de-Péage (Γαλλία), υπό δικαστική εκκαθάριση, εκπροσωπούμενη από τον δικηγόρο N. Grandjean, εκκαθαριστή,

Europe auto service (EAS) SA, με έδρα το Livange (Λουξεμβούργο), υπό δικαστική εκκαθάριση, εκπροσωπούμενη από τον δικηγόρο P. Schiltz, διαχειριστή,

εκπροσωπούμενοι στην παρούσα δίκη από τον J.-C. Fourgoux, δικηγόρο Παρισιού και Βρυξελλών, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο τον δικηγόρο P. Schiltz, 4, rue Béatrix de Bourbon,

προσφεύγοντες,

κατά

Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενης από τους G. Marengo, κύριο νομικό σύμβουλο, και L. Guérin, εμπειρογνώμονα κράτους

* Γλώσσα διαδικασίας: η γαλλική.

μέλους αποσπασμένο στην Επιτροπή, και στη συνέχεια από τον G. Marengo και την F. Siredey-Garnier, εμπειρογνώμονα κράτους μέλους αποσπασμένη στην Επιτροπή, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο τον C. Gómez de la Cruz, Centre Wagner, Kirchberg,

καθής,

που έχει ως αντικείμενο προσφυγή ακυρώσεως κατά της αποφάσεως της Επιτροπής της 15ης Ιουλίου 1998, περί απορρίψεως των καταγγελιών που υπέβαλαν οι προσφεύγοντες σχετικά με πρακτικές συμπράξεων που καταγγέλλθηκαν ως αντιβαίνουσες στο άρθρο 85 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρο 81 ΕΚ),

ΤΟ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ
(πέμπτο τμήμα),

συγκείμενο από τους R. García-Valdecasas, Πρόεδρο, P. Lindh και J. D. Cooke, δικαστές,

γραμματέας: B. Pastor, κύρια υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της προφορικής διαδικασίας της 4ης Μαΐου 2000,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

Ιστορικό της διαφοράς

- 1 Οι προσφεύγουσες επιχειρήσεις ασχολούνταν με την εισαγωγή και την εμπορία στη Γαλλία ιαπωνικών οχημάτων τα οποία είχαν τεθεί υπό καθεστώς ελεύθερης κυκλοφορίας σε άλλα κράτη μέλη της Κοινότητας, όπως το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο. Οι προσφεύγουσες τελούν σήμερα υπό δικαστική εκκαθάριση.
- 2 Θεωρώντας ότι πλήττεται από παράνομη σύμπραξη μεταξύ πέντε εισαγωγέων ιαπωνικών οχημάτων στη Γαλλία, συγκεκριμένα μεταξύ των Sidat Toyota France, Mazda France Motors, Honda France, Mitsubishi Sonauto και Richard Nissan SA, μία από τις προσφεύγουσες επιχειρήσεις, συγκεκριμένα ο J.-M. Cesbron, κατέθεσε στις 18 Νοεμβρίου 1985 καταγγελία ενώπιον της Επιτροπής για παράβαση του άρθρου 30 της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποίησης, άρθρου 28 ΕΚ) και του άρθρου 85 της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποίησης, άρθρου 81 ΕΚ).
- 3 Στις 29 Νοεμβρίου 1988 οι προσφεύγουσες υπέβαλαν νέα καταγγελία κατά των ανωτέρω πέντε εισαγωγέων βάσει του άρθρου 85 της Συνθήκης.
- 4 Με την τελευταία αυτή καταγγελία, οι προσφεύγουσες ισχυρίστηκαν κατ' ουσίαν ότι οι προαναφερθέντες πέντε εισαγωγείς ιαπωνικών οχημάτων είχαν αναλάβει έναντι των γαλλικών αρχών την υποχρέωση να μην πωλούν στην εσωτερική γαλλική αγορά

αριθμό οχημάτων ανώτερο του 3 % του αριθμού των αδειών κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων που είχαν ταξινομηθεί σε όλο το γαλλικό έδαφος κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος. Κατά την καταγγελία, οι ίδιοι αυτοί εισαγωγείς είχαν συνεννοηθεί να καταναείμουν μεταξύ τους αυτή την ποσόστωση σύμφωνα με προκαθορισμένους κανόνες, αποκλείοντας κάθε άλλη επιχείρηση που θα επιθυμούσε να διαθέσει στη Γαλλία ιαπωνικά οχήματα σημάτων διαφορετικών από εκείνα που πωλούσαν οι συμμετέχοντες στην καταγγελλόμενη σύμπραξη.

Οι προσφεύγουσες ισχυρίστηκαν επίσης στην καταγγελία τους ότι, ως αντάλλαγμα γ' αυτόν τον αυτοπεριορισμό, οι γαλλικές αρχές πολλαπλασίασαν τα εμπόδια στην ελεύθερη κυκλοφορία ιαπωνικών οχημάτων άλλων σημάτων πλην των πέντε που πωλούσαν οι συμμετέχοντες στην καταγγελλόμενη σύμπραξη εισαγωγείς.

Βάσει του άρθρου 11, παράγραφος 1, του κανονισμού 17 του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1962, πρώτου κανονισμού εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης (ΕΕ ειδ. έκδ. 08/001, σ. 25), η Επιτροπή ζήτησε, με έγγραφο της 9ης Ιουνίου 1989, πληροφορίες από τους εισαγωγείς κατά των οποίων στρέφονταν οι καταγγελίες. Δεδομένου ότι, με έγγραφο της 20ής Ιουλίου 1989, η γαλλική γενική διεύθυνση βιομηχανίας και χωροταξίας έδωσε οδηγίες στους εν λόγω εισαγωγείς να μην απαντήσουν σ' ένα από τα ερωτήματα της Επιτροπής, η τελευταία, με έγγραφο της 16ης Οκτωβρίου 1989, ζήτησε πληροφορίες από τις γαλλικές αρχές. Στις 28 Νοεμβρίου 1989 οι γαλλικές αρχές απάντησαν σ' αυτή την αίτηση παροχής πληροφοριών ισχυριζόμενες κυρίως ότι «οι ερωτήσεις που αφορούν τη στάση των επιχειρήσεων που κατονομάζονται στο έγγραφο της Επιτροπής, κατά το μέτρο που η στάση αυτή συνδ[εόταν] με κανόνες ρυθμίσεως που έθεσαν οι δημόσιες αρχές, [ήταν], στο παρόν πλαίσιο, αλυσιτελείς: οι επιχειρήσεις αυτές δεν [διέθεταν] πράγματι καμιά αυτονομία κατά την εφαρμογή αυτής της ρυθμίσεως».

Δεδομένου ότι η Επιτροπή σίωπησε έναντι αυτών, οι προσφεύγουσες της απηύθησαν στις 24 Νοεμβρίου 1989 έγγραφο, ζητώντας της να λάβει θέση επί των καταγγελιών τους. Ενώπιον της συνεχιζομένης σιωπής της Επιτροπής, οι τέσσερις προσφεύγουσες άσκησαν στις 20 Μαρτίου 1990 προσφυγή κατά παραλείψεως και αγωγή αποζημίωσης ενώπιον του Δικαστηρίου. Με διάταξη της 23ης Μαΐου 1990, C-72/90, Asia

Motor France κ.λπ. κατά Επιτροπής (Συλλογή 1990, σ. I-2181), το Δικαστήριο έκρινε απαράδεκτες την προσφυγή κατά παραλείψεως και την αγωγή αποζημιώσεως, καθόσον αφορούσαν την παράλειψη της Επιτροπής να λάβει θέση επί της φερομένης παραβάσεως του άρθρου 30 της Συνθήκης, και παρέπεμψε την προσφυγή ενώπιον του Πρωτοδικείου, καθόσον αυτή αφορούσε την παράλειψη της Επιτροπής να λάβει θέση επί της φερομένης παραβάσεως του άρθρου 85 της Συνθήκης και της εντεύθεν ευθύνης.

8. Εν τω μεταξύ, με έγγραφο της 8ης Μαΐου 1990, ο γενικός διευθυντής της Γενικής Διευθύνσεως Ανταγωνισμού της Επιτροπής πληροφόρησε τις προσφεύγουσες, σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού 99/63/ΕΟΚ της Επιτροπής, της 25ης Ιουλίου 1963, περί των ακροάσεων που προβλέπονται στο άρθρο 19, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού 17 του Συμβουλίου (ΕΕ ειδ. έκδ. 08/001, σ. 37), ότι δεν σκόπευε να δώσει συνέχεια στις καταγγελίες τους και τις κάλεσε να υποβάλουν τις τυχόν παρατηρήσεις τους επί του θέματος αυτού. Στις 29 Ιουνίου 1990 οι επιχειρήσεις αυτές απέστειλαν στην Επιτροπή τις παρατηρήσεις τους, με τις οποίες ενέμεναν στο βάσιμο των καταγγελιών τους.
9. Υπό τις συνθήκες αυτές, με απόφαση της 18ης Σεπτεμβρίου 1992, Τ-28/90, Asia Motor France κ.λπ. κατά Επιτροπής (Συλλογή 1992, σ. ΠΙ-2285, στο εξής: απόφαση Asia Motor France Ι), το Πρωτοδικείο κατάργησε τη δίκη όσον αφορά το αίτημα της προσφυγής που στηριζόταν στο άρθρο 175 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρο 232 ΕΚ). Κατά τα λοιπά, το Πρωτοδικείο απέρριψε το αίτημα αποζημιώσεως των προσφευγουσών ως απαράδεκτο.
10. Στις 5 Ιουνίου 1990 η εταιρία Somaco κατέθεσε επίσης καταγγελία ενώπιον της Επιτροπής, στρεφόμενη κατά της πρακτικής των εταιριών CCIE, SIGAM, SAVA, SIDA και Auto GM, που εδρεύουν όλες στο Lamentin (Μαρτινίκα, Γαλλία) και είναι αποκλειστικοί αντιπρόσωποι των σημάτων Toyota, Nissan, Mazda, Honda και Mitsubishi, αντιστοίχως, και εισαγωγείς οχημάτων των σημάτων αυτών στην εν λόγω νήσο. Με την καταγγελία αυτή, η οποία στηριζόταν στα άρθρα 30 και 85 της Συνθήκης, η Somaco καταφέρθηκε επίσης κατά της πρακτικής των γαλλικών αρχών, υποστηρίζοντας ότι σκοπούσε στην παρεμπόδιση των παραλλήλων εισαγωγών, από την καταγγέλλουσα, οχημάτων ορισμένων ιαπωνικών σημάτων, καθώς και οχημάτων του κορεατικού σήματος Hyundai.

- 11 Με έγγραφο της 9ης Αυγούστου 1990, η Επιτροπή, παραπέμποντας στο έγγραφο της 8ης Μαΐου 1990 που είχε στείλει στις τέσσερις άλλες προσφεύγουσες, ειδοποίησε την εταιρία Somaco ότι δεν σκόπευε να δώσει συνέχεια στην καταγγελία της και την κάλεσε, σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού 99/63, να υποβάλει τις παρατηρήσεις της. Με έγγραφο της 28ης Σεπτεμβρίου 1990, η Somaco υποστήριξε και πάλι το βάσιμο της καταγγελίας της.
- 12 Με έγγραφο της 5ης Δεκεμβρίου 1991, η Επιτροπή κοινοποίησε στις προσφεύγουσες και στην εταιρία Somaco απόφαση απορριπτική των καταγγελιών που είχαν καταθέσει στις 18 Νοεμβρίου 1985, στις 29 Νοεμβρίου 1988 και στις 5 Ιουνίου 1990.
- 13 Η απόρριψη αυτή στηρίχθηκε σε δύο λόγους. Κατά τον πρώτο λόγο απορρίψεως, η συμπεριφορά των πέντε εισαγωγέων κατά των οποίων στράφηκαν οι καταγγελίες ήταν άρρηκτα συνδεδεμένη με την πολιτική των γαλλικών δημοσίων αρχών όσον αφορά τις εισαγωγές ιαπωνικών αυτοκινήτων στη Γαλλία. Στο πλαίσιο της πολιτικής αυτής, οι δημόσιες αρχές όχι μόνον καθόριζαν τη συνολική ποσότητα των οχημάτων που μπορούσαν να εισαχθούν κάθε χρόνο στη Γαλλία, αλλά όριζαν και τις λεπτομέρειες της κατανομής αυτών των ποσοτήτων. Κατά τον δεύτερο λόγο απορρίψεως, δεν υπήρχε σχέση μεταξύ του συμφέροντος των προσφευγουσών και της φερομένης παραβάσεως, διότι η ενδεχόμενη εφαρμογή του άρθρου 85 δεν θα μπορούσε να θεραπεύσει την κατάσταση την οποία οι προσφεύγουσες θεωρούσαν επιζήμια γι' αυτές.
- 14 Με δικόγραφο που κατέθεσαν στη Γραμματεία του Πρωτοδικείου στις 4 Φεβρουαρίου 1992, οι προσφεύγοντες και η εταιρία Somaco άσκησαν προσφυγή ακυρώσεως κατά της προπαρατεθείσας αποφάσεως της 5ης Δεκεμβρίου 1991.
- 15 Με απόφαση της 29ης Ιουνίου 1993, T-7/92, Asia Motor France κ.λπ. κατά Επιτροπής (Συλλογή 1993, σ. II-669, στο εξής: απόφαση Asia Motor France II), το Πρωτοδικείο ακύρωσε την απόφαση της Επιτροπής της 5ης Δεκεμβρίου 1991, καθόσον αφορούσε το άρθρο 85 της Συνθήκης, αφενός μεν, διότι ο πρώτος λόγος απορρίψεως στηρι-

ζόταν σε ανακριβή πραγματική και νομική εκτίμηση των στοιχείων που είχαν υποβληθεί στην κρίση της Επιτροπής, αφετέρου δε, διότι ο δεύτερος λόγος απορρίψεως έπασχε νομική πλάνη.

