

URTEIL DES GERICHTS (Fünfte Kammer)

26. Oktober 2000 \*

In der Rechtssache T-154/98

**Asia Motor France SA** mit Sitz in Chemille (Frankreich), in gerichtlicher Liquidation, vertreten durch Rechtsanwalt A. F. Bach, Liquidationsbevollmächtigter,

**Jean-Michel Cesbron**, tätig unter der Bezeichnung JMC Automobiles, wohnhaft in Chemille, in gerichtlicher Liquidation, vertreten durch Rechtsanwalt A. F. Bach, Liquidationsbevollmächtigter,

**Monin automobiles SA** mit Sitz in Bourg-de-Péage (Frankreich), in gerichtlicher Liquidation, vertreten durch Rechtsanwalt N. Grandjean, Liquidationsbevollmächtigter,

**Europe auto service (EAS) SA** mit Sitz in Livange (Luxemburg), in gerichtlicher Liquidation, vertreten durch Rechtsanwalt P. Schiltz, Liquidationsverwalter,

Prozessbevollmächtigter im vorliegenden Verfahren: Rechtsanwalt J.-C. Fourgoux, Brüssel und Paris, Zustellungsanschrift: Kanzlei des Rechtsanwalts P. Schiltz, 4, rue Béatrix de Bourbon, Luxemburg,

Kläger,

gegen

**Kommission der Europäischen Gemeinschaften**, zunächst vertreten durch Hauptrechtsberater G. Marengo und L. Guérin, zur Kommission abgeordneter

\* Verfahrenssprache: Französisch.

nationaler Experte, und dann durch G. Marengo und F. Siredey-Garnier, der Kommission zur Verfügung gestellte nationale Expertin, als Bevollmächtigte, Zustellungsbevollmächtigter: C. Gómez de la Cruz, Juristischer Dienst, Centre Wagner, Luxemburg-Kirchberg,

Beklagte,

wegen Nichtigerklärung der Entscheidung der Kommission vom 15. Juli 1998, mit der die Beschwerden der Kläger über angeblich gegen Artikel 85 EG-Vertrag (jetzt Artikel 81 EG) verstoßende abgestimmte Verhaltensweisen zurückgewiesen wurden,

erlässt

DAS GERICHT ERSTER INSTANZ  
DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN (Fünfte Kammer)

unter Mitwirkung des Präsidenten R. García-Valdecasas, der Richterin P. Lindh und des Richters J. D. Cooke,

Kanzler: B. Pastor, Hauptverwaltungsrätin

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 4. Mai 2000,

folgendes

## Urteil

### Sachverhalt und Vorgeschichte des Rechtsstreits

- 1 Die Kläger betrieben in Frankreich den Import von und den Handel mit Fahrzeugen japanischer Marken, die in anderen Staaten der Gemeinschaft, z. B. in Belgien und Luxemburg, zum freien Verkehr zugelassen worden waren. Sie befinden sich derzeit in gerichtlicher Liquidation.
- 2 Einer der Kläger, Jean-Michel Cesbron, der der Auffassung war, es bestehe zu seinem Nachteil eine unerlaubte Absprache zwischen fünf Importeuren japanischer Fahrzeuge in Frankreich, nämlich den Firmen Sidat Toyota France, Mazda France Motors, Honda France, Mitsubishi Sonauto und Richard Nissan SA, reichte am 18. November 1985 bei der Kommission eine Beschwerde wegen Verstoßes gegen die Artikel 30 EG-Vertrag (nach Änderung jetzt Artikel 28 EG) und 85 EG-Vertrag (jetzt Artikel 81 EG) ein.
- 3 Am 29. November 1988 legten die Kläger eine weitere, auf Artikel 85 EG-Vertrag gestützte Beschwerde gegen diese fünf Importeure ein.
- 4 Mit der zuletzt genannten Beschwerde machten die Kläger im Wesentlichen geltend, die erwähnten Importeure japanischer Fahrzeuge hätten sich gegenüber der französischen Verwaltung verpflichtet, im Laufe eines Jahres auf dem französi-

schen Binnenmarkt nicht mehr als 3 % der im vorausgegangenen Kalenderjahr für das gesamte französische Staatsgebiet zugelassenen Kraftfahrzeuge zu verkaufen. Diese Quote hätten diese Importeure nach zuvor aufgestellten Regeln unter sich aufgeteilt und davon andere Unternehmen ausgeschlossen, die in Frankreich japanische Fahrzeuge solcher Marken absetzen wollten, die von den Parteien der behaupteten Absprache nicht vertrieben würden.

- 5 Zum Ausgleich für diese Selbstbeschränkung habe die französische Verwaltung die Hindernisse für den freien Verkehr von Fahrzeugen japanischen Ursprungs anderer als der fünf von den Partnern der behaupteten Absprache vertriebenen Marken vervielfacht.
  
