

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

14 päivänä helmikuuta 2001 \*

Asiassa T-115/99,

**Systeme européen promotion (SEP) SARL**, kotipaikka Saint-Vit (Ranska), edustajanaan asianajaja J.-C. Fourgoux, prosessiosoite Luxemburgissa,

kantajana,

vastaan

**Euroopan yhteisöjen komissio**, asiamiehinään aluksi G. Marenco ja L. Guérin, sittemmin G. Marenco ja F. Siredey-Garnier, prosessiosoite Luxemburgissa,

vastaajana,

jossa kantaja vaatii yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuinta kumoamaan 8.3.1999 tehdyn komission päätöksen, jolla hylättiin kantajan EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan (josta on tullut EY 81 artikla) ja perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan soveltamisesta moottoriajoneuvojen jäl-

\* Oikeudenkäyntikieli: ranska.

leenmyyntiä ja huoltopalveluja koskevien sopimusten ryhmiin 28 päivänä kesäkuuta 1995 annetun komission asetuksen (EY) N:o 1475/95 (EYVL L 145, s. 25) perusteella tekemä kantelu,

EUROOPAN YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN  
OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIN (toinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja J. Pirrung sekä tuomarit A. Potocki ja A. W. H. Meij,

kirjaaja: hallintovirkamies J. Palacio González,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 20.9.2000 pidetyssä suullisessa käsittelyssä esitetyn,

on antanut seuraavan

**tuomion**

**Tosiseikat ja menettelyn kulku**

- 1 Kantaja, Système européen promotion (SEP), on yhtiö, jonka toimialana on sen yhtiöjärjestyksen 2 §:n mukaan muun muassa ”uusien ja käytettyjen ajoneuvojen osto, myynti, vuokraus, rahoitus ja välittäminen asetuksen (ETY) N:o 123/85 mukaisesti”.

- 2 Kantaja ja useat sille ajoneuvojen ostamiseen valtakirjan antaneet kuluttajat tekivät komissiolle 31.1.1997 kantelun autonvalmistaja Renault Franceda (jäljempänä Renault), sen tytäryhtiöstä Renault Nederlandista ja tämän Schagenissa (Alankomaat) sijaitsevasta jälleenmyyjästä Renault Autozenteristä 6 päivänä helmikuuta 1962 annetun neuvoston asetuksen N:o 17 (perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan ensimmäinen täytäntöönpanoasetus; EYVL 1962, 13, s. 204) 3 artiklan 2 kohdan perusteella.
  
- 3 Kantelijat esittivät, että Renault Nederland oli lähettänyt 23.10.1996 Alankomaiden jakeluverkkoon kuuluville jälleenmyyjilleen kiertokirjeen, jossa näitä vaadittiin Renault Francen vaatimuksesta vähentämään vientiin tarkoitettujen ajoneuvojen tilauksia ja ilmoitettiin siitä, että vientiin luovutettuja ajoneuvoja ei otettaisi huomioon vuosikiintiötä ja jakeluverkostoon kuuluvien jälleenmyyjien palkkioita laskettaessa.
  
- 4 Tämän kiertokirjeen jälkeen Renault Autozenter ilmoitti kantajalle, että se ei voisi enää tilata autoja vientitarkoituksiin, koska se pelkäsi pilaavansa suhteensa Renault Nederlandiin. Renault Autozenter täsmensi 23.12.1996, että siihen mennessä jo tilatut autot toimitettaisiin seuraavin ehdoin:

— verottomasta hinnasta ei myönnetä alennusta

— auto maksetaan ennen tilauksen välittämistä Renault'ille ja

— toimitusajat olivat pitkiä, koska ”myyntimäärät olivat Hollannissa valtavat”.

- 5 Kantelijat vaativat perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan soveltamisesta moottoriajoneuvojen jälleenmyyntiä ja huoltopalveluja koskevien sopimusten ryhmiin 28 päivänä kesäkuuta 1995 annetun komission asetuksen (EY) N:o 1475/95 (EYVL L 145, s. 25) mukaisen ryhmäpoikkeuksen automaattista peruuttamista Renault'ltä, markkinoiden eristämällä ja hintakartellilla toteutetun EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan (josta on tullut EY 81 artiklan 1 kohta) rikkomisen toteamista ja väliaikaisten toimenpiteiden toteuttamista.
- 6 Syndicat des professionnels européens de l'automobile (Euroopan autoalan ammattilaisten järjestö, jäljempänä SPEA) eli järjestö, johon kuuluu muun muassa valtakirjan saaneita välittäjiä mutta johon kantaja ei kuulu, teki niin ikään 7.2.1997 kantelun komissiolle. Molemmat kantelut rekisteröitiin samalla numerolla (IV/36395). Kantajaa ja SPEA:ta edusti sama asianajaja.
- 7 Kantajan asianajaja vahvisti 10. ja 28.3.1997 päivätyissä komissiolle kantajan nimissä lähettämässään kirjeissä väliaikaisia toimenpiteitä koskeneen vaatimuksen, koska kantajan ja Renault'n väliset yhteydenotot eivät olleet johtaneet tilattujen ajoneuvojen toimittamiseen.
- 8 Kantajan asianajaja ilmoitti 17.7.1997 päivätyllä kirjeellä komissiolle, että Renault'n kanssa käytiin neuvotteluja niiden tavaranhankintaongelmien ratkaisemiseksi, joita "valtakirjan saaneilla autojen välittäjillä" oli ollut Alankomaissa 23.10.1996 päivätyn kiertokirjeen vuoksi. Kyseisen kirjeen mukaan riidanalainen kiertokirje oli kumottu ja kaikki 26.10.1996 ja 24.2.1997, jolloin kirje kumottiin, välisenä aikana tilatut ajoneuvot aiottiin toimittaa. Oli kuitenkin ilmennyt, että Renault'lla ei ollut aikomusta lopettaa kantelun kohteena olleita kilpailunvastaisia menettelytapoja. Toimitusongelmat, erityisesti toimitusaikoja koskeneet ongelmat, olivat edelleen täysin samat, ja ne olivat leviämässä muihin Euroopan unionin valtioihin ja koskivat muitakin ranskalaisia autonvalmistajia, muun muassa Peugeot'ta.