- 16 Κατόπιν της αποφάσεως αυτής, η Επιτροπή απηύθυνε, στις 25 Αυγούστου 1993, στις γαλλικές αρχές και στους αποκλειστικούς αντιπροσώπους της Μαρτινίκας κατά των οποίων έβαλλε η καταγγελία της εταιρίας Somaco της 5ης Ιουνίου 1990, αιτήσεις παροχής πληροφοριών βάσει του άρθρου 11, παράγραφος 1, του κανονισμού 17.
- 17 Οι αποκλειστικοί αντιπρόσωποι της Μαρτινίκας και οι γαλλικές αρχές απάντησαν στην αίτηση παροχής πληροφοριών της Επιτροπής, αντιστοίχως, κατά τον Οκτώβριο του 1993 και με έγγραφο της 11ης Νοεμβρίου 1993.
- 18 Στις 19 Οκτωβρίου 1993 οι προσφεύγουσες και η εταιρία Somaco απηύθυναν στην Επιτροπή έγγραφο οχλήσεως σύμφωνα με το άρθρο 175 της Συνθήκης.
- 19 Στις 10 Ιανουαρίου 1994 η Επιτροπή απηύθυνε στις προσφεύγουσες και στην εταιρία Somaco ανακοίνωση σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού 99/63. Τους κοινοποίησε επίσης αντίγραφο των απαντήσεων που είχαν δοθεί στις αιτήσεις παροχής πληροφοριών και τους παρέσχε τη δυνατότητα να εξετάσουν τα έγγραφα αποδεικτικά στοιχεία που της είχαν υποβληθεί. Με έγγραφο της 9ης Μαρτίου 1994, οι προσφεύγουσες και η εταιρία Somaco υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους.
- 20 Στις 2 Αυγούστου 1994 οι προσφεύγουσες και η εταιρία Somaco απηύθυναν νέο έγγραφο οχλήσεως στην Επιτροπή.

21 Με έγγραφο της 13ης Οκτωβρίου 1994, η Επιτροπή κοινοποίησε στις προσφεύγουσες και στην εταιρία Somaco νέα απόφαση με την οποία απέρριψε τις καταγγελίες τους. Η απόφαση αυτή επανέλαβε μόνον τον πρώτο λόγο απορρίψεως της αποφάσεως της 5ης Δεκεμβρίου 1991.

22 Με δικόγραφο που κατέθεσαν στη Γραμματεία του Πρωτοδικείου στις 12 Δεκεμβρίου 1994, οι προσφεύγουσες και η εταιρία Somaco άσκησαν προσφυγή κατά παραλείψεως και προσφυγή ακυρώσεως καθώς και αγωγή αποζημιώσεως. Η προσφυγή-αγωγή αυτή στρεφόταν κατά της Επιτροπής και αφορούσε την από 13 Οκτωβρίου 1994 απόφασή της.

23 Με απόφαση της 18ης Σεπτεμβρίου 1996, T-387/94, Asia Motor France κ.λπ. κατά Επιτροπής (Συλλογή 1996, σ. II-961, στο εξής: απόφαση Asia Motor France III), το Πρωτοδικείο απέρριψε ως απαράδεκτα τόσο το αίτημα περί αναγνώρισεως της παραλείψεως όσο και το αίτημα αποζημιώσεως των προσφευγουσών και της εταιρίας Somaco. Απέρριψε επίσης ως αβάσιμο το αίτημα ακυρώσεως καθόσον αφορούσε την απόφαση περί απορρίψεως της καταγγελίας της εταιρίας Somaco της 5ης Ιουνίου 1990. Αντιθέτως, το Πρωτοδικείο ακύρωσε την απόφαση της Επιτροπής της 13ης Οκτωβρίου 1994 στο μέτρο που απέρριψε τις καταγγελίες της 18ης Νοεμβρίου 1985 και της 29ης Νοεμβρίου 1988.

24 Κατόπιν της αποφάσεως αυτής, η Επιτροπή προέβη σε συμπληρωματική έρευνα των καταγγελιών των προσφευγουσών και απηύθυνε στις 7 Μαΐου 1997 στους πέντε εισαγωγείς της μητροπολιτικής Γαλλίας, κατά των οποίων στρέφονταν οι καταγγελίες, αιτήσεις παροχής πληροφοριών δυνάμει του άρθρου 11, παράγραφος 1, του κανονισμού 17, οι οποίες είχαν ως εξής:

«1. Για τα έτη από το 1977 έως και το 1988, παρακαλώ να μου διαβιβάσετε κάθε έγγραφο το οποίο βρίσκεται στην κατοχή σας, προέρχεται αμέσως ή εμμέσως από τις γαλλικές αρχές και αφορά την κατανομή μεταξύ των πέντε εισαγωγέων στη Γαλλία των σημάτων Honda, Mazda, Toyota, Mitsubishi και Nissan μιας ποσοτώσεως εισαγωγής ιαπωνικών αυτοκινήτων.

2. Για τα έτη από το 1977 έως και το 1988, παρακαλώ να μου διαβιβάσετε κάθε έγγραφο το οποίο βρίσκεται στην κατοχή σας, προέρχεται από το Chambre syndicale des importateurs d' automobiles (CSIAM, τότε στην avenue de Wagram αριθ. 33) και αφορά την εκτεθείσα στο σημείο 1 κατανομή.

 3. Παρακαλώ να μου παράσχετε όλες τις εξηγήσεις που μπορούν να αποδείξουν ότι υποστήκατε “ακαταμάχητες πιέσεις” από τις γαλλικές αρχές, υπό την έννοια της αποφάσεως του Πρωτοδικείου της 18ης Σεπτεμβρίου 1996 (προπαρατεθείσα σκέψη 70 της αποφάσεως [Asia Motor France III]).

 4. Παρακαλώ να μου εξηγήσετε τους λόγους για τους οποίους δεν είχατε τη δυνατότητα, όσον αφορά την εταιρία σας, να αντισταθείτε στις πιέσεις αυτές.

 5. Παρακαλώ να μου επισημάνετε την ημερομηνία κατά την οποία έληξε, καθόσον σας αφορά, το κρατικό σύστημα εισαγωγής που θέσπισαν οι γαλλικές αρχές το 1977 για τα αυτοκίνητα τρίτων χωρών, στο σύνολο της γαλλικής επικρατείας, στο πλαίσιο της τότε εμπορικής πολιτικής της Γαλλικής Δημοκρατίας στον τομέα των αυτοκινήτων.»
- 25 Οι εταιρίες Toyota, Nissan, Mazda, Honda και Sonauto απάντησαν σ' αυτές τις αιτήσεις παροχής πληροφοριών, αντιστοίχως στις 6 Ιουνίου 1997, στις 9 Ιουνίου 1997, στις 9 Ιουνίου 1997, στις 24 Ιουνίου 1997 και στις 11 Σεπτεμβρίου 1997.
- 26 Στις 7 Οκτωβρίου 1997 η Επιτροπή απηύθυνε στις προσφεύγουσες ανακοίνωση δυνάμει του άρθρου 6 του κανονισμού 99/63. Με έγγραφο της 5ης Δεκεμβρίου 1997, οι προσφεύγουσες υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους επί της ανακοινώσεως αυτής.

7 Με έγγραφο της 16ης Ιουλίου 1998, η Επιτροπή κοινοποίησε στις προσφεύγουσες απόφαση απορρίπτουσα εκ νέου τις καταγγελίες τους (στο εξής: επίδικη απόφαση). Η Επιτροπή επισήμανε με την απόφαση αυτή ότι οι απαντήσεις που έλαβε κατόπιν των αιτήσεων της παροχής πληροφοριών της 7ης Μαΐου 1997 «επιβεβ[αίωσαν] ότι, κατά το κρίσιμο διάστημα, δεν [υπήρχε] σύμπραξη». Η Επιτροπή προσέθεσε ότι, εν πάση περιπτώσει, δεν υφίστατο επαρκές κοινοτικό συμφέρον δυνάμενο να δικαιολογήσει νέα εκ μέρους της παρέμβαση.

Διαδικασία

8 Με δικόγραφο που κατέθεσαν στη Γραμματεία του Πρωτοδικείου στις 23 Σεπτεμβρίου 1998, οι προσφεύγουσες άσκησαν την υπό κρίση προσφυγή.

9 Με χωριστό δικόγραφο, η Επιτροπή προέβαλε στις 29 Οκτωβρίου 1998 ένσταση απαραδέκτου βάσει των άρθρων 19, πρώτο εδάφιο, του Οργανισμού ΕΚ του Δικαστηρίου και 44, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του Κανονισμού Διαδικασίας του Πρωτοδικείου.

10 Στις 30 Δεκεμβρίου 1998 οι προσφεύγουσες υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους επί της εν λόγω ενστάσεως απαραδέκτου.

Με διάταξη της 21ης Μαΐου 1999, T-154/98, Asia Motor France κ.λπ. κατά Επιτροπής (Συλλογή 1999, σ. II-1703), το Πρωτοδικείο έκρινε την προσφυγή παραδεκτή στο μέτρο που στηρίζεται σε λόγους αντλούμενους από πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως και παράβαση του άρθρου 176 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρου 233 ΕΚ). Η προσφυγή κρίθηκε απαράδεκτη κατά τα λοιπά και το Πρωτοδικείο επικυρώλαχθηκε ως προς τα δικαστικά έξοδα.

- 32 Κατόπιν εκθέσεως του εισηγητή δικαστή, το Πρωτοδικείο (πέμπτο τμήμα) αποφάσισε να προχωρήσει στην προφορική διαδικασία και, στο πλαίσιο των μέτρων οργανώσεως της διαδικασίας, κάλεσε την Επιτροπή να προσκομίσει τις αιτήσεις της για την παροχή πληροφοριών της 7ης Μαΐου 1997 και την απάντηση των πέντε εισαγωγέων κατά των οποίων στρέφονταν οι καταγγελίες και να διευκρινίσει αν οι προσφεύγουσες είχαν λάβει γνώση των εγγράφων αυτών. Με έγγραφο της 9ης Ιουλίου 1999, η Επιτροπή διαβίβασε τα έγγραφα και παρέσχε τις πληροφορίες που ζητήθηκαν.
- 33 Στις 23 Μαρτίου 2000 το Πρωτοδικείο αποφάσισε να περιλάβει στη δικογραφία ορισμένα έγγραφα προσκομισθέντα στο πλαίσιο της υποθέσεως T-387/94:
- το έγγραφο του Υπουργείου Βιομηχανίας, Ταχυδρομείων και Τηλεπικοινωνιών και Τουρισμού της 1ης Ιουλίου 1987 (στο εξής: έγγραφο της 1ης Ιουλίου 1987).
 - το έγγραφο της 19ης Αυγούστου 1982 του Υφυπουργού παρά τω Υπουργώ Υπερπόντιων Διαμερισμάτων και Εδαφών, απευθυνόμενη στον πρόεδρο του *groupement des importateurs de véhicules étrangers Antilles-Guyane*.
 - την απόφαση του *tribunal de commerce de Paris* της 16ης Μαρτίου 1990.
 - την απόφαση 94-D-05 του συμβουλίου ανταγωνισμού της 18ης Ιανουαρίου 1994.
- 34 Οι διάδικοι αγόρευσαν και απάντησαν στις ερωτήσεις του Πρωτοδικείου κατά τη συνεδρίαση της 4ης Μαΐου 2000.