- 6 Auf der Grundlage des Artikels 11 Absatz 1 der Verordnung Nr. 17 des Rates vom 6. Februar 1962, Erste Durchführungsverordnung zu den Artikeln 85 und 86 des Vertrages (ABl. 1962, Nr. 13, S. 204; im Folgenden: Verordnung Nr. 17), bat die Kommission mit Schreiben vom 9. Juni 1989 die betroffenen Importeure um Auskunft. Nachdem die Generaldirektion Industrie des französischen Ministeriums für Industrie und Raumordnung mit Schreiben vom 20. Juli 1989 diese Importeure anwies, eine der ihnen von der Kommission gestellten Fragen nicht zu beantworten, ersuchte diese die französischen Behörden mit Schreiben vom 16. Oktober 1989 um Auskünfte. Am 28. November 1989 antworteten die französischen Behörden auf dieses Auskunftersuchen und machten im Wesentlichen geltend, dass „die Befragungen zum Verhalten der im Schreiben der Kommission angeführten Unternehmen, weil dieses Verhalten mit den von den Behörden gewollten Modalitäten der Reglementierung zusammenhängt, in diesem Zusammenhang nicht angebracht [sind], da diese Unternehmen nämlich über keinerlei Autonomie bei der Anwendung dieser Reglementierung verfügen“.
  
- 7 Da die Kommission ihnen gegenüber schwieg, forderten die Kläger sie mit Schreiben vom 24. November 1989 auf, zu den eingelegten Beschwerden Stellung zu nehmen. Da die Kommission weiterhin schwieg, reichten die Kläger am 20. März 1990 eine Untätigkeits- und Schadensersatzklage beim Gerichtshof ein. Mit Beschluss vom 23. Mai 1990 in der Rechtssache C-72/90 (Asia Motor France

u. a./Kommission, Slg. 1990, I-2181) erklärte der Gerichtshof die Untätigkeits- und Schadensersatzklage für unzulässig, soweit sie die Untätigkeit der Kommission gegenüber der angeblichen Verletzung des Artikels 30 EWG-Vertrag betraf, und verwies die Klage an das Gericht, soweit es um die Untätigkeit der Kommission gegenüber der angeblichen Verletzung des Artikels 85 EG-Vertrag und die sich hieraus ergebende Haftung ging.

- 8 In der Zwischenzeit hatte der Generaldirektor der Generaldirektion Wettbewerb der Kommission den Klägern mit Schreiben vom 8. Mai 1990 gemäß Artikel 6 der Verordnung Nr. 99/63/EWG der Kommission vom 25. Juli 1963 über die Anhörung nach Artikel 19 Absätze 1 und 2 der Verordnung Nr. 17 des Rates (ABl. 1963, Nr. 127, S. 2268) mitgeteilt, dass die Kommission nicht beabsichtige, ihren Beschwerden stattzugeben, und sie aufgefordert, etwaige schriftliche Bemerkungen dazu abzugeben. Am 29. Juni 1990 reichten die Kläger der Kommission ihre Stellungnahmen ein, in denen sie die Begründetheit ihrer Beschwerden bekräftigten.
- 9 Mit Urteil vom 18. September 1992 in der Rechtssache T-28/90 (Asia Motor France u. a./Kommission, Slg. 1992, II-2285; im Folgenden: Urteil Asia Motor France I) entschied das Gericht, dass die Hauptsache erledigt sei, soweit der Klageantrag auf Artikel 175 EG-Vertrag (jetzt Artikel 232 EG) gestützt sei. Im Übrigen wies das Gericht die Schadensersatzanträge der Kläger als unzulässig ab.
- 10 Am 5. Juni 1990 legte auch die Firma Somaco bei der Kommission eine Beschwerde ein, die gegen die Praktiken der Firmen CCIE, SIGAM, SAVA, SIDA und Auto GM mit Sitz in Lamentin (Martinique, Frankreich) gerichtet war, die jeweils Vertragshändler der Marken Toyota, Nissan, Mazda, Honda und Mitsubishi waren und diese Marken auf die Insel einführten. Diese auf die Artikel 30 und 85 EG-Vertrag gestützte Beschwerde wandte sich ebenfalls gegen die Praktiken der französischen Verwaltung, die angeblich bezweckt hätten, Parallelimporte von Fahrzeugen bestimmter japanischer Marken sowie von Fahrzeugen der koreanischen Marke Hyundai durch die Beschwerdeführerin zu verhindern.

- 11 Mit Schreiben vom 9. August 1990 teilte die Kommission der Firma Somaco unter Bezugnahme auf ihr an die Kläger gerichtetes Schreiben vom 8. Mai 1990 mit, dass sie nicht beabsichtige, ihrer Beschwerde stattzugeben, und forderte sie auf, gemäß Artikel 6 der Verordnung Nr. 99/63 etwaige schriftliche Bemerkungen einzureichen. Mit Schreiben vom 28. September 1990 bekräftigte die Firma Somaco die Begründetheit ihrer Beschwerde.
  
- 12 Mit Schreiben vom 5. Dezember 1991 teilte die Kommission den Klägern und der Firma Somaco die Entscheidung mit, die am 18. November 1985, am 29. November 1988 und am 5. Juni 1990 eingelegten Beschwerden zurückzuweisen.
  