- 9 Komissio osoitti kantajalle 8.1.1998 neuvoston asetuksen N:o 17 19 artiklan 1 ja 2 kohdassa säädetyistä kuulemisista 25 päivänä heinäkuuta 1963 annetun komission asetuksen N:o 99/63/ETY (EYVL 1963, 127, s. 2268) 6 artiklan mukaisen tiedoksiannon. Komissio ilmoitti kyseisessä tiedoksiannossa muun muassa seuraavaa:

”Kyseistä mallia — Renault Scenic — oltiin tuolloin tuomassa Alankomaiden markkinoille ja — — siitä tuli odottamattoman suosittu, minkä vuoksi toimitusajat olivat pitkiä. Kun otetaan huomioon autonvalmistajan alankomaisen tytäryhtiön kiertokirjeen epäselvyys, vaikuttaa siltä, että autonvalmistaja ja sen jakeluverkosto ovat tehneet voitavansa luodakseen tyydyttävän järjestelyn kaikkien niiden kuluttajien kannalta, jotka eivät olleet saaneet tilaamaansa tavaraa, sillä he kaikki ovat — Renault’n ilmoituksen mukaan — saaneet tilaamansa ajoneuvot tähän mennessä. Kantelun kohteena olevat kilpailusääntöjen rikkomiset ovat siis päättyneet.”

- 10 Kantaja toimitti 17.2.1998 huomautuksensa tästä tiedoksiannosta.
- 11 Komissio hylkäsi kantajan kantelun 8.3.1999 tekemällään päätöksellä (jäljempänä riidanalainen päätös).
- 12 Kantaja nosti nyt käsiteltävän kanteen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa 12.5.1999 kirjatulla kannekirjelmällä.
- 13 Esittelevä tuomari osoitettiin toiseen jaostoon 6.7.1999 tehdyllä ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen päätöksellä, ja myös nyt käsiteltävä asia siirrettiin näin ollen kyseisen jaoston käsiteltäväksi.

- 14 Esittelevän tuomarin kertomuksen perusteella ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin (toinen jaosto) päätti aloittaa suullisen käsittelyn. Asianosaisten lausumat ja vastaukset ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen esittämiin kysymyksiin kuultiin 20.9.2000 pidetyssä istunnossa.

### Asianosaisten vaatimukset

- 15 Kantaja vaatii, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

— kumoo 8.3.1999 tehdyn päätöksen

— toteaa, että kantaja varaa itselleen oikeuden nostaa komissiota vastaan kanteen EY:n perustamissopimuksen 215 artiklan (josta on tullut EY 288 artikla) perusteella

— velvoittaa komission korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

- 16 Komissio vaatii, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

— jättää tutkimatta vaatimuksen, jonka mukaan ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen olisi todettava, että kantaja varaa itselleen oikeuden nostaa kanteen EY:n perustamissopimuksen 215 artiklan perusteella

- hylkää kanteen perusteettomana
  
- velvoittaa kantajan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

### Tutkittavaksi ottaminen

- 17 Komission mielestä vaatimus, jonka mukaan ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen pitäisi todeta, että kantaja varaa itselleen oikeuden nostaa vahingonkorvauskanteen komissiota vastaan, on jätettävä tutkimatta. Kantaja katsoo, että vahingonkorvauskanne on riippumaton kumoamiskanteesta.
  
- 18 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa, että yhteisön riita-asiamenettelyihin ei kuulu sellaista oikeussuojakeinoa, jonka perusteella tuomioistuin voisi ”todeta”, että asianosainen varaa itselleen oikeuden nostaa kanteen. Tämä vaatimus on siis jätettävä tutkimatta.

### Pääasia

- 19 Kantaja vetoaa lähinnä kahteen kanneperusteeseen.

*Ensimmäinen kanneperuste, jonka mukaan komissio on laiminlyönyt kantelun käsittelyä koskevat velvoitteensa*

Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut

- 20 Ensimmäinen kanneperuste on kolmeosainen. Ensimmäisessä osassa kantaja väittää komission ylittäneen ne harkintavaltansa rajat, jotka liittyvät kantelujen tutkimisen tärkeysjärjestykseen, sellaisina kuin ne ilmenevät asiassa C-119/97 P, Ufex ym. vastaan komissio, 4.3.1999 annetusta tuomiosta (Kok. 1999, s. I-1341). Komissio on sen mielestä erityisesti jättänyt huomiotta sen, että se ei voi tyytyä toteamaan kantelun kohteena olevan menettelytavan päättyneen ja lopettaa kantelun käsittelyä, vaan sen on myös selvitettävä, jatkuvatko kilpailusääntöjen rikkomisen vaikutukset edelleen. Komissio ei ole tässä tapauksessa tarkastellut kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuutta ja sen vaikutusten jatkumista. Se on myös ottanut huomioon poliittisia näkemyksiä, mikä on ristiriidassa edellä mainitussa asiassa Ufex ym. vastaan komissio annetussa tuomiossa vahvistettujen sääntöjen kanssa.
- 21 Kantaja arvioi, että komissio ei voi vedota muita autonvalmistajia koskeviin samanlaisista menettelytavoista tehtyihin päätöksiin ottamatta huomioon kunkin tapauksen erityispiirteitä ja väitettyjen kilpailusääntöjen rikkomisten vakavuutta. Se katsoo, että ETY:n perustamissopimuksen 85 artiklan mukaisesta menettelystä (Asia IV/33.157 — Eco System v. Peugeot) 4 päivänä joulukuuta 1991 tehty komission päätös 92/154/ETY (EYVL 1992, L 66, s. 1) ja kyseisen päätöksen seurauksena vireille pannut oikeudenkäynnit (asia T-9/92, Peugeot v. komissio, tuomio 22.4.1993, Kok. 1993, s. II-493 ja asia C-322/93 P, Peugeot v. komissio, tuomio 16.6.1994, Kok. 1994, s. I-2727) eivät ole riittävä peruste päätellä, että asiassa ei ole riittävää yhteisön intressiä. Tällaisen intressin olemassaolon on osoittanut komission puuttuminen asiaan samanlaisessa tapauksessa EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan mukaisesta menettelystä (Asia IV/35.733 — VW) 28 päivänä tammikuuta 1998 tehdyllä komission päätöksellä 98/273/EY (EYVL L 124, s. 60; jäljempänä VW-tapaus). Kantaja katsoo, että sen kantelua on syrjitty VW-tapauksen taustalla olleisiin kanteluihin nähden.



- 22 Kantaja katsoo, että mahdollisuus saattaa asia kansallisen tuomioistuimen käsiteltäväksi ei ole hyväksyttävä peruste sen kantelun hylkäämiselle, koska ryhmäpoikkeuksen peruuttaminen kuuluu komission yksinomaiseen toimivaltaan. Komissiolla on lisäksi käytettävissään paremmat tutkimiskeinot kuin kansallisilla tuomioistuimilla, ja kantajan olisi mahdotonta hankkia kansallisten tuomioistuinten vaatimia todisteita. Se viittaa esimerkkinä Tribunal d'instance de Besançonin 16.3.1999 antamaan tuomioon, jolla kantaja veloitettiin korvaamaan asiakkaalle ajoneuvon toimitusajan pidentyminen sillä perusteella, että kantaja ei ollut kyennyt osoittamaan autonvalmistajan toimineen tahallisesti tai noudattaneen kilpailunvastaista menettelytapaa nimenomaan kyseisen auton osalta.
- 23 Kantaja katsoo lisäksi komission arvioineen sille muun muassa kantajan 17.7.1997 päivätyn kirjeen liitteenä esitettyjä tosiseikkoja virheellisesti.
- 24 Kantaja toteaa lopuksi, että komission toimet antaa autonvalmistajille mahdollisuuden jarruttaa yhteisön sisäistä kauppaa. Renault Nederland oli ilmoittanut kantajalle 21.1.1999 kysynnän kasvuun vedoten, että sen kantajalle aiemmin myöntämä 11 prosentin alennus olisi enää vain 2 prosenttia.
- 25 Kantaja vetoaa kanneperusteen toisessa osassa siihen, että kantelun hylkäämistä ei ole perusteltu riittävästi.
- 26 Kanneperusteen kolmannen osan mukaan komission nyt käsiteltävässä asiassa toteuttamat asian selvittämistoimet olivat riittämättömiä. Kantaja arvostelee komissiota muun muassa siitä, että tämä ei ole selvittänyt, ovatko valtakirjan saaneiden välittäjien kautta tilattujen ajoneuvojen toimitusajat olleet syrjiviä, kun niitä verrataan alankomaalaisten asiakkaiden ostamien ajoneuvojen toimitusaikoihin.

- 27 Komissio katsoo noudattaneensa kantelun tutkimista koskevasta oikeuskäytännöstä johtuvia velvoitteitaan ja selittäneensä täsmällisesti huomioon otetut seikat todetessaan yhteisön intressin puuttuvan. Se katsoo, että väite, jonka mukaan se olisi laiminlyönyt ottaa huomioon kantelun kohteena olleen menettelytavan tulevat vaikutukset, on perusteeton.
- 28 Kanneperusteen toisesta osasta komissio arvioi, että riidanalaisen päätöksen ei voida päätellä olevan riittämättömästi perusteltu sen vuoksi, että komissio ei ole selvittänyt, syrjittiinkö Renault'n Alankomaissa soveltamalla toimitusajoilla valtakirjan saaneiden välittäjien ulkomaisia asiakkaita.
- 29 Kanneperusteen kolmannen osan osalta komissio korostaa tutkineensa kantelun. Se katsoo kuitenkin, että kantajan väitteet, joiden mukaan Renault olisi luonut tahallaan heikon saatavuustilanteen, jolla toimitusaikoja on perusteltu, valtakirjan saaneille välittäjille vahinkoa aiheuttavalla tavalla, olisi voitu vahvistaa oikeiksi vain perinpohjaisilla tutkimuksilla, joita komissio ei ollut valmis suorittamaan käytettävissään olevien keinojen ja autonvalmistajan jo ilmoittamien seikkojen vuoksi, koska asia oli ratkaistu sillä, että ajoneuvot oli toimitettu tilaajille, ja se voitiin saattaa käsiteltäväksi kansallisissa tuomioistuimissa, jotka kykenivät hyvin ratkaisemaan riidan. Komissio lisää, että se oli kyennyt selvitystensä perusteella päättämään, että valtakirjan saaneiden välittäjien asiakkaille aiheutuneet toimitusten viivästykset olivat saattaneet johtua ajoneuvojen suhteellisen heikosta saatavuustilanteesta, jonka Renault pyrki ratkaisemaan.

#### Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

- 30 Komission velvoitteet kantelun käsittelyn yhteydessä on määritelty vakiintuneessa oikeuskäytännössä (ks. mm. asia C-119/97 P, Ufex ym. v. komissio, tuomio 4.3.1999, Kok. 1999, s. I-1341, 86 kohta ja sitä seuraavat kohdat).

- 31 Tästä oikeuskäytännöstä ilmenee muun muassa se, että kun komissio päättää asettaa käsittelemänsä kantelut tärkeysjärjestykseen, se voi paitsi vahvistaa järjestyksen, jonka mukaan kantelut käsitellään, myös hylätä kantelun sillä perusteella, että yhteisön etu ei vaadi asian käsittelyä (asia T-5/93, Tremblay ym. v. komissio, tuomio 24.1.1995, Kok. 1995, s. II-185, 60 kohta).
- 32 Komission tätä koskeva harkintavalta ei ole kuitenkaan rajaton. Komissiota sitoo siis ensinnäkin perusteluvelvollisuus sen kieltäytyessä jatkamasta kantelun käsittelyä, ja perustelujen on oltava riittävän täsmälliset ja yksityiskohtaiset, jotta ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen on mahdollista tehokkaasti valvoa tapaa, jolla komissio on käyttänyt harkintavaltaansa määritellesään asioiden tärkeysjärjestystä.
- 33 Toisaalta komissio ei voi nojautua yksin siihen seikkaan, että väitetyistä perustamissopimuksen vastaisista menettelytavoista on luovuttu, kun se päättää lopettaa yhteisön intressin puuttumisen vuoksi tällaisia menettelytapoja koskevan kantelun käsittelyn, vaan sen on ensin tarkistettava, että kilpailua rajoittavat vaikutukset eivät jatku ja että yhteisöllä ei ole intressiä kantelun tutkimiseen kilpailunvastaisten menettelytapojen vakavuuden tai niiden vaikutusten jatkumisen vuoksi (ks. edellä 20 kohdassa mainitun asiassa Ufex ym. v. komissio annetun tuomion 89—95 kohta).
- 34 Komission harkintavallan käyttämisen valvonta ei saa johtaa siihen, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin korvaa komission yhteisön intressiä koskevan arvioinnin omalla arvioinnillaan, vaan sillä pyritään selvittämään, ettei riidanalainen päätös perustu asiallisesti virheellisiin tosiseikkoihin tai ettei siihen liity oikeudellista virhettä, ilmeistä arviointivirhettä tai harkintavallan väärinkäyttöä (ks. asia T-24/90, Automec v. komissio, tuomio 18.9.1992, Kok. 1992, s. II-2223, 80 kohta; Kok. Ep. XIII, s. II-65 ja yhdistetyt asiat T-9/96 ja T-211/96, Europeen automobile v. komissio, tuomio 13.12.1999, Kok. 1999, s. II-3639, 29 kohta).

- 35 Riidanalaisesta päätöksestä ei ilmene, että komissio olisi jättänyt nämä velvoitteidensa laajuutta koskevat oikeuskäytännöstä johtuvat periaatteet huomiotta. Kyseinen päätös osoittaa näet komission tutkineen huolella kantajan esittämät seikat. Kyseiseen päätökseen sisältyneiden yhteisön intressiä kantelun tutkimisen jatkamiseen koskeneiden päätelmien perusteella ei myöskään voida todeta, että komissio ei olisi noudattanut oikeuskäytännön mukaisia tätä koskevia periaatteita.
- 36 Muun muassa väite, jonka mukaan komissio olisi tyytynyt toteamaan kantelun kohteena olleen menettelytavan päättyneen perustellessaan kantelun käsittelyn lopettamista varmistamatta sitä, jatkuivatko kilpailusääntöjen rikkomisten vaikutukset vielä, on perusteeton. Toteamus, jonka mukaan väitetty kilpailusääntöjen rikkominen on päättynyt ja joka sisältyy riidanalaisen päätöksen 7 kohtaan, ei ole ainoa perustelu kantelun hylkäämiseksi eikä edes niistä tärkein.
- 37 Komissio korostaa aluksi, että valtakirjan saaneiden autojen välittäjien oikeudellista tilannetta on selvennetty sen päätöksissä, oikeuskäytännössä ja uudessa ryhmäpoikkeusasetuksessa (asetus N:o 1475/95). Se väittää, että niiden perusteella kansalliset tuomioistuimet kykenevät soveltamaan yhteisön kilpailusääntöjä välittäjien toimintaa autokaupassa koskevissa asioissa, ja vetoaa politiikkaansa, jonka mukaan yhteisön kilpailuoikeuden soveltamista olisi hajautettava.
- 38 Tämän jälkeen se korostaa niiden asian selvittämistoimien suhteettomuutta, jotka olisivat tarpeen, jotta voitaisiin mahdollisesti näyttää toteen kantajan väittämät kilpailusääntöjen rikkomiset, ja vain tässä yhteydessä se toteaa, että kilpailusääntöjen rikkomiset olivat tapahtuneet menneisyydessä. Lopuksi komissio toteaa Renault'n esittäneen uskottavan selityksen yhdelle kantelussa arvostellulle menettelytavalle eli liian pitkille toimitusajoille.