Αιτήματα των διαδίκων

Με το δικόγραφο της προσφυγής τους οι προσφεύγουσες ζητούν από το Πρωτοδικείο:

- να ακυρώσει την προσβαλλομένη απόφαση·

- να λάβει υπόψη ότι επιφυλάσσονται του δικαιώματός τους να ζητήσουν αποκατάσταση της ζημίας που υπέστησαν·

- να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.

Με το υπόμνημά τους απαντήσεως, οι προσφεύγουσες ζητούν «από το Πρωτοδικείο να δεχθεί τα αιτήματά τους διαπιστώνοντας, εν ανάγκη, την προσβολή των θεμελιωδών δικαιωμάτων η οποία προκύπτει από την παράλογα μακρά διάρκεια της διαδικασίας και αποτελεί αυτεπαγγέλτως εξεταζόμενο λόγο ακυρώσεως».

Η Επιτροπή ζητεί από το Πρωτοδικείο:

- να απορρίψει την προσφυγή ως αβάσιμη·

- να καταδικάσει τις προσφεύγουσες στα δικαστικά έξοδα.

38 Με το υπόμνημά της ανταπαντήσεως, η Επιτροπή ζητεί από το Πρωτοδικείο:

- να κηρύξει απαράδεκτο το αίτημα των προσφευγουσών με το οποίο ζητείται να λάβει υπόψη το Πρωτοδικείο ότι επιφυλάσσονται του δικαιώματός τους να ασκήσουν αγωγή κατά της Επιτροπής βάσει του άρθρου 215 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρου 288 ΕΚ).
- να κηρύξει απαράδεκτο τον λόγο ακυρώσεως που αντλείται από την παραβίαση της αρχής της εύλογης προθεσμίας.

Επί του παραδεκτού του λόγου ακυρώσεως που αντλείται από την παραβίαση της αρχής της εύλογης προθεσμίας

Επιχειρήματα των διαδίκων

- 39 Με το υπόμνημά τους ανταπαντήσεως, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι η προθεσμία εντός της οποίας η Επιτροπή αποφάνθηκε επί των καταγγελιών τους είναι υπερβολικά μακρά και, συνεπώς, η Επιτροπή παραβίασε τη γενική αρχή του κοινοτικού δικαίου κατά την οποία καθένας έχει δικαίωμα σε μια δίκαιη δίκη (απόφαση του Δικαστηρίου της 17ης Δεκεμβρίου 1998, C-185/95 P, Baustahlgewebe κατά Επιτροπής, Συλλογή 1998, σ. I-8417, και απόφαση του Πρωτοδικείου της 22ας Οκτωβρίου 1997, T-213/95 και T-18/96, SCK και FNK κατά Επιτροπής, Συλλογή 1997, σ. II-1739).
- 40 Οι προσφεύγουσες φρονούν ότι το Πρωτοδικείο πρέπει να εξετάζει αυτεπαγγέλτως τον λόγο ακυρώσεως που αντλείται από την παραβίαση της αρχής αυτής, δεδομένου ότι πρόκειται περί θεμελιώδους δικαιώματος το οποίο εγγυάται η Ευρωπαϊκή Σύμβαση για την Προάσπιση των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου και των Θεμελιωδών

Ελευθεριών, δυνάμει του άρθρου ΣΤ, παράγραφοι 1 και 2, της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση (νυν, κατόπιν τροποποίησης, άρθρου 6, παράγραφοι 1 και 2, ΕΕ).

Η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι οι προσφεύγουσες προέβαλαν αυτόν τον λόγο ακυρώσεως για πρώτη φορά μόλις με το υπόμνημά τους ανταπαντήσεως και ότι ο λόγος αυτός δεν στηρίζεται σε κανένα νομικό ή πραγματικό στοιχείο προβληθέν κατά τη διαδικασία. Επομένως, πρέπει να απορριφθεί ως απαράδεκτος, δυνάμει του άρθρου 48, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, το οποίο απαγορεύει την προβολή νέων ισχυρισμών κατά τη διάρκεια της δίκης.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

Από τον συνδυασμό των άρθρων 44, παράγραφος 1, στοιχείο γ', και 48, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας προκύπτει ότι το εισαγωγικό της δίκης δικόγραφο πρέπει να περιέχει, μεταξύ άλλων, συνοπτική έκθεση των ισχυρισμών των οποίων γίνεται επίκληση και ότι απαγορεύεται η προβολή νέων ισχυρισμών κατά τη διάρκεια της δίκης, εκτός αν στηρίζονται σε νομικά και πραγματικά στοιχεία που ανέκλυψαν κατά τη διαδικασία. Ωστόσο, ο ισχυρισμός που αποτελεί ανάπτυξη λόγου που προβλήθηκε προηγουμένως, άμεσα ή έμμεσα, με το εισαγωγικό της δίκης δικόγραφο και συνδέεται στενά με τον λόγο αυτόν πρέπει να κρίνεται παραδεκτός (απόφαση του Πρωτοδικείου της 17ης Ιουλίου 1998, T-118/96, Thai Bicycle κατά Συμβουλίου, Συλλογή 1998, σ. II-2991, σκέψη 142).

Εν προκειμένω, υπενθυμίζεται ότι, με την προπαρατεθείσα διάταξη της 21ης Μαΐου 1999, Asia Motor France κ.λπ. κατά Επιτροπής, το Πρωτοδικείο διαπίστωσε ρητώς ότι οι μόνοι δύο λόγοι ακυρώσεως που έχουν εγκύρως υποβληθεί στην κρίση του είναι αυτοί που αντλούνται από πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως και από παράβαση του άρθρου 176 της Συνθήκης. Το Πρωτοδικείο διαπίστωσε, μεταξύ άλλων, ότι από το δικόγραφο της προσφυγής δεν προέκυπτε ότι οι προσφεύγουσες είχαν προβάλει και λόγο ακυρώσεως αντλούμενο από την προσβολή των δικαιωμάτων άμυνας.

- 44 Συνεπώς, ο λόγος ακυρώσεως που αντλείται από την παραβίαση της αρχής της εύλογης προθεσμίας, χωρίς να συνδέεται με κανέναν από τους δύο λόγους ακυρώσεως που προβάλλονται με το δικόγραφο της προσφυγής, πρέπει να θεωρηθεί ως προβληθείς για πρώτη φορά με το υπόμνημα απαντήσεως.
- 45 Κανένα νέο στοιχείο δεν προέκυψε κατά τη διαδικασία, το οποίο να δικαιολογεί την καθυστερημένη προβολή αυτού του λόγου ακυρώσεως εκ μέρους των προσφευγουσών. Συνεπώς, ο λόγος αυτός πρέπει να κριθεί απαράδεκτος δυνάμει των προπαρατεθεισών διατάξεων του Κανονισμού Διαδικασίας.
- 46 Είναι αληθές ότι το Πρωτοδικείο μπορεί να εξετάζει αυτεπαγγέλτως την παράβαση ουσιώδους τύπου και, ιδίως, των δικονομικών εγγυήσεων που παρέχει η κοινοτική έννομη τάξη (απόφαση του Δικαστηρίου της 7ης Μαΐου 1991, C-291/89, Interhotel κατά Επιτροπής, Συλλογή 1991, σ. I-2257, σκέψη 14, και απόφαση του Πρωτοδικείου της 13ης Δεκεμβρίου 1999, T-9/96 και T-211/96, Européenne automobile κατά Επιτροπής, Συλλογή 1999, σ. II-3639, σκέψη 31). Εντούτοις, δεδομένου ότι το Πρωτοδικείο αποφάνθηκε ήδη επί του ποιοι λόγοι ακυρώσεως προβλήθηκαν προσηκόντως με το δικόγραφο της προσφυγής (βλ. την προπαρατεθείσα διάταξη της 21ης Μαΐου 1999, Asia Motor France κ.λπ. κατά Επιτροπής), παρέλκει εν προκειμένω η αυτεπάγγελτη εξέταση του λόγου αυτού.

Επί του παραδεκτού του αιτήματος με το οποίο ζητείται να λάβει υπόψη το Πρωτοδικείο ότι οι προσφεύγουσες επιφυλάσσονται του δικαιώματός τους να ζητήσουν αποκατάσταση της ζημίας που υπέστησαν

- 47 Παρατηρείται, κατ' αρχάς, ότι οι προσφεύγουσες δεν υπέβαλαν παρατηρήσεις επί του προβληθέντος από την Επιτροπή απαραδέκτου.
- 48 Στη συνέχεια, επισημαίνεται ότι, στο πλαίσιο προσφυγής που ασκείται δυνάμει του άρθρου 173 της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποιήσεως, άρθρου 230 ΕΚ), δεν απόκειται στον κοινοτικό δικαστή να λαμβάνει υπόψη ότι ένας διάδικος επιφυ-

λάσσεται του δικαιώματος να ασκήσει αγωγή αποζημιώσεως. Συνεπώς, το σχετικό αίτημα των προσφευγουσών πρέπει να κριθεί απαράδεκτο.

Επί της ουσίας

Προς στήριξη της προσφυγής τους, οι προσφεύγουσες επικαλούνται δύο λόγους ακυρώσεως, αντλούμενους, πρώτον, από πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως και, δεύτερον, από παράβαση του άρθρου 176 της Συνθήκης.

Προκαταρκτικές παρατηρήσεις

Υπενθυμίζεται ότι οι καταγγελίες τις οποίες κατέθεσαν οι προσφεύγουσες περιείχαν δύο, στην ουσία, αιτιάσεις. Με την πρώτη, καταγγελλόταν η ύπαρξη συμπράξεως μεταξύ των εισαγωγέων στη Γαλλία οχημάτων πέντε ιαπωνικών σημάτων (Toyota, Honda, Mazda, Mitsubishi και Nissan) και των γαλλικών αρχών προκειμένου οι εισαγωγείς αυτοί να περιορίσουν τις εισαγωγές τους στη γαλλική αγορά, με αντάλλαγμα τη δέσμευση των γαλλικών αρχών ότι θα διατηρούσαν την αποκλειστικότητα των ιαπωνικών οχημάτων. Η δεύτερη αιτίαση αφορούσε την ύπαρξη συμπράξεως μεταξύ των ίδιων αυτών επιχειρήσεων και είχε ως αντικείμενο τη μεταξύ τους κατανομή της ποσοστώσεως που είχε ως άνω καθοριστεί.

Με την επίδικη απόφαση, η Επιτροπή απέρριψε τις καταγγελίες αυτές, αφενός, διότι δεν υπήρχε σύμπραξη υπό την έννοια του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης και, αφετέρου, με την αιτιολογία ότι δεν υπήρχε επαρκές κοινοτικό συμφέρον για τη συνέχιση της διαδικασίας. Με την προσφυγή τους, οι προσφεύγουσες αμφισβητούν τη νομιμότητα του πρώτου λόγου απορρίψεως που δέχθηκε η Επιτροπή.

- 52 Όσον αφορά τον πρώτο λόγο απορρίψεως, η Επιτροπή εκθέτει στην προσβαλλομένη απόφαση τα εξής:

«(...) κατά το κρίσιμο χρονικό διάστημα, οι γαλλικές δημόσιες αρχές καθόριζαν στην αρχή κάθε έτους για καθέναν από τους αναγνωρισμένους εισαγωγείς τον αριθμό οχημάτων που του επιτρεπόταν να εισαγάγει. Συνεπώς, η κατανομή της συνολικής ποσοστώσεως του 3 % αποτελούσε αποκλειστική ευθύνη των γαλλικών αρχών. Αντιθέτως προς τους ισχυρισμούς των καταγγελλουσών επιχειρήσεων, οι εισαγωγείς δεν προέβησαν σε κατανομή, αλλά όφειλαν να τηρούν τις ποσοστώσεις πωλήσεων που τους επιβάλλονταν μονομερώς από τις διοικητικές αρχές. Έτσι, επιβεβαιώνεται ότι, όσον αφορά την κατανομή της συνολικής ποσοστώσεως, δεν υπήρξε σύμπτωση βουλήσεων μεταξύ των πέντε εισαγωγέων και, κατά συνέπεια, δεν υπήρξε σύμπτωση υπό την έννοια του άρθρου 85, παράγραφος 1» (σκέψη 6).