- 13 Diese Zurückweisung wurde auf zwei Gründe gestützt. Der erste Zurückweisungsgrund bestand darin, dass das Verhalten der fünf beschuldigten Importeure integrierender Bestandteil der Politik der französischen Behörden im Bereich der Einfuhr japanischer Kraftfahrzeuge nach Frankreich sei. Im Rahmen dieser Politik legten die französischen Behörden nicht nur die Gesamtmengen der jedes Jahr in Frankreich zugelassenen Fahrzeuge fest, sondern bestimmten auch die Modalitäten der Aufteilung dieser Mengen. Der zweite Zurückweisungsgrund bestand darin, dass zwischen den Interessen der Beschwerdeführer und dem behaupteten Verstoß kein Zusammenhang bestehe, weil eine etwaige Anwendung des Artikels 85 die Situation, die den Beschwerdeführer abträglich sein solle, nicht bereinigen könnte.
  
- 14 Mit am 4. Februar 1992 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangener Klageschrift erhoben die Kläger und die Firma Somaco Klage auf Nichtigerklärung der Entscheidung vom 5. Dezember 1991.
  
- 15 Mit Urteil vom 29. Juni 1993 in der Rechtssache T-7/92 (Asia Motor France u. a./Kommission, Slg. 1993, II-669; im Folgenden: Asia Motor France II) erklärte das Gericht die Entscheidung vom 5. Dezember 1991 für nichtig, soweit sie Artikel 85 EG-Vertrag betraf, da der erste Zurückweisungsgrund auf einer un-

zutreffenden tatsächlichen und rechtlichen Würdigung der der Kommission zur Beurteilung unterbreiteten Gesichtspunkte beruhe und der zweite Zurückweisungsgrund einen Rechtsfehler aufweise.

- 16 In der Folge dieses Urteils bat die Kommission am 25. August 1993 die französischen Behörden und die in der Beschwerde der Firma Somaco vom 5. Juni 1990 genannten Vertragshändler aus Martinique auf der Grundlage des Artikels 11 Absatz 1 der Verordnung Nr. 17 um Auskunft.
  
- 17 Die Vertragshändler aus Martinique antworteten auf das Auskunftersuchen der Kommission im Oktober 1993 sowie mit einem weiteren Schreiben vom 11. November 1993.
  
- 18 Mit Schreiben vom 19. Oktober 1993 forderten die Kläger und die Firma Somaco die Kommission gemäß Artikel 175 EG-Vertrag zum Tätigwerden auf.
  
- 19 Am 10. Januar 1994 richtete die Kommission eine Mitteilung nach Artikel 6 der Verordnung Nr. 99/63 an die Kläger und die Firma Somaco. Sie übersandte ihnen auch Kopien der Antworten auf die Auskunftersuchen und bot ihnen an, die ihr vorgelegten Beweisdokumente zu prüfen. Mit Schreiben vom 9. März 1994 reichten die Kläger und die Firma Somaco ihre Bemerkungen ein.
  
- 20 Am 2. August 1994 forderten die Kläger und die Firma Somaco die Kommission erneut zum Tätigwerden auf.

- 21 Mit Schreiben vom 13. Oktober 1994 gab die Kommission den Klägern und der Firma Somaco eine neue Entscheidung bekannt, in der sie ihre Beschwerden zurückwies. In dieser Entscheidung wurde nur der erste der in der Entscheidung vom 5. Dezember 1991 enthaltenen Zurückweisungsgründe übernommen.
- 22 Mit am 12. Dezember 1994 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangener Klageschrift erhoben die Kläger und die Firma Somaco eine Untätigkeits-, Nichtigkeits- und Schadensersatzklage gegen die Kommission wegen deren Entscheidung vom 13. Oktober 1994.
- 23 Mit Urteil vom 18. September 1996 in der Rechtssache T-387/94 (Asia Motor France u. a./Kommission, Slg. 1996, II-961; im Folgenden: Urteil Asia Motor France III) wies das Gericht die Anträge der Kläger und der Firma Somaco wegen Untätigkeit und auf Schadensersatz als unzulässig zurück. Ferner wies es den Antrag auf Nichtigerklärung der Entscheidung, mit der die Beschwerde der Firma Somaco vom 5. Juni 1990 zurückgewiesen worden war, als unbegründet ab. Hingegen erklärte es die Entscheidung der Kommission vom 13. Oktober 1994 für nichtig, soweit mit ihr die Beschwerden vom 18. November 1985 und vom 29. November 1988 zurückgewiesen worden waren.
- 24 Nach diesem Urteil führte die Kommission eine ergänzende Untersuchung der Beschwerden der Kläger durch. Hierfür richtete sie an die fünf betroffenen Importeure im französischen Mutterland am 7. Mai 1997 gemäß Artikel 11 Absatz 1 der Verordnung Nr. 17 folgendes Auskunftsverlangen:

„1. Bitte übermitteln Sie mir für die Jahre 1977 bis 1988 einschließlich sämtliche in Ihrem Besitz befindlichen, unmittelbar oder mittelbar von den französischen Behörden stammenden Schriftstücke betreffend die Aufteilung einer Einfuhrquote für japanische Fahrzeuge unter den fünf Importeuren der Marken Honda, Mazda, Toyota, Mitsubishi und Nissan in Frankreich.