- 39 Edellä 20 kohdassa mainittua asiassa Ufex ym. vastaan komissio annettua tuomiota ei tältä osin voida tulkita siten, että komissio ei saisi ottaa huomioon kilpailusääntöjen rikkomisen päättymistä. Yhteisöjen tuomioistuin on ainoastaan hylännyt komission tehtävistä kilpailuoikeuden alalla tulkinnan, jonka mukaan päätyneisiin kilpailusääntöjen rikkomisiin liittyvän kantelun tutkiminen ei vastannut komissiolle perustamissopimuksessa annettua tehtävää.
- 40 Lisättäköön vielä, että tilanne, jonka perusteella annettiin tuomio edellä 20 kohdassa mainitussa asiassa Ufex ym. vastaan komissio, oli varsin erilainen kuin nyt käsiteltävän asian taustalla oleva tilanne. Siinä oli tehty kantelu EY:n perustamissopimuksen 86 artiklan (josta on tullut EY 82 artikla) rikkomisesta, joka oli kantelijoiden mukaan kestänyt vuodesta 1986 vuoteen 1991 ja aiheuttanut rakenteellista epätasapainoa asianomaisilla markkinoilla, jotka olivat yhteisönlaajuiset (ks. asia T-77/95 RV, Ufex ym. v. komissio, tuomio 25.5.2000, Kok. 2000, s. II-2167, 26 kohta).
- 41 Nyt käsiteltävässä asiassa menettelytapa, joka on ensimmäisenä ollut kantelun kohteena, eli Renault Nederlandin kiertokirje ja Renault'n alankomaalaisten jälleenmyyjien käyttäytyminen sen perusteella, on tapahtunut lokakuun 1996 ja helmikuun 1997 välisenä aikana. Kantaja ei ole esittänyt mitään näyttöä siitä, että markkinoiden rakenne olisi muuttunut väitetyin kilpailusääntöjen rikkomisen vuoksi. Ei voida tosin sulkea pois sitä, että valtakirjan saaneiden välittäjien potentiaaliset asiakkaat olisivat kääntyneet virallisen jälleenmyyjäverkoston puoleen kantelussa tarkoitettujen menettelytapojen vuoksi. Tämä ei kuitenkaan ole estänyt kantajaa jatkamasta toimintaansa. Kyseessä on lisäksi väliaikainen vaikutus markkinoihin, joka todennäköisesti häviää, kun rinnakkaistuonnin esteet poistetaan.
- 42 Koska markkinoiden rakenteen pysyvistä muutoksista ei ole konkreettista näyttöä, komissio ei siis ole tehnyt oikeudellista virhettä yhteisön intressiä arvioi-  
dessaan, kun se ei ole nimenomaisesti tutkinut sitä, jatkuivatko väitetyin kilpailusääntöjen rikkomisen kilpailunvastaiset vaikutukset.

- 43 Tässä yhteydessä esitettyä väitettä, jonka mukaan komissio olisi ottanut huomioon ”poliittisia näkemyksiä”, eivät tue konkreettiset seikat, joiden perusteella voitaisiin osoittaa komission nojautuneen päätöksessään muihin näkemyksiin kuin yhteisön intressin asianmukaiseen arviointiin. Kyseiselle toimielimelle sallitaan tältä osin vetoaminen siihen, että sen tehtävänä on panna kilpailupolitiikka täytäntöön, mikä ei tarkoita sitä, että sen tehtävänä olisi ratkaista yksittäisiä riita-asioita. Väite on näin ollen perusteeton.
- 44 Lisäksi komissio saa arvioidessaan yhteisön intressiä kantelun tutkimiseen ottaa huomioon väitetyn kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuuden ja sen olemassaolon toteennäyttämiseksi edellytettävien selvittämistoimien laajuuden lisäksi tarpeen selvittää kantelussa tarkoitettuihin toimenpiteisiin liittyvää oikeudellista tilannetta ja määritellä yhteisön kilpailuoikeuden kannalta niiden eri taloudellisten toimijoiden oikeudet ja velvollisuudet, joita toimenpiteet koskevat (ks. edellä 34 kohdassa mainitussa asiassa *Européenne automobile v. komissio* annetun tuomion 46 kohta).
- 45 Tässä tapauksessa riidanalaisessa päätöksessä vedotetaan perustellusti komission päätöksiin ja yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytäntöön, joissa on täsmennetty jakeluverkoston jäsenten velvoitteita valtakirjan saaneita välittäjiä kohtaan ja määritelty se, mitä viimeksi mainituilla tarkoitetaan (ks. asiassa *Eco System* tehty päätös ja siihen liittyvät tuomiot sekä edellä 21 kohdassa mainittu *VW*-tapaus). Myös asetuksessa N:o 1475/95 on määritelty ja täsmennetty valtakirjan saaneiden välittäjien, autonvalmistajien ja jakeluverkoston jäsenten oikeuksia ja velvoitteita.
- 46 On lisättävä, että väite, jonka mukaan kantelijoita olisi nyt käsiteltävässä asiassa syrjitty *VW*-tapauksen kantelijoihin nähden, on perusteeton. Kun komissio on tilanteessa, jossa useat seikat antavat syyn epäillä useiden samalla alalla toimivien suuryritysten menettelevän kilpailuoikeuden vastaisella tavalla, sillä on oikeus keskittää voimansa asianomaisista yrityksistä yhteen ja ilmoittaa niille taloudellisille toimijoille, joille muiden kilpailusääntöjä mahdollisesti rikkovien yritysten toimenpiteet ovat saattaneet aiheuttaa vahinkoa, että niiden on saatettava asia kansallisten tuomioistuinten käsiteltäväksi. Muussa tapauksessa komission pitäisi jakaa voimavaransa useisiin laajoihin tutkimuksiin, mikä saattaisi merkitä

sitä, ettei yhtäkään niistä voitaisi saattaa päätökseen. Myös se etu, joka koituisi yhteisön oikeusjärjestykselle siitä, että yhden kilpailusääntöjä rikkoneen yrityksen osalta tehty päätös toimisi esimerkkinä, menetettäisiin siinä tapauksessa erityisesti niiden taloudellisten toimijoiden kannalta, joille muiden yhtiöiden menettelytavat aiheuttavat vahinkoa (ks. edellä 34 kohdassa mainitussa asiassa *Européenne automobile v. komissio* annetun tuomion 49 kohta).