«(...) η πίεση των γαλλικών αρχών δεν ασκήθηκε στην ομάδα των εισαγωγέων προκειμένου να συνεννοηθούν μεταξύ τους ώστε να διασφαλισθεί η τήρηση της συνολικής ποσοστώσεως του 3 %, αλλά (...) ασκήθηκε σε κάθε εισαγωγέα προκειμένου αυτός να τηρεί ορισμένο μέρος της ποσοστώσεως καθοριζόμενο από τις ίδιες τις διοικητικές αρχές. Προκειμένου οι γαλλικές αρχές να επιτύχουν τον σκοπό τους, δεν ήταν ανάγκη οι εισαγωγείς να διατηρούν επαφές μεταξύ τους» (σκέψη 12).

- 53 Υπενθυμίζεται ότι ο δικαστικός έλεγχος των πράξεων της Επιτροπής, επειδή συνεπάγεται πολυσύνθετες οικονομικές εκτιμήσεις, πρέπει να περιορίζεται στην εξακρίβωση της τηρήσεως των κανόνων διαδικασίας και αιτιολογίας, καθώς και στην εξακρίβωση της ουσιαστικής ακρίβειας των πραγματικών περιστατικών και της ελλείψεως προδήλου πλάνης εκτιμήσεως και καταχρήσεως εξουσίας (αποφάσεις του Δικαστηρίου της 17ης Νοεμβρίου 1987, 142/84 και 156/84, BAT και Reynolds κατά Επιτροπής, Συλλογή 1987, σ. 4487, σκέψη 62, και της 15ης Ιουνίου 1993, C-225/91, Matra κατά Επιτροπής, Συλλογή 1993, σ. I-3203, σκέψεις 23 και 25· αποφάσεις Asia Motor France II, σκέψη 33, και Asia Motor France III, σκέψη 46).

- 54 Πρέπει, εξάλλου, να υπογραμμισθεί ότι, στις περιπτώσεις που η Επιτροπή διαθέτει εξουσία εκτιμήσεως, για να είναι σε θέση να εκπληρώσει τα καθήκοντά της, η τήρηση

των εγγυήσεων με τις οποίες η κοινοτική έννομη τάξη περιβάλλει τη διεξαγωγή των διοικητικών διαδικασιών έχει ακόμη πιο θεμελιώδη σημασία. Μεταξύ αυτών των εγγυήσεων περιλαμβάνεται, ιδίως, η υποχρέωση του αρμοδίου οργάνου να ερευνά, με επιμέλεια και αμεροληψία, όλα τα κρίσιμα στοιχεία της συγκεκριμένης περιπτώσεως (απόφαση του Δικαστηρίου της 21ης Νοεμβρίου 1991, C-269/90, Technische Universität München, Συλλογή 1991, σ. I-5469, σκέψη 14, και προπαρατεθείσα απόφαση Asia Motor France II, σκέψη 34).

Έτσι, στο πλαίσιο της εξετάσεως των αιτήσεων που υποβάλλονται στην Επιτροπή, βάσει του άρθρου 3 του κανονισμού 17, το Πρωτοδικείο έκρινε τα εξής: «Καίτοι η Επιτροπή δεν μπορεί να υποχρεωθεί να διενεργήσει έρευνα, οι διαδικαστικές εγγυήσεις όμως που προβλέπουν το άρθρο 3 του κανονισμού 17 και το άρθρο 6 του κανονισμού 99/63 την υποχρεώνουν, εντούτοις, να εξετάζει με προσοχή τα πραγματικά και νομικά στοιχεία που της γνωστοποιεί ο καταγγέλλων, για να εκτιμά εάν τα εν λόγω στοιχεία αποκαλύπτουν συμπεριφορά ικανή να νοθεύσει τον ανταγωνισμό στο εσωτερικό της κοινής αγοράς και να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών» (απόφαση του Πρωτοδικείου της 18ης Σεπτεμβρίου 1992, T-24/90, Automec κατά Επιτροπής, Συλλογή 1992, σ. II-2223, σκέψη 79, και την παρατιθέμενη νομολογία, και προπαρατεθείσα απόφαση Asia Motor France II, σκέψη 35).

Τέλος, να μην η Επιτροπή δεν έχει την υποχρέωση να προβαίνει στην έρευνα κάθε καταγγελίας που της υποβάλλεται, οφείλει όμως αντιθέτως, όταν αποφασίζει να προβεί σε τέτοια έρευνα, εκτός αν προβάλει εμπειριστατωμένη αιτιολογία, να το πράξει με την απαιτούμενη προσοχή, σοβαρότητα και επιμέλεια, για να είναι σε θέση να εκτιμήσει εν πλήρει γνώσει της καταστάσεως τα πραγματικά και νομικά στοιχεία που υπέβαλαν οι καταγγέλλοντες στην κρίση της (απόφαση Asia Motor France II, σκέψη 36).

Υπό το φως αυτών των σκέψεων πρέπει να εξετασθούν οι δύο λόγοι ακυρώσεως τους οποίους προέβαλαν οι προσφεύγουσες προς στήριξη της προσφυγής τους.

Επί του πρώτου λόγου ακυρώσεως, αντλούμενου από πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως

Επιχειρήματα των διαδίκων

- 58 Κατά τις προσφεύγουσες, δεν μπορεί να αμφισβητηθεί ότι υπήρχε σύμπραξη μεταξύ των πέντε εν λόγω εισαγωγέων, σκοπούσα στον αποκλεισμό από τη γαλλική αγορά των επιχειρήσεων που επιθυμούσαν να διανέμουν στην αγορά αυτή ιαπωνικά οχήματα σημάτων διαφορετικών από τα διανεμόμενα από τους εν λόγω εισαγωγείς. Οι προσφεύγουσες, κληθείσες από το Πρωτοδικείο να αναπτύξουν τον ισχυρισμό αυτόν, υπενθύμισαν, κατ' αρχάς, ότι δεν αμφισβητείται ότι καμία κανονιστική διάταξη δεν επέβαλε στους πέντε εν λόγω εισαγωγείς τη βαλλόμενη με τις καταγγελίες συμπεριφορά. Στη συνέχεια, επικαλέστηκαν το έγγραφο της 1ης Ιουλίου 1987, με το οποίο το Υπουργείο Βιομηχανίας, Ταχυδρομείων και Τηλεπικοινωνιών και Τουρισμού, αναφερόμενο στους κινδύνους που ενείχαν οι παράλληλες εισαγωγές για το σύστημα του αυτοπεριορισμού των πωλήσεων ιαπωνικών οχημάτων, εξέθεσε ότι υπήρχε ο κίνδυνος από τις εν λόγω εισαγωγές, που βρίσκονταν σε άμεσο ανταγωνισμό με τη δραστηριότητα των πέντε αναγνωρισμένων εισαγωγέων, να πληγεί προοδευτικά η αποκλειστικότητα εν τοις πράγμασι που τους έχει αναγνωριστεί ως αντάλλαγμα των δεσμεύσεων αυτοπεριορισμού. Οι προσφεύγουσες παρατηρούν επίσης ότι, στο έγγραφο αυτό, το υπουργείο εξέθεσε ότι «υπ[ήρχε] κίνδυνος η ανάπτυξη τέτοιων πρακτικών να οδηγήσει ταχέως στην αμφισβήτηση, από τους αναγνωρισμένους εισαγωγείς, του συνόλου του συστήματος αυτοπεριορισμού».
- 59 Οι προσφεύγουσες επισημαίνουν, άλλωστε, ότι η Επιτροπή διευκρίνισε, κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση στην υπόθεση T-387/94, ότι η απόφαση της διοικήσεως να μην αναγνωρίσει άλλα ιαπωνικά σήματα αυτοκινήτων, πέρα από εκείνα που εμπορεύονται οι πέντε εν λόγω εισαγωγείς, αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του διακανονισμού που είχε εγκαθιδρυθεί και μπορεί να θεωρηθεί ως «το αντάλλαγμα» της αποδοχής, εκ μέρους των εισαγωγέων, της πολιτικής την οποία επέλεξαν οι διοικητικές αρχές. Οι προσφεύγουσες φρονούν ότι η εξήγηση της δηλώσεως αυτής την οποία προβάλλει η Επιτροπή στον υπόμνημά της αντικρούσεως δεν μπορεί να γίνει δεκτή, δεδομένου ότι οι αφόρητες πιέσεις αποτελούν μονομερείς πράξεις, ενώ οι διμερείς σχέσεις συνεπάγονται συναίνεση, και προσθέτουν ότι οι πέντε επιχειρηματίες αντλούσαν προφανή πλεονεκτήματα από το σύστημα περιορισμού των εισαγωγών.

50 Στη συνέχεια, οι προσφεύγουσες ισχυρίζονται ότι, όπως στις υποθέσεις επί των οποίων εκδόθηκαν οι αποφάσεις Asia Motor France II και Asia Motor France III, η Επιτροπή υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως των πραγματικών περιστατικών, κρίνοντας ότι η καταγγελλόμενη συμπεριφορά εστερείτο αυτονομίας σε τέτοιο βαθμό ώστε δεν ενέπιπτε, για τον λόγο αυτόν, στο άρθρο 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης.

51 Συναφώς, οι προσφεύγουσες εκθέτουν ότι, όπως επισήμανε το Πρωτοδικείο στην απόφαση Asia Motor France III, η Επιτροπή δεν μπορούσε να απορρίψει τις καταγγελίες λόγω της ελλείψεως αυτονομίας των προαναφερθέντων εισαγωγών, παρά μόνον αν προέκυπτε, βάσει αντικειμενικών, κρίσιμων και συγκλινουσών ενδείξεων, ότι τη συμπεριφορά αυτή τους την επέβαλαν μονομερώς οι γαλλικές αρχές, ασκώντας τους αφόρητες πιέσεις.

52 Τα στοιχεία όμως που συγκέντρωσε η Επιτροπή στο πλαίσιο της συμπληρωματικής έρευνας της υποθέσεως, την οποία διεξήγαγε κατόπιν της εκδόσεως της αποφάσεως Asia Motor France III, δεν είναι δυνατόν να αποτελούν τέτοιες ενδείξεις. Όσον αφορά, ειδικότερα, τις δηλώσεις στις οποίες προέβησαν οι πέντε εισαγωγείς κατά των οποίων στρέφονται οι καταγγελίες με τις απαντήσεις τους στις αιτήσεις παροχής πληροφοριών της 7ης Μαΐου 1997, κατά τις οποίες οι γαλλικές αρχές διασφάλιζαν την τήρηση των ατομικών ποσοτώσεων εμποδίζοντας την έκδοση πιστοποιητικών εγκρίσεως, οι προσφεύγουσες παρατηρούν ότι ούτε οι εισαγωγείς αυτοί ούτε οι αποκλειστικοί αντιπρόσωποί τους προσέφυγαν στα δικαστήρια προκειμένου να παύσει αυτή η εν τοις πράγμασι αντιμετώπιση.

63 Τέλος, οι προσφεύγουσες ισχυρίζονται ότι η συμπληρωματική έρευνα της υποθέσεως δεν ήταν διεξοδική και αντικειμενική και ότι τα συλλεγόμενα στοιχεία δεν υποβλήθηκαν σε πραγματική ανάλυση.

64 Η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι ο λόγος ακυρώσεως που αντλείται από πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως, όπως έχει προβληθεί από τις προσφεύγουσες, στηρίζεται σε εσφαλμένη ερμηνεία της επίδικης αποφάσεως.