2. Bitte übermitteln Sie mir ferner sämtliche in Ihrem Besitz befindlichen Schriftstücke aus den Jahren 1977 bis 1988, die von der Chambre syndicale des importateurs d'automobiles (CSIAM, damalige Anschrift: avenue de Wagram, 33) stammen und die unter Nr. 1 genannte Aufteilung betreffen.
  
  3. Bitte teilen Sie mir alles mit, was belegen könnte, dass die französischen Behörden ‚übermächtigen Druck‘ im Sinne des Urteils des Gerichts erster Instanz vom 18. Dezember 1996 (Randnr. 70 des Urteils [Asia Motor France III]) auf Sie ausgeübt haben.
  
  4. Bitte teilen Sie mir mit, aus welchen Gründen speziell Ihre Firma diesem Druck nicht widerstehen konnte.
  
  5. Bitte teilen Sie mir mit, zu welchem Zeitpunkt für Sie die staatliche Einfuhrregelung endete, die die französischen Behörden 1977 für Kraftfahrzeuge aus Drittländern im Rahmen der damaligen Handelspolitik der Französischen Republik auf dem Kraftfahrzeugsektor mit Geltung für das gesamte französische Staatsgebiet erließen.“
- 25 Die Firmen Toyota, Nissan, Mazda, Honda und Sonauto beantworteten diese Auskunftersuchen jeweils am 6. Juni, 9. Juni, 9. Juni, 24. Juni und 11. September 1997.
- 26 Am 7. Oktober 1997 richtete die Kommission sodann eine Mitteilung nach Artikel 6 der Verordnung Nr. 99/63 an die Kläger, zu der diese mit Schreiben vom 5. Dezember 1997 Stellung nahmen.

- 27 Mit Schreiben vom 16. Juli 1998 teilte die Kommission den Klägern eine Entscheidung mit, mit der ihre Beschwerden erneut zurückgewiesen wurden (im Folgenden: angefochtene Entscheidung). Sie führte darin aus, die bei ihr eingegangenen Antworten auf ihre Auskunftsverlangen vom 7. Mai 1997 „bestätig[t]en, dass im fraglichen Zeitraum eine Absprache nicht bestand“. Jedenfalls sei ein hinreichendes Gemeinschaftsinteresse, das ein neues Tätigwerden ihrerseits rechtfertigen könnte, nicht gegeben.

## Verfahren

- 28 Die Kläger haben mit Klageschrift, die am 23. September 1998 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen ist, die vorliegende Klage erhoben.
- 29 Mit am 29. Oktober 1998 eingereichtem gesondertem Schriftsatz hat die Kommission gemäß Artikel 19 Absatz 1 der EG-Satzung des Gerichtshofes und Artikel 44 Absatz 1 Buchstabe c der Verfahrensordnung des Gerichts eine Einrede der Unzulässigkeit erhoben.
- 30 Am 30. Dezember 1998 haben die Kläger zu dieser Einrede der Unzulässigkeit Stellung genommen.
- 31 Mit Beschluss vom 21. Mai 1999 in der vorliegenden Rechtssache (Slg. 1999, II-1703) hat das Gericht die Klage für zulässig erklärt, soweit sie auf die beiden Klagegründe eines offensichtlichen Beurteilungsfehlers und eines Verstoßes gegen Artikel 176 EG-Vertrag (jetzt Artikel 233 EG) gestützt ist. Im Übrigen hat es die Klage für unzulässig erklärt; die Kostenentscheidung blieb vorbehalten.

- 32 Das Gericht (Fünfte Kammer) hat auf Bericht des Berichtstatters beschlossen, die mündliche Verhandlung zu eröffnen, und als verfahrensleitende Maßnahme der Kommission aufgegeben, ihre Auskunftersuchen vom 7. Mai 1997 und die Antworten der fünf von den Beschwerden betroffenen Importeure vorzulegen und weiter mitzuteilen, ob die Kläger von diesen Unterlagen Kenntnis erlangt hätten. Mit Schreiben vom 9. Juli 1999 hat die Kommission die erbetenen Schriftstücke und Angaben übermittelt.
- 33 Am 23. März 2000 hat das Gericht beschlossen, bestimmte in der Rechtssache T-387/94 eingereichte Schriftstücke zu den Akten des vorliegenden Verfahrens zu nehmen:
- das Schreiben des Ministeriums für Industrie, Post und Telekommunikation sowie Fremdenverkehr vom 1. Juli 1987 (im Folgenden: Schreiben vom 1. Juli 1987);
  - das Schreiben des Staatssekretärs im Ministerium für die überseeischen Departemente und Gebiete an den Präsidenten der Vereinigung der Importeure ausländischer Fahrzeuge Antillen-Guyana vom 19. August 1982;
  - das Urteil des Tribunal de commerce Paris vom 16. März 1990;
  - die Entscheidung 94-D-05 des Conseil de la concurrence vom 18. Januar 1994.
- 34 Die Parteien haben in der Sitzung vom 4. Mai 2000 mündlich verhandelt und Fragen des Gerichts beantwortet.