- 47 Todettakoon tämän jälkeen mahdollisuudesta saattaa asia kansallisen tuomioistuimen käsiteltäväksi, että kantajan väitettä, jonka mukaan sen kantelun kohde kuuluu komission yksinomaiseen toimivaltaan, koska siinä vaadittiin muun muassa ryhmäpoikkeuksen peruuttamista, ei voida hyväksyä. Ryhmäpoikkeusasetuksen N:o 1475/95 6 artiklan 1 kohdan 7 alakohdassa näet säädetään, että poikkeusta ei sovelleta, jos valtakirjan saaneiden välittäjien toimintaa rajoitetaan. Kansalliset tuomioistuimet voivat soveltaa kyseistä säännöstä, toisin kuin perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan soveltamisesta moottoriajoneuvojen jälleenmyyntiä ja huoltopalveluja koskevien sopimusten ryhmiin 12 päivänä joulukuuta 1984 annetun komission asetuksen (ETY) N:o 123/85 (EYVL 1985, L 15, s. 16) 10 artiklaa, jonka mukaan ryhmäpoikkeus voitiin tällaisissa tapauksissa peruuttaa.
- 48 Kantaja ei ole myöskään näyttänyt toteen sellaista komission ilmeistä virhettä, joka koskisi kansallisten tuomioistuinten kykyä suojella kantajan yhteisön kilpailuoikeudesta johtuvia oikeuksia Renault'ta vastaan. Kantaja ei voi vedota Tribunal de Besançonin antamaan tuomioon riidanalaista päätöstä vastaan, koska kyseinen tuomio on annettu päätöksen tekemisen jälkeen (ks. yhdistetyt asiat T-371/94 ja T-394/94, *British Airways ym. v. komissio*, tuomio 25.6.1998, Kok. 1998, s. II-2405, 81 kohta).
- 49 Väitteestä, jonka mukaan komissio olisi arvioinut virheellisesti kantajan 17.7.1997 päivätyn kirjeensä liitteessä esittämiä todisteita, on todettava, että näiden asiakirjojen tarkastelun perusteella ei voida katsoa, että komissio ei olisi

ottanut huomioon kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuutta ja yhteisön intressiä tutkimuksen jatkamiseen.

- 50 Esimerkiksi Renault'n saksalaisen jälleenmyyjän SPEA:n eräälle jäsenyritykselle osoittamassa 11.4.1997 päivätyssä kirjeessä, jossa tälle kerrottiin siitä, että Scenic- ja Espace-ajoneuvoja voitiin toimittaa vasta kyseisen vuoden lokakuusta lähtien, ilmoitettiin viivästyksen syyksi ajoneuvojen heikko saatavuus. Se ei siis osoita sitä, että muut syyt olisivat olleet viivästyksen taustalla.
- 51 Todettakoon tämän jälkeen väitteestä, jonka mukaan komissio olisi ottanut huomioon Renault'n 24.7.1997 päivätyssä kirjeessä esittämät virheelliset toteamukset, joiden mukaan tilausruuhka olisi alkanut lokakuussa 1996, kun tämän tilausruuhkan perusteella määritetyt kiintiöt oli ilmoitettu Saksan jakeluverkostolle vasta huhtikuussa 1997, että kyseisen kirjeen sisältö kumoaa sen. Kirjeessä ei näet väitetä, että tilausruuhka olisi alkanut lokakuussa 1996 vaan että Scenic-mallin myyntiennusteet oli laadittu lokakuussa ja että niitä oli korjattu tammikuussa 1997.
- 52 Kantajan 17.7.1997 päivätyyn kirjeen liitteenä oleva Saksan Renault'n 8.7.1997 päivätty kiertokirje, jossa kielletään jakeluverkostoon kuuluvilta jälleenmyyjiltä myynti ”jälleenmyyjille, elleivät ne kuulu Renault'n jakeluverkostoon”, ei myöskään osoita sitä, että komissio ei olisi ottanut huomioon nyt käsiteltävässä asiassa käytettävissä olevia todisteita. Kantajan väitteestä, jonka mukaan VW-tapauksessa (edellä 21 kohdassa mainitun komission päätöksen 159 kohta) autonvalmistajan olisi todettu syyllistyneen siihen, ettei toisaalta jakeluverkostoon kuulumattomia jälleenmyyjiiä ja toisaalta kuluttajien valtakirjan saaneita jälleenmyyjiiä ollut eroteltu toisistaan, on todettava, että viimeksi mainitussa asiassa oli olemassa useita lisätodisteita, joiden perusteella voitiin päätellä kuluttajien ja valtakirjan saaneiden välittäjien harjoittamaa maahantuontia estetyn. Nyt käsiteltävässä asiassa ei ole esitetty tällaista lisänäyttöä.