- 65 Η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι από την απόφαση αυτή προκύπτει σαφώς ότι οι καταγγελίες απορρίφθηκαν λόγω ελλείψεως συμφωνίας περιοριστικής του ανταγωνισμού, υπό την έννοια του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης, και όχι με την αιτιολογία ότι οι γαλλικές αρχές άσκησαν αφόρητες πιέσεις στους πέντε ενδιαφερομένους εισαγωγείς ώστε να υιοθετήσουν την καταγγελλόμενη συμπεριφορά. Ωστόσο, κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η Επιτροπή δέχθηκε ότι η διαπίστωση την οποία περιέχουν οι δύο προηγούμενες απορριπτικές αποφάσεις της, ότι δηλαδή οι εισαγωγείς κατά των οποίων στρέφονται οι καταγγελίες δεν διέθεταν καμία «αυτονομία» ή «περιθώριο ελιγμού», ήταν κάπως διαφορετική και μπορεί να άφηγε να εννοηθεί ότι οι εισαγωγείς αυτοί είχαν υιοθετήσει θίγουσα τον ανταγωνισμό συμπεριφορά, αλλά ότι η συμπεριφορά αυτή δεν ενέπιπτε στο άρθρο 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης, δεδομένου ότι είχε επιβληθεί από τις γαλλικές αρχές.
- 66 Η Επιτροπή εκθέτει ότι, πράγματι, ούτε οι καταγγελίες ούτε η έρευνα αυτών παρέσχαν ενδείξεις περί της υπάρξεως συμφωνίας περιοριστικής του ανταγωνισμού μεταξύ των πέντε ενδιαφερομένων επιχειρηματιών.
- 67 Συναφώς, υπενθυμίζει, πρώτον, αναφερόμενη στη σκέψη 62 της αποφάσεως Asia Motor France III, ότι οι γαλλικές αρχές ομολόγησαν ότι το 1977 αποφάσισαν να λάβουν μέτρα για να περιορίσουν τη διείσδυση ιαπωνικών οχημάτων μόνο στο 3 % της αγοράς της μητροπολιτικής Γαλλίας.
- 68 Δεύτερον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι γαλλικές αρχές ομολόγησαν επίσης ότι αποφάσισαν να κατανειμούν τον όγκο των επιτρεπομένων εισαγωγών μεταξύ των πέντε αναγνωρισμένων εισαγωγέων που δρούσαν τότε στην αγορά, βάσει των μεριδίων αγοράς που αυτοί κατείχαν τότε, και να μην επιτρέψουν καμία νέα αναγνώριση εισαγωγέα ιαπωνικών οχημάτων (απόφαση Asia Motor France III, σκέψη 62). Συνεπώς, το σύστημα περιορισμού των εισαγωγών που καθιερώθηκε κατά τον τρόπο αυτόν δεν απαιτούσε σύμπραξη μεταξύ των ενδιαφερομένων εισαγωγέων, αλλά στηριζόταν μόνο στις διμερείς σχέσεις μεταξύ εκάστου από αυτούς και των γαλλικών αρχών. Συναφώς, η Επιτροπή εξηγεί ότι η εκ μέρους των αρχών σταθεροποίηση των πωλήσεων στο επιθυμητό επίπεδο απέρρεε από ενδείξεις τις οποίες οι αρχές αυτές γνωστοποιούσαν απευθείας και προφορικώς σε κάθε εισαγωγέα, όπως επισημαίνεται στα έγγραφα της 6ης Ιουνίου 1997 της εταιρίας Toyota, της 9ης Ιουνίου 1997 της εταιρίας Nissan, της 9ης Ιουνίου 1997 της εταιρίας

Mazda και της 24ης Ιουνίου 1997 της εταιρίας Honda, και ότι οι εισαγωγείς αυτοί όφειλαν να τηρούν το ανώτατο όριο το οποίο οι αρχές αυτές τους καθόριζαν απομικώς. Η Επιτροπή προσθέτει ότι, όπως εξέθεσαν οι γαλλικές αρχές στην από 11 Νοεμβρίου 1993 απάντησή τους στην αίτησή της παροχής υπηρεσιών, «ο περιορισμός του ποσοστού διεισδύσεως σε ορισμένο όγκο και μόνον προϋπέθετε κατ' ανάγκην και τον καθορισμό της κατανομής του όγκου αυτού μεταξύ των διαφόρων σημάτων: διαφορετικά, οι γαλλικές αρχές δεν θα είχαν κανένα μέσον ελέγχου και επιβολής της τηρήσεως του καθορισθέντος συνολικού όγκου».

69 Τρίτον, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι οι γαλλικές αρχές διασφάλιζαν την τήρηση των ποσοτώσεων που απένειμαν στους 5 εισαγωγείς εμποδίζοντας τη χορήγηση πιστοποιητικών εγκρίσεως για τα οχήματα που εισάγονταν πέραν των ποσοτώσεων αυτών. Η συμπληρωματική έρευνα στην οποία προέβη κατόπιν της εκδόσεως της αποφάσεως Asia Motor France III της παρέσχε τη δυνατότητα να συλλέξει συγκλίνουσες δηλώσεις των εν λόγω εισαγωγέων επ' αυτού καθώς και ένα ιδιαίτερος εύγλωττο έγγραφο, το οποίο οι εισαγωγείς αυτοί απηύθυναν στις 27 Φεβρουαρίου 1981 στον διευθυντή της διευθύνσεως μεταλλουργικών, μηχανολογικών και ηλεκτρονικών βιομηχανιών του Υπουργείου Βιομηχανίας, Ταχυδρομείων και Τηλεπικοινωνιών και Τουρισμού.

70 Κατά την Επιτροπή, είναι κατά μείζονα λόγο βέβαιον ότι οι εισαγωγείς αυτοί δεν θα είχαν αποδεχθεί το σύστημα ποσοτώσεων παρά μόνον υπό την πίεση των γαλλικών αρχών, δεδομένου ότι το σύστημα αυτό αντέβαινε στα συμφέροντά τους διότι περιόριζε την αύξηση των μεριδίων τους στην αγορά της Γαλλίας, ενώ μεταξύ του 1970 και του 1977 το ποσοστό διεισδύσεως των ιαπωνικών οχημάτων αυξήθηκε από 0,17 σε 2,51 %.

71 Η Επιτροπή δέχεται ότι το σύστημα αυτό εμπόδιζε εν τοις πράγμασι την είσοδο νέων επιχειρηματιών στην αγορά και, επομένως, προστάτευε τους πέντε αναγνωρισμένους εισαγωγείς. Ωστόσο, τούτο δεν ήταν αποτέλεσμα μιας συμφωνίας μεταξύ των εν λόγω εισαγωγέων, αλλά της βουλήσεως και μόνον των γαλλικών αρχών να περιορίσουν τον αριθμό των ταξινομημένων ιαπωνικών οχημάτων. Εν πάση περιπτώσει, οι εισαγωγείς αυτοί μπορούσαν να απευθυνθούν μόνο στις γαλλικές αρχές αν ήθελαν να εμποδίσουν την αναγνώριση νέων επιχειρηματιών και η συμφωνία που συνήφθη συναφώς μεταξύ των αρχών αυτών και εκάστου εισαγωγέα δεν αποτελούσε συμφωνία μεταξύ επιχειρήσεων υπό την έννοια του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης. Ομοίως, μολοντί είναι αληθές ότι, στο πλαίσιο μιας ρυθμίσεως των εισαγωγών από τις δημόσιες αρχές, κάθε εισαγωγέας, άπαξ δέχεται να περιορίσει τις πωλήσεις του, έχει συμφέρον όπως ανασταλεί και η εξέλιξη των

μεριδίων αγοράς των αμέσων ανταγωνιστών του, δεν μπορεί να συναχθεί εντεύθεν η ύπαρξη συμφωνίας μεταξύ επιχειρήσεων.

- 72 Όσον αφορά τη δήλωση στην οποία προέβη κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση στην υπόθεση T-387/94 (βλ. ανωτέρω, σκέψη 76), η Επιτροπή παρατηρεί ότι «περιγράφει απλώς ένα σύστημα διμερών σχέσεων». Κατά τον τρόπο αυτόν, η Επιτροπή θέλησε να διακρίνει μεταξύ, αφενός, των σχέσεων μεταξύ των γαλλικών αρχών και εκάστου εισαγωγέα — οι οποίες δεν μπορούν να χαρακτηρισθούν ως «συμφωνία μεταξύ επιχειρήσεων», υπό την έννοια του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης — και, αφετέρου, των ενδεχομένων σχέσεων μεταξύ εισαγωγέων.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

- 73 Υπενθυμίζεται, κατ' αρχάς, ότι η Επιτροπή είχε ήδη απορρίψει τις καταγγελίες των προσφευγουσών και της εταιρίας Somaco με την από 5 Δεκεμβρίου 1991 απόφαση της λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, την έλλειψη αυτονομίας των επιχειρηματιών κατά των οποίων στρέφονταν οι καταγγελίες αυτές. Με την απόφασή του Asia Motor France II, το Πρωτοδικείο διαπίστωσε ότι η απόφαση αυτή της Επιτροπής, καθόσον στηρίζεται στον λόγο αυτόν απορρίψεως, «πάσχει πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως των πραγματικών περιστατικών», η οποία οδήγησε την Επιτροπή «σε νομική πλάνη ως προς τη δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 85 της Συνθήκης στη συμπεριφορά των καταγγελλομένων επιχειρηματιών» (σκέψη 55). Το Πρωτοδικείο κατέληξε στο συμπέρασμα αυτό αφού εξέτασε, σε πρώτη φάση, δύο έγγραφα αφορώντα τις εισαγωγές ιαπωνικών αυτοκινήτων στη Μαρτινίκα και κατατεθέντα από τις καταγγέλλουσες κατά την ενώπιον της Επιτροπής διοικητική διαδικασία. Αφού διαπίστωσε ότι τα στοιχεία αυτά της διχογραφίας «αποτελού[σαν], εκ πρώτης όψεως, σοβαρή ένδειξη περί του ότι» οι ενδιαφερόμενοι εισαγωγείς διέθεταν «πραγματική αυτονομία συμπεριφοράς» (σκέψη 44), το Πρωτοδικείο εξέτασε την αιτιολογία της αποφάσεως της 5ης Δεκεμβρίου 1991, καθόσον αυτή απέρριψε όχι μόνον την καταγγελία της εταιρίας Somaco ως προς την ύπαρξη συμπράξεως μεταξύ των αποκλειστικών αντιπροσώπων της Μαρτινίκας, αλλά και τις καταγγελίες των προσφευγουσών ως προς την ύπαρξη συμπράξεως μεταξύ των εισαγωγέων της μητροπολιτικής Γαλλίας. Αφού ανέλυσε τα δύο άλλα έγγραφα, δηλαδή το έγγραφο της 1ης Ιουλίου 1987 και την απόφαση του tribunal de commerce de Paris της 16ης Μαρτίου 1990, το Πρωτοδικείο έκρινε ότι τα διάφορα έγγραφα της δικο-

γραφίας δεν ενίσχυαν το συμπέρασμα ότι οι επιχειρηματίες της μητροπολιτικής Γαλλίας και της Μαρτινίκας, κατά των οποίων στρέφονταν οι καταγγελίες δεν διέθεταν καμιά αυτονομία ή «περιθώριο ελιγμού» (σκέψη 55).

74 Κατόπιν της εκ μέρους του Πρωτοδικείου ακυρώσεως της απόφασης της Επιτροπής της 5ης Δεκεμβρίου 1991 με την απόφασή του Asia Motor France II, η Επιτροπή συνέχισε την εξέταση των ανωτέρω καταγγελιών απευθύνοντας αιτήσεις παροχής πληροφοριών στις γαλλικές αρχές και στους αποκλειστικούς αντιπροσώπους της Μαρτινίκας κατά των οποίων στρεφόταν η καταγγελία της εταιρίας Somaco (βλ. σκέψεις 16 έως 17 ανωτέρω). Στην απόφαση της Επιτροπής της 13 Οκτωβρίου 1994 που εκδόθηκε στη συνέχεια, με την οποία απορρίφθηκαν εκ νέου οι καταγγελίες, η Επιτροπή θεώρησε ότι η εξέταση των απαντήσεων στις αιτήσεις παροχής πληροφοριών «επιβεβαίω[ωνε] ότι οι γαλλικές αρχές είχαν καθιερώσει, από το 1977, κρατικό καθεστώς εισαγωγών για τα οχήματα τρίτων χωρών, σε ολόκληρη την επικράτεια της Γαλλικής Δημοκρατίας — έστω και με ειδικό τρόπο στο διαμέρισμα της Μαρτινίκας — στο πλαίσιο της τότε ακολουθούμενης σε εθνικό επίπεδο εμπορικής πολιτικής για τα αυτοκίνητα» και κατέληξε ως εξής: «επιβεβαιώνεται επαρκώς ότι οι καταγγελλόμενοι εισαγωγείς, και ειδικότερα οι της Μαρτινίκας, δεν διέθεταν κανένα περιθώριο ελιγμού κατά την εφαρμογή του υπό κρίση καθεστώτος εισαγωγών».