## Anträge der Parteien

35 In der Klageschrift haben die Kläger beantragt,

- die angefochtene Entscheidung für nichtig zu erklären;
- festzustellen, dass ihnen eine Klage auf Schadensersatz vorbehalten bleibt;
- der Kommission die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.

36 In ihrer Erwiderung ersuchen sie darum, „ihren Anträgen stattzugeben, erforderlichenfalls wegen des von Amts wegen zu prüfenden Klagegrunds der Grundrechtsverletzung durch die unvertretbar lange Verfahrensdauer“.

37 Die Kommission beantragt,

- die Klage als unbegründet abzuweisen;
- den Klägern die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.

38 In ihrer Gegenerwiderung beantragt sie außerdem,

- den Antrag der Kläger auf Feststellung, dass ihnen eine Klage gegen die Kommission gemäß Artikel 215 EG-Vertrag (jetzt Artikel 288 EG) vorbehalten bleibt, als unzulässig zurückzuweisen;
  
- den Klagegrund einer Verletzung des Grundsatzes der angemessenen Verfahrensdauer als unzulässig zurückzuweisen.

### Zur Zulässigkeit des Klagegrunds einer Verletzung des Grundsatzes der angemessenen Verfahrensdauer

#### *Vorbringen der Parteien*

- 39 In ihrer Erwiderung rügen die Kläger, die Kommission habe über ihre Beschwerden erst nach übermäßig langer Verfahrensdauer entschieden und damit den allgemeinen gemeinschaftsrechtlichen Grundsatz verletzt, dass jedermann Anspruch auf ein faires Verfahren hat (Urteile des Gerichtshofes vom 17. Dezember 1998 in der Rechtssache C-185/95 P, Baustahlgewebe/Kommission, Slg. 1998, I-8417, und des Gerichts vom 22. Oktober 1997 in den Rechtssachen T-213/95 und T-18/96, SCK und FNK/Kommission, Slg. 1997, II-1739).
- 40 Den Klagegrund der Verletzung dieses Grundsatzes habe das Gericht von Amts wegen zu berücksichtigen, da er ein durch die Europäische Konvention zum Schutze der Menschenrechte und Grundfreiheiten verbürgtes Grundrecht sei, das

die Union gemäß Artikel F Absätze 1 und 2 des Vertrages über die Europäische Union (nach Änderung jetzt Artikel 6 Absätze 1 und 2 EU) zu achten habe.

- 41 Die Kommission macht geltend, die Kläger hätten diesen Klagegrund erstmals in ihrer Erwiderung geltend gemacht und er sei auf keinen rechtlichen oder tatsächlichen Gesichtspunkt gestützt, der erst während des Verfahrens zutage getreten sei. Der Klagegrund sei deshalb gemäß Artikel 48 Absatz 2 der Verfahrensordnung, wonach im Laufe des Verfahrens neue Angriffs- und Verteidigungsmittel nicht mehr vorgebracht werden dürften, als unzulässig zurückzuweisen.

#### *Würdigung durch das Gericht*

- 42 Gemäß Artikel 44 § 1 Buchstabe c in Verbindung mit Artikel 48 § 2 der Verfahrensordnung muss die Klageschrift den Streitgegenstand und eine kurze Darstellung der Klagegründe enthalten und können ferner neue Angriffs- und Verteidigungsmittel im Laufe des Verfahrens nicht mehr vorgebracht werden, es sei denn, dass sie auf rechtliche oder tatsächliche Gründe gestützt werden, die erst während des Verfahrens zutage getreten sind. Ein Angriffsmittel, das eine Erweiterung eines bereits vorher — unmittelbar oder implizit — in der Klageschrift vorgetragenen Angriffsmittels darstellt und einen engen Zusammenhang mit diesem aufweist, ist jedoch für zulässig zu erklären (Urteil des Gerichts vom 17. Juli 1998 in der Rechtssache T-118/96, Thai Bicycle/Rat, Slg. 1998, II-2991, Randnr. 142).
- 43 In der vorliegenden Rechtssache hat das Gericht in dem Beschluss vom 21. Mai 1999 ausdrücklich festgestellt, dass nur zwei Klagegründe zulässig sind, nämlich der eines offensichtlichen Beurteilungsfehlers und der eines Verstoßes gegen Artikel 176 EG-Vertrag. In dem Beschluss hat es insbesondere festgestellt, dass der Klageschrift nicht zu entnehmen sei, dass die Kläger auch einen Klagegrund der Verletzung der Rechte der Verteidigung geltend machten.