- 53 Todettakoon lopuksi Renault Rotterdamin kantajalle myöntämien alennusten pienentämisestä, että tästä on ilmoitettu kantajalle 21.5.1999 eli riidanalaisen päätöksen jälkeen. Näin ollen kantaja ei voi arvostella komissiota siitä, että se ei ole ottanut tätä seikkaa huomioon arvioidessaan yhteisön intressiä kantelun tutkimiseen.
- 54 Kanneperusteen toisesta osasta, joka koskee perusteluvollisuuden laiminlyöntiä, on todettava, että riidanalaisessa päätöksessä ilmoitetaan selvästi ne oikeudelliset seikat ja tosiseikat, joiden perusteella komissio on päättellyt, ettei asiassa ollut riittävästi yhteisön intressiä. Kanneperusteen tämä osa on siis perusteeton.
- 55 Kanneperusteen kolmannesta osasta, jonka mukaan komission tässä tapauksessa toteuttamat asian selvittämistoimet olivat riittämättömiä, on todettava, että komissiolla on kantelun tutkimisen laajuutta koskevaa harkintavaltaa. Sen on punnittava keskenään väitetyt kilpailusääntöjen rikkomisen merkitystä yhteismarkkinoiden toiminnalle, sitä todennäköisyyttä, että se voi todeta kilpailusääntöjen rikkomisen tapahtuneen, ja tarvittavien tutkintatoimenpiteiden laajuutta (ks. edellä 34 kohdassa mainitussa asiassa *Europénne automobile v. komissio* annetun tuomion 42 kohta).
- 56 Komissio on tässä tapauksessa pyytänyt Renault'ltä selityksiä kantelun kohteena olleista menettelytavoista. Esitetyt selitykset, joiden mukaan kantelussa tarkoitettujen toimitusten viivästyminen johtuivat siitä, että Scenic-mallin kysyntä oli ylittänyt ennusteet, olivat ensi arviolta uskottavia. Jotta komissio olisi kyennyt osoittamaan näiden selitysten paikkansapitämättömyyden, sen olisi pitänyt ottaa käyttöön merkittäviä voimavaroja. Komission arviota, jonka mukaan asiaa koskevat lisäselitykset olisivat olleet suhteettomia, kun otettiin huomioon väi-

tetyin kilpailusääntöjen rikkomisen merkitys ja sen toteennäyttämisen todennäköisyys, ei voida pitää ilmeisenä arviointivirheenä.

- 57 Korostettakoon erityisesti sen arvostelun osalta, joka on kohdistettu siihen, että toimitusaikoja ei ole selvitetty muun muassa sen osalta, onko valtakirjan saaneiden välittäjien kautta toimivia ranskalaisia asiakkaita syrjitty alankomaalaisiin asiakkaisiin nähden, että kantajan asetuksen N:o 99/63/ETY 6 artiklan mukaisesta tiedoksiannosta esittämiin huomautuksiin sisältyvien väitteiden mukaan keskimääräinen toimitusaika sen omille asiakkaille oli noin neljä kuukautta, kun sen väitteiden mukaan toimitusaika alankomaalaisille kuluttajille oli noin neljästä kuuteen viikkoa kaikkien Renault-mallien osalta. Tässä yhteydessä pelkkä kahdesta kolmeen kuukauden ero asianomaisten toimitusaikojen välillä ei riitä kilpailusääntöjen rikkomisen toteen näyttämiseksi, vaan se voi olla ainoastaan osoitus tästä. Vaikka oletettaisiinkin, että tutkimus olisi ollut tältä osin helppo toteuttaa, komission arvio, jonka mukaan selvittämistoimet, jotka olisivat olleet tarpeen lopullisen ratkaisun antamiseksi kilpailusääntöjen rikkomisesta, olisivat olleet huomattavia ja suhteettomia väitetyn kilpailusääntöjen rikkomisen merkittävyyteen nähden, ei siis ole ilmeisen virheellinen.
- 58 Tästä seuraa, että ensimmäinen kanneperuste on perusteeton.

*Toinen kanneperuste, joka koskee tosiseikkojen virheellisyyttä ja kuulluksi tulemisen oikeuden loukkaamista*

Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut

- 59 Kantajan toinen kanneperuste on kolmeosainen. Ensimmäisessä kantaja arvioi komissiota siitä, että se on osoittaakseen kantajan myöntäneen Renault

Nederlandin 23.10.1996 päivätyn kirjeen kumoamisen vedonnut 16.10.1997 päivättyyn kirjeeseen, vaikka kyseistä kirjettä ei ole laadittu kantajan vaan SPEA:n nimissä, eikä kantaja ole koskaan kuulunut SPEA:han. Kantaja on 17.7.1997 päivätyssä kirjeessään tosin ilmoittanut komissiolle 23.10.1996 päivätyn kiertokirjeen kumoamisesta mutta valittanut samalla siitä, että kantelun kohteena olleet esteet olivat edelleen voimassa, ja ilmoittanut komissiolle siitä, että sen ja autonvalmistajan tai sen tytäryhtiön välillä ei ollut sopimusta.

- 60 Kanneperusteen toinen osa kohdistuu komission väitteeseen, jonka mukaan kantajan asiakkaille olisi toimitettu heidän tilaamansa ajoneuvot. Kantaja arvostelee jälleen komissiota siitä, että tämä on vedonnut tämän väitteensä tueksi 16.10.1997 päivättyyn kirjeeseen. Kantaja ei omien sanojensa mukaan ole omassa 17.7.1997 päivätyssä kirjeessään väittänyt, että ajoneuvot olisi toimitettu, vaan ainoastaan, että Renault oli ilmoittanut, että ne toimitettaisiin. Jotkut asiakkaat olivat kuitenkin joutuneet odottamaan toimitusta jopa yhdeksän kuukautta. Se lisää, että komissiolle olisi ollut helppoa kuulla kantelun tehneitä valtakirjan antaneita kuluttajia ja saada selville, että kaikille ei ollut toimitettu tilattuja ajoneuvoja. Olisi ollut niin ikään helppoa pyytää kantajalta luetteloa niistä valtakirjan antaneista kuluttajista, jotka olivat peruuttaneet tilauksensa viivästysten tai toimittamatta jättämisen vuoksi.