75 Με την απόφασή του Asia Motor France III, το Πρωτοδικείο, για να ελέγξει τη νομιμότητα του λόγου αυτού απορρίψεως, εξέτασε χωριστά τη συμπεριφορά που προσάπτεται με τις καταγγελίες των προσφευγουσών, οι οποίες αφορούν τις εισαγωγές στη μητροπολιτική Γαλλία, και τη συμπεριφορά που προσάπτεται με την καταγγελία της εταιρίας Somaco, η οποία αφορά τις εισαγωγές στη Μαρτινίκα.

76 Έτσι, όσον αφορά τις καταγγελίες των προσφευγουσών, το Πρωτοδικείο διαπίστωσε ότι «η Επιτροπή υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως των πραγματικών περιστατικών κρίνοντας, βάσει των στοιχείων τα οποία διέθετε, ότι η συμπεριφορά των αναγνωρισμένων στη μητροπολιτική Γαλλία εισαγωγέων εσπεύριτο αυτονομίας σε τέτοιο βαθμό, ώστε να εκφεύγει της εφαρμογής του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης» και ότι, «ελλείπει στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι ασκούνταν ακαταμάχητες πιέσεις (...) δυνάμενες να αναγκάσουν τους εισαγωγείς να αποδεχθούν περιορισμό των εισαγωγών τους, η συμπεριφορά των εισαγωγέων, η οποία συμμορφώνεται προς τις επιθυμίες της γαλλικής διοικήσεως, συνεκτιμώντας όλους τους

σχετικούς κινδύνους και τα πλεονεκτήματα, πρέπει να θεωρηθεί ως έκφραση επιλογής εμπορικής πολιτικής» (σκέψη 71). Το Πρωτοδικείο κατέληξε στο συμπέρασμα αυτό αφού διαπίστωσε μεταξύ άλλων, πρώτον, ότι η Επιτροπή στήριξε την απόφασή της στα ίδια στοιχεία που στήριζαν τον πρώτο λόγο απορρίψεως που περιείχε η από 5 Δεκεμβρίου 1991 απόφασή της. Έτσι, το Πρωτοδικείο επισήμανε, αφενός, ότι τα στοιχεία τα οποία χαρακτήρισε η Επιτροπή ως «νέα» στο υπόμνημα αντικρούσεως και στο υπόμνημα ανταπαντήσεως αφορούσαν μόνον την κατάσταση στη Μαρτινίκα και, αφετέρου, ότι οι απαντήσεις των γαλλικών αρχών στην αίτηση παροχής πληροφοριών της 25ης Αυγούστου 1993 δεν παρέσχαν κανένα στοιχείο δυνάμενο να στηρίξει ή να αποσαφηνίσει τον ισχυρισμό ότι δεν χωρεί καμία μορφή εις βάρος των καταγγελλομένων εισαγωγέων, οι οποίοι εφάρμοσαν απλώς μέτρα που απέρρεαν από αποφάσεις των δημοσίων αρχών, χωρίς να διαθέτουν κανένα περιθώριο ελιγμού (σκέψη 66). Υπό τις συνθήκες αυτές, το Πρωτοδικείο διαπίστωσε ότι κανένα στοιχείο της δικογραφίας δεν δικαιολογούσε το συμπέρασμα ότι ασκήθηκαν όντως πιέσεις στους εισαγωγείς και ότι το ερώτημα αυτό δεν τέθηκε καν, κατά τη διοικητική διαδικασία, στις γαλλικές αρχές ή στους εισαγωγείς στη μητροπολιτική Γαλλία (σκέψη 68). Δεύτερον, το Πρωτοδικείο επισήμανε ότι «η Επιτροπή διευκρίνισε, κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, ότι η απόφαση της διοικήσεως να μην αναγνωρίσει άλλα ιαπωνικά σήματα πέρα από εκείνα των πέντε καταγγελλομένων εισαγωγέων, αποτελ[ούσε] αναπόσπαστο τμήμα του διακανονισμού που είχε εγκαθιδρυθεί και μπορ[ούσε] να θεωρηθεί ως “το αντάλλαγμα” της αποδοχής, εκ μέρους των εισαγωγέων, της πολιτικής την οποία επέλεξε η διοίκηση, πράγμα που, εκ πρώτης όψεως, φαίνεται να αποκλείει την εκδοχή ότι ασκήθηκαν ακαταμάχητες πιέσεις από τις γαλλικές αρχές» και ότι το σημείο αυτό επιβεβαίωνε η επιστολή της 1ης Ιουλίου 1987 (σκέψη 69).

77 Αντιθέτως, όσον αφορά την καταγγελία της εταιρίας Somaco, το Πρωτοδικείο έκρινε ότι ο λόγος απορρίψεως που αντλούνταν από την έλλειψη αυτονομίας των αποκλειστικών αντιπροσώπων της Μαρτινίκας κατά την εφαρμογή του εν λόγω καθεστώτος εισαγωγών δεν στηριζόταν σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως των πραγματικών περιστατικών. Το Πρωτοδικείο επισήμανε ότι τα νέα στοιχεία που συνέλεξαν κατά την έρευνα που διεξήχθη μετά την έκδοση της αποφάσεως Asia Motor France II επέτρεπαν νέα ερμηνεία των εγγράφων στα οποία το Πρωτοδικείο, μετά από πρώτη ανάλυση, αναγνώρισε, με την απόφαση αυτή, ισχυρή αποδεικτική αξία ως προς την πιθανή ύπαρξη συμπτώσεως βουλήσεων.

78 Εν προκειμένω, πρέπει να εξετασθεί αν η αιτιολογία που αντλείται από την έλλειψη συμπράξεως απαγορευόμενης από το άρθρο 85 της Συνθήκης, την οποία προβάλλει

η επίδικη απόφαση της Επιτροπής προς δικαιολόγηση της απορρίψης των καταγγελιών των προσφευγουσών, τεκμηριώνεται αρκούντως από τα στοιχεία που συνέλεξε η Επιτροπή, μεταξύ των οποίων τα συλλεγόμενα στο πλαίσιο της συμπληρωματικής έρευνας που διεξήχθη κατόπιν της εκδόσεως της αποφάσεως Asia Motor France III.

9 Διαπιστώνεται, πρώτον, ότι πλείονα νέα στοιχεία επιβεβαιώνουν τον ισχυρισμό των γαλλικών αρχών ότι το 1977 υιοθέτησαν πολιτική σκοπούσα στον περιορισμό της διεισδύσεως ιαπωνικών οχημάτων στο έδαφος της μητροπολιτικής Γαλλίας στο επίπεδο που είχε φθάσει τότε η διείσδυση αυτή και μόνον, δηλαδή στο 3 % του συνολικού αριθμού οχημάτων που είχαν ταξινομηθεί στο έδαφος αυτό, τούτο δε τουλάχιστον μέχρι το 1993. Παραδείγματα των στοιχείων αυτών αποτελούν μια «ανοικτή επιστολή προς τον Υπουργό Βιομηχανίας», την οποία συνέταξαν το 1981 οι πέντε εν λόγω εισαγωγείς και η οποία επισυνάφθηκε στο έγγραφο της εταιρίας Toyota της 6ης Ιουνίου 1997 και στο έγγραφο της εταιρίας Nissan της 9ης Ιουνίου 1997, ένα άρθρο της εφημερίδας *Le Monde* της 6ης Φεβρουαρίου 1981, επίσης επισυναφθέν στα δύο ανωτέρω έγγραφα, μια κοινή επιστολή της 27ης Φεβρουαρίου 1981 των πέντε εν λόγω εισαγωγέων προς τον διευθυντή της διευθύνσεως «Μεταλλουργικές, μηχανολογικές και ηλεκτρονικές βιομηχανίες» του Υπουργείου Βιομηχανίας, Ταχυδρομείων και Τηλεπικοινωνιών και Τουρισμού, η οποία επισυνάφθηκε στο έγγραφο της εταιρίας Honda της 24ης Ιουνίου 1997.

0 Δεύτερον, νέα στοιχεία επιβεβαιώνουν τον ισχυρισμό των γαλλικών αρχών ότι στη συνέχεια επέβαλαν τη συνολική αυτή ποσοστώση του 3 % στους εν λόγω εισαγωγείς. Ο ισχυρισμός αυτός ενισχύεται πράγματι από την προαναφερθείσα «ανοικτή επιστολή προς τον Υπουργό Βιομηχανίας» και από το προαναφερθέν άρθρο της εφημερίδας *Le Monde* της 6ης Φεβρουαρίου 1981, το οποίο αναφέρει «τη μονομερή απόφαση της Γαλλικής Κυβερνήσεως να περιορίσει τις ταξινομήσεις των ιαπωνικών αυτοκινήτων στο 3 % του ετησίου συνόλου των γαλλικών ταξονομήσεων» και επισημαίνει ότι «οι γαλλικές αρχές, μετά από διαπραγματεύσεις πολλών μηνών, γνωστοποίησαν στον πρεσβευτή της Ιαπωνίας στη Γαλλία κ. Kitahara ότι οι ιαπωνικές πωλήσεις δεν έπρεπε πλέον να υπερβούν το ύψος που είχαν φθάσει τότε (3 % της αγοράς), διότι άλλως θα επιβάλλονταν διάφορα “μη δασμολογικά εμπόδια”».

1 Τρίτον, νέα στοιχεία ενισχύουν τον ισχυρισμό των γαλλικών αρχών ότι η κατανομή της συνολικής ποσοστώσεως μεταξύ των εισαγωγέων αυτών δεν ήταν αποτέλεσμα μεταξύ τους συνεννόησης, ενδεχομένως με την υποστήριξη των αρχών αυτών, αλλά τους επιβλήθηκε μονομερώς από τις εν λόγω αρχές. Έτσι, με το από 6 Ιουνίου 1997

έγγραφό της, η εταιρία Toyota εξηγεί τα εξής: «Το Υπουργείο Βιομηχανίας καλούσε τους πέντε αναγνωρισμένους εισαγωγείς ιαπωνικών αυτοκινήτων για να τους γνωστοποιήσει προφορικά την ποσόστωση που τους είχε απονεμηθεί για το συγκεκριμένο έτος βάσει των ταξινομήσεων του προηγούμενου έτους και, αναλόγως της εξελίξεως της γαλλικής αγοράς, το Υπουργείο Βιομηχανίας προσάρμοζε, αν υπήρχε λόγος, τη χορηγηθείσα για κάθε σήμα ατομική ποσόστωση σύμφωνα με την ίδια προφορική διαδικασία.» Ομοίως, με το έγγραφο της 9ης Ιουνίου 1997, η εταιρία Nissan εξηγεί ότι «οι γαλλικές αρχές κατένεμαν την ποσόστωση του 3 % που χορηγήθηκε στα ιαπωνικά αυτοκίνητα από το 1977, αυθαίρετα και κατ' ιδίαν για κάθε σήμα, πάντοτε δε προφορικά, μεταξύ των πέντε εισαγωγέων που ήσαν τότε αναγνωρισμένοι από το Υπουργείο Βιομηχανίας» και ότι «όλοι αυτοί οι εισαγωγείς, οι οποίοι έδρευαν στην περιοχή του Παρισιού, βρισκόνταν κοντά στο Υπουργείο Βιομηχανίας που δεν δίσταζε να τους καλεί στην αρχή εκάστου ημερολογιακού έτους κατ' αρχάς, για να τους ανακοινώνει τις εκτιμήσεις ποσοστώσεων για το αντίστοιχο έτος, κατόπιν δε σε διάφορες περιπτώσεις για να τους επισημάνει τις τροποποιήσεις που επέφερε το υπουργείο στην αρχικώς προβλεφθείσα ποσόστωση, τούτο δε αναλόγως της εξελίξεως των ταξινομήσεων στην εγχώρια αγορά». Με έγγραφο της ίδιας ημερομηνίας, η εταιρία Mazda επισημαίνει ότι «η ποσόστωση καθοριζόταν προφορικά για κάθε σήμα». Τέλος, με το από 24 Ιουνίου 1997 έγγραφό της, η εταιρία Honda διευκρινίζει τα εξής: «αποτελεί (...) κοινό μυστικό ότι το Υπουργείο Βιομηχανίας κατένεμε ατομικά και προφορικά την ποσόστωση του 3 % μεταξύ των πέντε εισαγωγέων ιαπωνικών αυτοκινήτων που είχαν αναγνωρισθεί το 1977 κατά εξαιρετικά αυθαίρετο τρόπο».