- 44 Es ist deshalb davon auszugehen, dass der Klagegrund einer Verletzung des Grundsatzes der angemessenen Verfahrensdauer, der zu keinem der beiden in der Klageschrift geltend gemachten Klagegründe gehört, erstmals in der Erwiderung vorgebracht wurde.
- 45 Während des Verfahrens ist aber kein neuer Grund zutage getreten, der es rechtfertigen könnte, dass die Kläger diesen Klagegrund erst später vorgebracht haben. Nach den oben genannten Bestimmungen der Verfahrensordnung ist er deshalb für unzulässig zu erklären.
- 46 Zwar kann das Gericht von Amts wegen die Verletzung wesentlicher Formvorschriften und insbesondere der durch die Gemeinschaftsrechtsordnung gewährleisteten Verfahrensgarantien prüfen (Urteile des Gerichtshofes vom 7. Mai 1991 in der Rechtssache C-291/89, Interhotel/Kommission, Slg. 1991, I-2257, Randnr. 14, und des Gerichts vom 13. Dezember 1999 in den Rechtssachen T-9/96 und T-211/96, Européenne automobile/Kommission, Slg. 1999, II-3639, Randnr. 31). Da das Gericht jedoch im vorliegenden Fall bereits eine Entscheidung zu treffen hatte, um die rechtmäßig in der Klageschrift erhobenen Klagegründe zu bestimmen (vgl. den Beschluss vom 21. Mai 1999 in der vorliegenden Rechtssache), ist eine derartige Prüfung von Amts wegen hier nicht vorzunehmen.

**Zur Zulässigkeit des Antrags auf Feststellung, dass den Klägern eine Klage auf Schadensersatz vorbehalten bleibt**

- 47 Zur von der Kommission erhobenen Einrede der Unzulässigkeit haben die Kläger nicht Stellung genommen.
- 48 Weiterhin obliegt dem Gemeinschaftsrichter bei einer Klage gemäß Artikel 173 EG-Vertrag (nach Änderung jetzt Artikel 230 EG) nicht die Feststellung, dass einer Partei die Erhebung einer Schadensersatzklage vorbehalten bleibt. Der

hierauf gerichtete Feststellungsantrag der Kläger ist deshalb für unzulässig zu erklären.

### Zur Begründetheit

- 49 Die Kläger stützen ihre Klage auf die beiden Klagegründe eines offensichtlichen Beurteilungsfehlers und eines Verstoßes gegen Artikel 176 EG-Vertrag.

### *Vorbemerkungen*

- 50 Vorab ist daran zu erinnern, dass die Beschwerden der Kläger im Wesentlichen auf zwei Rügen gestützt waren. Erstens machten sie geltend, die Autoimporteure fünf japanischer Marken (Toyota, Honda, Mazda, Mitsubishi und Nissan) in Frankreich hätten mit den französischen Behörden eine Absprache getroffen, mit der eine Beschränkung ihrer Einfuhren in das französische Mutterland gegen die Zusicherung der französischen Behörden, dass der Absatz japanischer Fahrzeuge ihnen vorbehalten werde, vereinbart worden sei. Zweitens rügten sie, dieselben Importeure hätten eine Absprache über die Aufteilung der so vereinbarten Quote getroffen.
- 51 In der angefochtenen Entscheidung hat die Kommission diese Beschwerden mit der Begründung zurückgewiesen, zum einen liege keine Absprache im Sinne von Artikel 85 Absatz 1 EG-Vertrag vor und zum anderen bestehe an der Fortführung des Verfahrens kein hinreichendes Gemeinschaftsinteresse. Mit ihrer Klage machen die Kläger geltend, die erste dieser beiden Begründungen sei rechtswidrig.

- 52 Die erste Begründung formulierte die Kommission in der angefochtenen Entscheidung wie folgt:

„Im fraglichen Zeitraum legten die französischen Behörden zu Beginn jedes Jahres für jeden zugelassenen Importeur fest, wie viele Fahrzeuge er einführen durfte. Die Aufteilung der Gesamtquote von 3 % lag somit in der ausschließlichen Zuständigkeit der französischen Verwaltung. Entgegen dem Vorbringen der Beschwerdeführer nahmen die Importeure keine Aufteilung vor, sondern mussten sich an die ihnen einseitig von der Verwaltung zugeteilten Verkaufsquoten halten. Hinsichtlich der Gesamtquote gab es deshalb keine Willensübereinstimmung zwischen den fünf Importeuren und folglich auch keine Absprache im Sinne von Artikel 85 Absatz 1.“ (Randnr. 6)

„Die französische Verwaltung setzte nicht die Gruppe der Importeure unter Druck, damit sie sich über die Einhaltung der Gesamtquote von 3 % einigten, sondern ... jeden einzelnen Importeur, damit er einen von der Verwaltung selbst festgelegten Anteil einhielt. Damit dieser Druck sein Ziel erreichte, war es nicht erforderlich, dass die Importeure untereinander in Verbindung standen.“ (Randnr. 12)