- 61 Kantaja vetoaa kanneperusteen kolmannessa osassa siihen, että Scenic-mallin suosio ei voi selittää toimitusviivästyksiä. Se korostaa, että nämä viivästykset eivät koske yksinomaan Scenic-mallia vaan myös muita malleja, jotka vastaavat noin 45:tä prosenttia sen tekemistä tilauksista. Se arvostelee komissiota siitä, että tämä on nojautunut Renault'n antamiin teknisiin selityksiin, joita ei ole annettu tiedoksi kantajalle ja joista se ei ole saanut esittää huomautuksia, vaikka niitä on pidetty todisteina. Komissio on niin ikään selittänyt Espace-mallin ajoneuvojen toimitusaikojen pitenemisen sillä, että se on tehnyt analogiapäätelmiä Scenic-mallin tilanteesta. Tämä päättely on kiistanalainen, koska Espace-malli ei saavuttanut kyseisen ajanjakson aikana samanlaista suosiota kuin Scenic-malli.

## Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

- 62 Tämän kanneperusteen kahdesta ensimmäisestä osasta on todettava, että riidanalaiseen päätökseen sisältyy virhe siltä osin kuin siinä pidetään SPEA:n nimissä 16.10.1997 komission puheenjohtajalle lähetettyä kirjettä kantajan lähettämänä. Tämä virhe ei voi kuitenkaan vaikuttaa riidanalaisen päätöksen pätevyYTEEN. Komissio on viitannut kyseiseen kirjeeseen todetessaan kantajan myöntäneen ensinnäkin sen, että Renault Nederlandin 23.10.1996 päivätty kirje ei ollut enää voimassa, ja toiseksi sen, että tilatut ajoneuvot oli toimitettu sen asiakkaille. Kantaja on itsekin todennut 17.7.1997 päivätyssä kirjeessään, että Renault'n kiertokirje oli kumottu.
- 63 Ajoneuvojen toimittamisesta kantajan asiakkaille on tämän jälkeen todettava, että kantaja oli ilmoittanut 17.7.1997 päivätyssä kirjeessään, että nämä ajoneuvot "aiottiin toimittaa". Mikäli kyseisessä kirjeessä tarkoitettuja toimituksia ei Renault'n tämän suuntaisista lupauksista huolimatta ollut tapahtunut, kantajan tehtävänä olisi ollut ilmoittaa tästä komissiolle viimeistään asetuksen N:o 99/63/ETY 6 artiklan mukaiseen tiedoksiintoon antamassaan 17.2.1998 päivätyssä vastauksessa, mitä se ei ole kuitenkaan tehnyt. Vaikka kantajan mielestä komissio olisi voinut helposti pyytää todisteita siltä itseltään ja sille valtakirjan antaneilta kuluttajilta, kantaja olisi itse voinut yhtä helposti toimittaa nämä todisteet omasta aloitteestaan komissiolle. Näin ollen toisen kanneperusteen kaksi ensimmäistä osaa ovat molemmat perusteettomia.
- 64 Kanneperusteen kolmannen osan yhteydessä esitetyn kuulluksi tulemisen oikeuden loukkaamista koskevan väitteen osalta on todettava, että kantaja ei kiistä saaneensa asetuksen N:o 99/63/ETY 6 artiklan mukaisen tiedoksiannon liitteenä Renault'n 24.7.1997 päivätyyn kirjeen liitteenä olleita teknisiä selityksiä, toimituksia sen omille valtakirjan antaneille asiakkaille koskevaa luetteloa lukuun ottamatta. Komissio ei ole toimittanut itse kirjettä kantajalle, mutta sen sisältö on esitetty tiivistetyssä muodossa selkeästi edellä mainitun tiedoksiannon 4 koh-

dassa, joten kantajalla on ollut tilaisuus esittää tältä osin huomautuksia, minkä se on vastauksessaan tehnytkin.

- 65 Toimitusten viivästymistä koskeneiden selitysten osalta on lopuksi korostettava sen komission toteamuksen paikkansapitävyyttä, jonka mukaan suurin osa kantelun kohteena olleista tilauksista koski Scenic-mallia. Kantaja on asetuksen N:o 99/63/ETY 6 artiklan mukaiseen tiedoksiantoon antamassaan vastauksessa tosin maininnut kuusi jonkin muun Renault-mallin tilausta, jotka oli tehty kantelun jälkeen ja kiertokirjeen tultua kumotuksi helmikuussa 1997. Näiden ajoneuvojen toimitusajat olivat noin kahden ja puolen kuukauden ja viiden kuukauden välillä, ja ne olivat keskimäärin hieman alle neljä kuukautta. Näiden lisätietojen perusteella komission toteamus, jonka mukaan kantelun kohteena olleet menettelytavat olivat päättyneet ja saattoivat osittain selittyä Scenic-mallin ajoneuvojen heikolla saatavuustilanteella, ei vaikuta ilmeisen virheelliseltä.
- 66 Toinen kanneperuste on siten perusteeton.
- 67 Näin ollen riidanalaisen päätöksen kumoamista koskeva vaatimus ei ole perusteltu.

### Oikeudenkäyntikulut

- 68 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen työjärjestyksen 87 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Koska kantaja on hävinnyt asiansa, se on velvoitettava korvaamaan oikeudenkäyntikulut komission vaatimusten mukaisesti.

Näillä perusteilla

**YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN  
TUOMIOISTUIN (toinen jaosto)**

on antanut seuraavan tuomiolauselman:

- 1) **Kanne hylätään.**
  
- 2) **Kantaja veloitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.**

Pirrung

Potocki

Meij

Julistettiin Luxemburgissa 14 päivänä helmikuuta 2001.

H. Jung

kirjaaja

A. W. H. Meij

jaoston puheenjohtaja