- 82 Πρέπει να επισημανθεί ότι τις συγκλίνουσες αυτές δηλώσεις επιβεβαιώνουν οι διαπιστώσεις του συμβουλίου ανταγωνισμού στην απόφασή του 94-D-05, της 18ης Ιανουαρίου 1994, «περί των πρακτικών που διαπιστώθηκαν στην αγορά των αυτοκινήτων». Στην απόφαση αυτή, το συμβούλιο ανταγωνισμού εξέθεσε, μεταξύ άλλων, τα εξής:

«(...) ο περιορισμός του μεριδίου αγοράς των ιαπωνικών οχημάτων στο 3 % της αγοράς της μητροπολιτικής Γαλλίας και στο 15 % της αγοράς της Μαρτινίκας οφείλεται σε μέτρα επιβολής ποσοστώσεων τα οποία εφάρμοσαν οι δημόσιες αρχές: (...) στο πλαίσιο της ρυθμίσεως αυτής, οι δημόσιες αρχές οργάνωσαν επίσης τις λεπτομέρειες της μεταξύ των εισαγωγέων κατανομής των ποσοτήτων οχημάτων που

μπορούσαν να εισαχθούν στη Γαλλία και καθόρισαν την κατανομή αυτή έτσι ώστε η συνολική ποσόστωση να μπορεί να κατανεμηθεί στις πωλήσεις της χρονιάς»

και

«(...) μολονότι ο ανταγωνισμός νοθεύτηκε κατά το μέτρο που η πρόσβαση των ιαπωνικών και των κορεατικών οχημάτων στη γαλλική αγορά αυτοκινήτων περιορίστηκε και κατά το μέτρο που, κάθε χρόνο, το συνολικό μερίδιο αγοράς των οχημάτων αυτών κατανεμήθηκε άνευ ανταγωνισμού μεταξύ των σημάτων Toyota, Nissan, Mazda, Honda και Mitsubishi, την πρωτοβουλία για την πρακτική αυτή ανέλαβαν οι διοικητικές αρχές και όχι οι ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις. (...) η διαταχθείσα έρευνα κατόπιν αιτήσεως του προέδρου του συμβουλίου ανταγωνισμού δεν επέτρεψε να αποδειχθεί ότι η συμπεριφορά των αναγνωρισμένων εισαγωγέων ή των αποκλειστικών αντιπροσώπων της Μαρτνίκας μπορούσε να διαχωρισθεί από τις αποφάσεις των διοικητικών αρχών, πράγμα το οποίο επιβεβαίωσε εξάλλου στο συμβούλιο ο διευθυντής της διευθύνσεως βιομηχανιών βιάσεως και ειδών εξοπλισμού του Υπουργείου Βιομηχανίας και Εξωτερικού Εμπορίου, δηλώνοντας ότι “κάθε έρευνα σχετική με τη συμπεριφορά τους πρέπει να λαμβάνει υπόψη το γεγονός ότι οι λεπτομέρειες διαχειρίσεως δεν καθορίστηκαν από τις επιχειρήσεις αυτές”».

83 Παρατηρείται, εξάλλου, ότι το cour d'appel de Paris, επιληφθέν προσφυγής κατά της αποφάσεως αυτής του συμβουλίου ανταγωνισμού, επιβεβαίωσε με απόφαση της 3ης Φεβρουαρίου 1995 το βάσιμο των προαναφερθεισών διαπιστώσεων του συμβουλίου.

84 Τέταρτον, πλείονα νέα στοιχεία καθιστούν δυνατό να υποστηριχθεί ότι οι γαλλικές αρχές διασφάλιζαν την τήρηση των ατομικών ποσοτώσεων και, κατά συνέπεια, της συνολικής ποσοτώσεως, καθυστερώντας ή αρνούμενες τη χορήγηση πιστοποιητικών εγκρίσεως, τα οποία είναι απαραίτητα για τη θέση σε κυκλοφορία οχημάτων στη γαλλική επικράτεια. Τούτο προκύπτει ρητώς από την προαναφερθείσα «ανοικτή επιστολή προς τον Υπουργό Βιομηχανίας», η οποία είχε ως κύριο σκοπό ακριβώς να επιτευχθεί η έκδοση «των εκκρεμών πιστοποιητικών εγκρίσεως» και από την επιστολή της 27ης Φεβρουαρίου 1981 στην οποία οι πέντε εν λόγω εισαγωγείς εξέθεσαν ότι η χορήγηση των πιστοποιητικών εγκρίσεως εξηρητάτο

από την τήρηση της ποσοτώσεως του 3 % και παραπονέθηκαν ότι οι αρμόδιες αρχές κρατούσαν εκκρεμή ορισμένα πιστοποιητικά από τον προηγούμενο Σεπτέμβριο. Ομοίως, στο προαναφερθέν άρθρο της εφημερίδας *Le Monde* της 6ης Φεβρουαρίου 1981 έγινε μνεία περί «γραφειοκρατικών εμποδίων για να καθυστερήσει η έγκριση των νέων μοντέλων ιαπωνικών αυτοκινήτων», περί καταγγελιών που υπέβαλαν στο Υπουργείο Εξωτερικών οι εισαγωγείς ιαπωνικών αυτοκινήτων στη Γαλλία λόγω του ότι «οι αιτήσεις τους περί εγκρίσεως [είχαν] ανασταλεί ή [είχαν] δυσχερανθεί σε μεγάλο βαθμό» και περί του ότι η Ιαπωνική Κυβέρνηση σκόπευε να υποβάλει το ζήτημα αυτό στην κρίση των αρμοδίων αρχών της ΓΣΔΕ. Τούτο προκύπτει επίσης από ένα άρθρο εφημερίδας προσαρτηθέν στο έγγραφο της 9ης Ιουνίου 1997 της εταιρίας Nissan, στο οποίο άρθρο εκτίθενται τα εξής: «Κατά το πρακτορείο πληροφοριών “Kyodo”, η Ιαπωνική Κυβέρνηση απηύθυνε στη Γαλλία διαμαρτυρία για τις διακρίσεις τις οποίες υφίστανται τα ιαπωνικά αυτοκίνητα για τα οποία δεν χορηγήθηκαν πιστοποιητικά εγκρίσεως και, επομένως, δεν μπορούν να πωληθούν.» Εξάλλου, η εταιρία Mazda προσάρτησε στο από 9 Ιουνίου 1997 έγγραφό της αντίγραφο επιστολής της 19ης Φεβρουαρίου 1981 την οποία απηύθυνε ένας από τους αποκλειστικούς αντιπροσώπους της προς το Υπουργείο Βιομηχανίας, Ταχυδρομείων και Τηλεπικοινωνιών και Τουρισμού, με την οποία ο εν λόγω αποκλειστικός αντιπρόσωπος παραπονέθηκε ότι ανέμενε πιστοποιητικά εγκρίσεως επί περισσότερο από τέσσερις μήνες και υπογράμμισε τις καταστροφικές συνέπειες της καταστάσεως αυτής για τις δραστηριότητές του. Τέλος, ένα απόσπασμα από περιοδικό της 24ης Μαρτίου 1981, το οποίο προσαρτήθηκε στο από 24 Ιουνίου 1997 έγγραφο της εταιρίας Honda, επισημαίνει τα εξής:

«Σήμερα έχει κατ’ ουσίαν απαγορευθεί η πώληση στη γαλλική αγορά δεκαενέα μοντέλων ιαπωνικών αυτοκινήτων λόγω του ότι δεν έλαβαν από το Υπουργείο Βιομηχανίας την “έκθεση” της αρμόδιας υπηρεσίας η οποία αποδεικνύει την πιστότητά τους προς τις γαλλικές προδιαγραφές εγκρίσεως.»

85 Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι το συμπέρασμα της Επιτροπής κατά το οποίο, ελλείψει συμπράξεως υπό την έννοια του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης, οι καταγγελίες των προσφευγουσών είναι αβάσιμες στηρίζεται σε αντικειμενικές, κρίσιμες και συγκλίνουσες ενδείξεις.

86 Εξάλλου, διαπιστώνεται ότι κανένα από τα επιχειρήματα που προέβαλαν οι προσφεύγουσες δεν μπορεί να θέσει υπό αμφισβήτηση το συμπέρασμα αυτό.

87 Πράγματι, τα νέα στοιχεία που συνελέγησαν κατά τη συμπληρωματική έρευνα της υποθέσεως που διεξήχθη κατόπιν της εκδόσεως της αποφάσεως Asia Motor France III καθιστούν δυνατή μια νέα ανάλυση των στοιχείων στα οποία το Πρωτοδικείο είχε αναγνωρίσει, με τις αποφάσεις του Asia Motor France II και Asia Motor France III, ισχυρή αποδεικτική αξία ως προς την πιθανή ύπαρξη συμπτώσεως βουλήσεων.

88 Έτσι, μολονότι αληθεύει ότι το έγγραφο της 1ης Ιουλίου 1987 αναφέρεται σε «δεσμεύσεις αυτοπεριορισμού» εκ μέρους των πέντε εισαγωγών κατά των οποίων στρέφονται οι καταγγελίες, είναι δύσκολο, λαμβανομένου υπόψη του προαναφερθέντος πλαισίου, να θεωρηθεί ότι οι δεσμεύσεις αυτές ήσαν εθελοντικές. Αντιθέτως, τα στοιχεία της δικογραφίας εμφανίζουν ότι οι εν λόγω εισαγωγείς δεν είχαν άλλη επιλογή από τη συμμόρφωση προς τα μέτρα που έλαβαν οι γαλλικές αρχές. Για τον ίδιο αυτό λόγο, ο ισχυρισμός τον οποίο περιέχει το έγγραφο της 1ης Ιουλίου 1987, κατά τον οποίο οι αναγνωρισμένοι εισαγωγείς μπορούσαν να θέσουν υπό αμφισβήτηση το καθεστώς εισαγωγής ιαπωνικών αυτοκινήτων στη μητροπολιτική Γαλλία, δεν φαίνεται πλέον πειστικός.

9 Όσον αφορά το ότι οι πέντε εισαγωγείς κατά των οποίων στρέφονται οι καταγγελίες έτυχαν «ανταλλάγματος», το οποίο συνίστατο στην απόφαση των γαλλικών αρχών να μην αναγνωρίσουν άλλα σήματα ιαπωνικών αυτοκινήτων πλην των δικών τους (βλ. το έγγραφο της 1ης Ιουλίου 1987 και τη δήλωση στην οποία προέβη η Επιτροπή κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση στην υπόθεση T-387/94, μνεία της οποίας γίνεται ανωτέρω, στη σκέψη 76), η εξήγηση την οποία προέβαλε η Επιτροπή κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, ότι δηλαδή οι γαλλικές αρχές επιθυμούσαν να περιορίσουν κατά τον τρόπο αυτόν τον δυσάρεστο χαρακτήρα της καθιερωθείσας πολιτικής, μπορεί ευλόγως να γίνει δεκτή.

0 Οι διαπιστώσεις του tribunal de commerce de Paris στην από 16 Μαρτίου 1990 απόφασή του (βλ. σκέψεις 52 και 53 της αποφάσεως Asia Motor France II) αντικρούονται πλέον από τα νέα στοιχεία που συνέλεξε η Επιτροπή.

- 91 Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι ο λόγος ακυρώσεως που αντλείται από πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως των πραγματικών περιστατικών είναι αβάσιμος.

Επί του δευτέρου λόγου ακυρώσεως, αντλούμενου από παράβαση του άρθρου 176 της Συνθήκης

Επιχειρήματα των διαδίκων

- 92 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή δεν έλαβε τα μέτρα που συνεπάγεται η εκτέλεση της αποφάσεως Asia Motor France III, κατά παράβαση του άρθρου 176 της Συνθήκης.
- 93 Κατά τις προσφεύγουσες, η επίδικη απόφαση της Επιτροπής ενέχει και πάλι τα σφάλματα περί τα πραγματικά περιστατικά και περί το δίκαιο που επισήμανε το Πρωτοδικείο με την απόφασή του αυτή.
- 94 Πρώτον, η εκ μέρους της Επιτροπής συμπληρωματική εξέταση των καταγγελιών δεν διεξήχθη με σοβαρότητα και επιμέλεια. Η Επιτροπή περιορίστηκε να απευθύνει στους ενδιαφερομένους εισαγωγείς μια νέα αίτηση παροχής πληροφοριών περιέχουσα ακατάλληλες και κατευθυνόμενες ερωτήσεις, αφορώσες πραγματικά περιστατικά που συνέβησαν πριν από μια εικοσαετία, και δεν ανέλυσε με σοβαρότητα τις απαντήσεις στις ερωτήσεις αυτές. Επιπλέον, δεν έγινε κανένας συμπληρωματικός έλεγχος στις γαλλικές αρχές.