- 53 Die richterliche Kontrolle von Handlungen der Kommission, bei denen komplexe wirtschaftliche Gegebenheiten zu würdigen sind, hat sich notwendigerweise auf die Frage zu beschränken, ob die Verfahrensvorschriften eingehalten worden sind, ob die Begründung ausreichend ist, ob der Sachverhalt zutreffend festgestellt worden ist und ob keine offensichtlich fehlerhafte Würdigung des Sachverhalts und kein Ermessensmissbrauchs vorliegen (vgl. Urteile des Gerichtshofes vom 17. November 1987 in den Rechtssachen 142/84 und 156/84, BAT und Reynolds/Kommission, Slg. 1987, 4487, Randnr. 62, und vom 15. Juni 1993 in der Rechtssache C-225/91, Matra/Kommission, Slg. 1993, I-3203, Randnrn. 23 und 25; Urteile Asia Motor France II, Randnr. 33, und Asia Motor France III, Randnr. 46).
- 54 Ferner hat in den Fällen, in denen der Kommission ein Ermessensspielraum eingeräumt ist, damit sie ihre Aufgaben erfüllen kann, die Beachtung der Garantien,

die die Gemeinschaftsrechtsordnung für Verwaltungsverfahren vorsieht, eine um so grundlegendere Bedeutung. Zu diesen Garantien gehört insbesondere die Verpflichtung des zuständigen Organs, sorgfältig und unparteiisch alle relevanten Gesichtspunkte des Einzelfalls zu untersuchen (Urteil des Gerichtshofes vom 21. November 1991 in der Rechtssache C-269/90, Technische Universität München, Slg. 1991, I-5469, Randnr. 14; Urteil Asia Motor France II, Randnr. 34).

55 Demgemäß hat das Gericht zur Prüfung eines Antrags bei der Kommission gemäß Artikel 3 der Verordnung Nr. 17 ausgeführt: „Wenn ... die Kommission auch nicht verpflichtet ist, eine Untersuchung durchzuführen, so verpflichten die Verfahrensgarantien des Artikels 3 der Verordnung Nr. 17 und des Artikels 6 der Verordnung Nr. 99/63 sie doch, die ihr vom Beschwerdeführer vorgetragene tatsächlichen und rechtlichen Gesichtspunkte aufmerksam zu prüfen, um festzustellen, ob diese eine Verhaltensweise erkennen lassen, die geeignet ist, den Wettbewerb innerhalb des Gemeinsamen Marktes zu verfälschen und den Handel zwischen den Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen“ (Urteil des Gerichts vom 18. September 1992 in der Rechtssache T-24/90, Automec/Kommission, Slg. 1992, II-2223, Randnr. 79, und die dort angeführte Rechtsprechung sowie Urteil Asia Motor France II, Randnr. 35).

56 Auch wenn somit die Kommission nicht verpflichtet ist, auf jede bei ihr eingereichte Beschwerde eine Untersuchung durchzuführen, so muss sie doch, sobald sie beschließt, eine solche Untersuchung zu eröffnen, diese, soweit nicht ordnungsgemäß dargelegte Gründe entgegenstehen, mit der erforderlichen Sorgfalt, Ernsthaftigkeit und Umsicht durchführen, um die ihr von den Beschwerdeführern zur Beurteilung unterbreiteten tatsächlichen und rechtlichen Gesichtspunkte in voller Sachkenntnis würdigen zu können (Urteil Asia Motor France II, Randnr. 36).

57 Die beiden Klagegründe in der vorliegenden Rechtssache sind im Lichte dieser Erwägungen zu prüfen.

*Zum ersten Klagegrund, mit dem ein offensichtlicher Beurteilungsfehler gerügt wird*

### Vorbringen der Parteien

- 58 Nach Auffassung der Kläger hatten die fünf betroffenen Importeure eindeutig eine Absprache zu dem Zweck getroffen, vom französischen Markt Unternehmen auszuschließen, die dort japanische Fahrzeuge anderer Marken als der von den Importeuren selbst vertriebenen verkaufen wollten. Auf die Bitte des Gerichts in der mündlichen Verhandlung, dieses Vorbringen näher zu erläutern, haben die Kläger zunächst darauf verwiesen, dass es unstreitig keine Rechtsvorschrift gebe, die den fünf fraglichen Importeuren das in den Beschwerden gerügte Verhalten vorgeschrieben hätte. Ferner habe das Ministerium für Industrie, Post und Telekommunikation sowie Fremdenverkehr in seinem Schreiben vom 1. Juli 1987 im Zusammenhang mit den Gefahren, die Parallelimporte für das System der Selbstbeschränkung beim Verkauf japanischer Fahrzeuge bedeuteten, hervorgehoben, dass solche Parallelimporte, die mit der Tätigkeit der fünf zugelassenen Importeure unmittelbar konkurrierten, deren faktische Exklusivstellung, die ihnen als Gegenleistung für ihre Verpflichtungen zur Selbstbeschränkung eingeräumt worden sei, nach und nach unterlaufen könnten. In dem Schreiben heiße es, dass „die Entwicklung solcher Praktiken die Gefahr mit sich bringt, dass sich die zugelassenen Importeure bald gegen das gesamte System der Selbstbeschränkung wenden“.
- 59 Ferner habe die Kommission in der mündlichen Verhandlung in der Rechtssache T-387/94 erklärt, dass die Entscheidung der Verwaltung, keine anderen japanischen Marken zuzulassen als die von den fünf betroffenen Importeuren vertriebenen, wesentlicher Bestandteil der getroffenen Regelung gewesen sei und als „Gegenleistung“ dafür betrachtet werden könne, dass die Importeure die von der Verwaltung gewünschte Politik akzeptiert hätten. Die Erläuterung, die die Kommission zu dieser Erklärung nunmehr in ihrer Klagebeantwortung gebe, sei nicht stichhaltig, denn übermächtiger Druck sei eine einseitige Handlung, während gegenseitige Beziehungen eine Einigung voraussetzten; die fünf Importeure hätten aus der Regelung der Einfuhrbeschränkung zudem offensichtliche Vorteile gezogen.