95 Δεύτερον, η Επιτροπή δεν συνέλεξε, εν πάση περιπτώσει, κανένα νέο στοιχείο που να αποδεικνύει την ύπαρξη αφόρητων πιέσεων τις οποίες άσκησαν οι αρχές στους πέντε εισαγωγείς κατά των οποίων στρέφονται οι καταγγελίες, προκειμένου να υιοθετήσουν τη συμπεριφορά που περιγράφεται στις καταγγελίες των προσφευγουσών.

96 Η Επιτροπή αντιτείνει ότι έλαβε όλα τα μέτρα που επιβάλλει η απόφαση Asia Motor France III αρχίζοντας εκ νέου την έρευνα των καταγγελιών.

97 Η Επιτροπή εκθέτει ότι η έρευνα στην οποία είχε προβεί προηγουμένως στις γαλλικές αρχές τής παρέσχε ήδη τη δυνατότητα να συλλέξει πληροφορίες που φάνονταν πλήρεις και ουσιώδεις ως προς τον μηχανισμό περιορισμού των εισαγωγών ιαπωνικών οχημάτων τον οποίο καθιέρωσαν οι αρχές αυτές. Συναφώς, επισημαίνει ότι οι αρχές αυτές εξέθεσαν δύο φορές, απαντώντας στις αιτήσεις παροχής πληροφοριών που τους απηύθυνε, ότι οι εισαγωγείς ιαπωνικών αυτοκινήτων στη Γαλλία περιορίστηκαν να συμμορφωθούν προς τις αποφάσεις των δημοσίων αρχών που ελήφθησαν στο πλαίσιο των γαλλοϊαπωνικών εμπορικών σχέσεων και ότι οι αρχές ήσαν σε θέση να επιβάλλουν διορθώσεις σε περίπτωση υπερβάσεως του επιτραπέντος αριθμού πωλήσεων. Η Επιτροπή προσθέτει ότι από έγγραφο της 19ης Αυγούστου 1982 του Υφυπουργού παρά τω Υπουργώ Υπερποντίων Διαμερισμάτων και Εδαφών προέκυψε επίσης ότι η χορήγηση πιστοποιητικών εγκρίσεως ήταν το όργανο που χρησιμοποιούνταν για να τηρείται η ρύθμιση, χωρίς να είναι αναγκαία η θέσπιση επισήμων διατάξεων. Η Επιτροπή προσθέτει ότι, υπό τις συνθήκες αυτές και λαμβανομένου υπόψη του ότι ο μηχανισμός περιορισμού των εισαγωγών αποτελούσε αντικείμενο καθαρώς προφορικής διαδικασίας, δεν θεώρησε σκόπιμο να αναζητήσει νέα νομικά ή πραγματικά στοιχεία που κατείχαν οι γαλλικές αρχές.

8 Η Επιτροπή εκθέτει ότι, προκειμένου να συμμορφωθεί προς τις υποδείξεις που περιέχει η σκέψη 68 της αποφάσεως Asia Motor France III, έκρινε ωστόσο ότι ήταν αναγκαίο να ζητήσει από τους εισαγωγείς, κατά των οποίων στρέφονται οι καταγγελίες, την απόδειξη πιέσεων που ενδεχομένως άσκησαν οι γαλλικές αρχές για να

τηρηθεί ο μηχανισμός ρυθμίσεως των εισαγωγών, καθώς και μια εξήγηση των λόγων για τους οποίους δεν ήσαν σε θέση να αντισταθούν στις πιέσεις αυτές. Η Επιτροπή διευκρινίζει ότι, προς τούτο, απέστειλε στις 7 Μαΐου 1997 νέες αιτήσεις παροχής πληροφοριών δυνάμει του άρθρου 11 του κανονισμού 17.

99 Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι εισαγωγείς περιέγραψαν στις απαντήσεις τους κατά παρόμοιο τρόπο τις λεπτομέρειες της ρυθμίσεως την οποία καθιέρωσαν οι γαλλικές αρχές, επιβεβαιώνοντας καθόλα τις προηγούμενες δηλώσεις των αρχών αυτών, πράγμα το οποίο της επέτρεψε να είναι απολύτως βέβαιη για την ορθότητα της απόψεώς της.

100 Τέλος, η Επιτροπή φρονεί ότι δεν μπορεί να της προσαφθεί έλλειψη επιμέλειας ή σοβαρότητας στον τρόπο εξετάσεως των καταγγελιών. Επισημαίνει ότι συνέλεξε δύο φορές πληροφορίες από τις γαλλικές αρχές και ότι, κατά το άρθρο 14 του κανονισμού 17, δεν μπορεί να προβαίνει σε ελέγχους στα κράτη μέλη αλλά μόνο σε επιχειρήσεις και ενώσεις επιχειρήσεων. Συναφώς, προσθέτει ότι ήταν ελεύθερη να θεωρήσει ότι ένας έλεγχος δυνάμει της διατάξεως αυτής ενώπιον των εισαγωγέων ήταν δυσανάλογος. Τέλος, η διατύπωση των ερωτήσεων που περιέχονταν στην αίτηση παροχής πληροφοριών της 7ης Μαΐου 1997 υπαγορεύθηκε από τη σκέψη 68 της αποφάσεως Asia Motor France III.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

101 Τονίζεται εκ προοιμίου ότι, όταν το Πρωτοδικείο ακυρώνει πράξη κοινοτικού οργάνου, το άρθρο 176 της Συνθήκης επιβάλλει στο όργανο αυτό να λάβει τα μέτρα

που συνεπάγεται η εκτέλεση της δικαστικής αποφάσεως. Συναφώς, τόσο το Δικαστήριο όσο και το Πρωτοδικείο έχουν κρίνει ότι το κοινοτικό όργανο, για να συμμορφωθεί με την απόφαση και να την εκτελέσει πλήρως, υποχρεούται να σεβαστεί όχι μόνον το διατακτικό της αποφάσεως, αλλά και το σκεπτικό που οδήγησε στο διατακτικό αυτό και που συνιστά το αναγκαίο του στήριγμα, υπό την έννοια ότι είναι απαραίτητο για να προσδιοριστεί η ακριβής έννοια των παρατιθεμένων στο διατακτικό. Πράγματι, στο σκεπτικό αυτό, αφενός, εντοπίζεται η ακριβής διάταξη που θεωρείται ως παράνομη και, αφετέρου, παρατίθενται οι ακριβείς λόγοι της ελλείψεως νομιμότητας που διαπιστώνεται με το διατακτικό και που το οικείο κοινοτικό όργανο πρέπει να λάβει υπόψη κατά την αντικατάσταση της ακυρωθείσας πράξεως (απόφαση του Δικαστηρίου της 26ης Απριλίου 1988, 97/86, 99/86, 193/86 και 215/86, Αστερίς κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1988, σ. 2181, σκέψη 27, και απόφαση του Πρωτοδικείου της 27ης Νοεμβρίου 1997, T-224/95, Tremblay κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1997, σ. II-2215, σκέψη 72).

102 Εν προκειμένω, οι προσφεύγουσες, αφενός, επικρίνουν τον τρόπο κατά τον οποίο η Επιτροπή προέβη στη συμπληρωματική έρευνα των καταγγελιών τους και, αφετέρου, αμφισβητούν το ουσιώδες των στοιχείων που συνλέγησαν στο πλαίσιο της έρευνας αυτής και την ανάλυση των στοιχείων στην οποία προέβη η Επιτροπή.

03 Όσον αφορά την πρώτη αιτίαση, υπενθυμίζεται ότι από το σκεπτικό της αποφάσεως Asia Motor France III προκύπτει ότι το Πρωτοδικείο ακύρωσε την απόφαση της Επιτροπής της 13ης Οκτωβρίου 1994, κατά το μέτρο που απέρριψε τις καταγγελίες των προσφευγουσών, αφού διαπίστωσε ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως των πραγματικών περιστατικών κρίνοντας, βάσει των στοιχείων τα οποία διέθετε, ότι η συμπεριφορά των εισαγωγών κατά των οποίων στρέφονται οι καταγγελίες εσπερείο αυτονομίας σε τέτοιο βαθμό, ώστε να εκφεύγει της εφαρμογής του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης (σκέψη 71). Με την απόφαση αυτή, το Πρωτοδικείο προσήψε, ειδικότερα, στην Επιτροπή ότι δεν υπέβαλε ερωτήσεις «στις γαλλικές αρχές ή στους εισαγωγείς στη μητροπολιτική Γαλλία» (σκέψη 68) για να εξακριβώσει αν ασκούσαν πιέσεις στους εισαγωγείς αυτούς ώστε να αποδεχθούν περιορισμό των εισαγωγών τους (σκέψεις 68 και 71). Κατόπιν της εκδόσεως της αποφάσεως αυτής του Πρωτοδικείου, η Επιτροπή κάλεσε ακριβώς τους επιχειρηματίες αυτούς να της αποδείξουν, μεταξύ άλλων, ότι υπέστησαν τέτοιες πιέσεις και ότι δεν ήταν σε θέση να αντισταθούν σ' αυτές (βλ. σκέψη 24 ανωτέρω). Ο ισχυρισμός ότι οι ερωτήσεις που έθεσε προς τούτο η Επιτροπή ήταν «ακατάλληλες» και «κατευθυνόμενες» πρέπει να απορριφθεί, δεδομένου ότι οι ερωτήσεις αυτές διατυπώθηκαν υπό το πρίσμα του σκεπτικού της αποφάσεως Asia Motor France III. Εξάλλου, δεν μπορεί να συναχθεί από το σκεπτικό της αποφάσεως αυτής ότι η

Επιτροπή όφειλε οπωσδήποτε, στο πλαίσιο της συμπληρωματικής έρευνάς της, να ζητήσει, επιπλέον, πληροφορίες από τις γαλλικές αρχές. Συνεπώς, οι επικρίσεις που διατύπωσαν οι προσφεύγουσες κατ' αυτής της συμπληρωματικής έρευνας είναι αβάσιμες.

- 104 Το επιχείρημα ότι τα συλλεγόμενα κατά τη συμπληρωματική αυτή έρευνα στοιχεία ήσαν επουσιώδη και δεν υποβλήθηκαν σε σοβαρή ανάλυση εκ μέρους της Επιτροπής είναι αβάσιμο, δεδομένου ότι το Πρωτοδικείο διαπίστωσε, στο πλαίσιο της υπό κρίση προσφυγής (βλ. σκέψεις 78 έως 90 ανωτέρω), ότι τα στοιχεία αυτά, προστιθέμενα σε όσα ήδη διέθετε η Επιτροπή, δικαιολογούν επαρκώς κατά νόμο το συμπέρασμά της ότι οι εν λόγω καταγγελίες πρέπει να απορριφθούν ελλείψει συμπράξεως απαγορευόμενης από το άρθρο 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης.
- 105 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι ο λόγος ακυρώσεως που αντλείται από παράβαση του άρθρου 176 της Συνθήκης πρέπει ν' απορριφθεί ως αβάσιμος.
- 106 Κατά συνέπεια, η προσφυγή πρέπει να απορριφθεί στο σύνολό της.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 107 Σύμφωνα με το άρθρο 87, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα εφόσον υπήρξε σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Δεδομένου ότι οι προσφεύγουσες ηττήθησαν, πρέπει να καταδικαστούν στα δικαστικά έξοδα σύμφωνα με το αίτημα της Επιτροπής.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ (πέμπτο τμήμα)

αποφασίζει:

- 1) **Απορρίπτει ως απαράδεκτο το αίτημα των προσφευγουσών να διαπιστώσει το Πρωτοδικείο ότι επιφυλάσσονται του δικαιώματός τους να ζητήσουν αποκατάσταση της ζημίας που υπέστησαν.**
- 2) **Απορρίπτει την προσφυγή ως αβάσιμη κατά τα λοιπά.**
- 3) **Οι προσφεύγουσες θα φέρουν τα έξοδά τους και, εις ολόκληρον, τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκε η Επιτροπή, περιλαμβανομένων των εξόδων ως προς τα οποία το Πρωτοδικείο επιφυλάχθηκε με τη διάταξη της 21ης Μαΐου 1999.**

García-Valdecasas

Lindh

Cooke

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 26 Οκτωβρίου 2000.

Ο Γραμματέας

Ο Πρόεδρος

H. Jung

P. Lindh