- 60 Wie in den Verfahren, die Gegenstand der Urteile Asia Motor France II und Asia Motor France III gewesen seien, liege außerdem ein offensichtlicher Beurteilungsfehler in der Annahme der Kommission, hinsichtlich des gerügten Verhaltens sei nur so wenig Handlungsfreiheit verblieben, dass es nicht unter Artikel 85 Absatz 1 EG-Vertrag falle.
- 61 Wie das Gericht im Urteil Asia Motor France III ausgeführt habe, hätte die Kommission die Beschwerden wegen fehlender Handlungsfreiheit der betroffenen Importeure nur zurückweisen dürfen, wenn objektive, schlüssige und übereinstimmende Indizien dafür bestanden hätten, dass die nationalen Behörden ihnen das fragliche Verhalten durch übermächtigen Druck einseitig aufgezwungen hätten.
- 62 Aus den Ergebnissen der ergänzenden Beweisaufnahme, die die Kommission nach dem Urteil Asia Motor France III durchgeführt habe, ergäben sich solche Indizien aber nicht. Wenn die fünf betroffenen Importeure in ihren Antworten auf die Auskunftersuchen vom 7. Mai 1997 behaupteten, die französischen Behörden hätten die Einhaltung der individuellen Quoten dadurch gesichert, dass sie keine weiteren Konformitätsbescheinigungen erteilt hätten, so sei festzuhalten, dass weder die Importeure noch ihre Vertragshändler gegen eine solche tatsächliche Verhaltensweise jemals Klage erhoben hätten.
- 63 Schließlich sei die ergänzende Untersuchung nicht sorgfältig und unparteiisch durchgeführt worden, und die Untersuchungsergebnisse seien nicht wirklich ausgewertet worden.
- 64 Die Kommission macht geltend, der Klagegrund eines offensichtlichen Beurteilungsfehlers, so wie ihn die Kläger vortragen, beruhe auf einem irrigen Verständnis der angefochtenen Entscheidung.

- 65 Aus der Entscheidung gehe klar hervor, dass die Beschwerden mangels einer wettbewerbsbeschränkenden Vereinbarung im Sinne von Artikel 85 Absatz 1 EG-Vertrag, nicht aber mit der Begründung zurückgewiesen worden seien, die französischen Behörden hätten auf die fünf Importeure übermächtigen Druck ausgeübt, um sie zu der mit den Beschwerden gerügten Verhaltensweise zu veranlassen. In der mündlichen Verhandlung hat die Kommission allerdings eingeräumt, dass die in ihren beiden vorangegangenen zurückweisenden Entscheidungen enthaltene Feststellung, die fünf betroffenen Importeure hätten über keine „Handlungsfreiheit“ oder keinen „Handlungsspielraum“ verfügt, etwas unklar gewesen sei und Raum für die Deutung gelassen habe, nach Ansicht der Kommission hätten die Importeure zwar eine wettbewerbsfeindliche Verhaltensweise verwirklicht, diese falle aber deshalb nicht unter Artikel 85 Absatz 1 EG-Vertrag, weil sie ihnen von den Behörden aufgezwungen worden sei.
- 66 Tatsächlich hätten sich weder aus den Beschwerden noch aus deren Untersuchung Indizien dafür ergeben, dass zwischen den fünf betroffenen Importeuren eine wettbewerbsbeschränkende Vereinbarung bestanden hätte.
- 67 Zunächst hätten, wie aus Randnummer 62 des Urteils *Asia Motor France III* hervorgehe, die französischen Behörden selbst bestätigt, dass sie im Jahre 1977 beschlossen hätten, Maßnahmen zu treffen, um den Marktanteil der japanischen Fahrzeuge auf 3 % des Marktes im Mutterland zu beschränken.
- 68 Zweitens hätten die französischen Behörden ebenfalls eingeräumt, dass sie beschlossen hätten, die Gesamtmenge der zugelassenen Einfuhren zwischen den fünf damals auf dem Markt tätigen zugelassenen Importeuren unter Berücksichtigung der Marktanteile aufzuteilen, die diese in diesem Zeitpunkt gehabt hätten, und keine neuen Importeure japanischer Marken zuzulassen (*Urteil Asia Motor France III*, Randnr. 62). Die damit eingeführte Regelung der Einfuhrbeschränkung hätte somit keine Absprache unter den Importeuren erfordert, sondern ausschließlich auf bilateralen Beziehungen zwischen jedem einzelnen Importeur und den französischen Behörden basiert. Die Stabilisierung der Verkäufe im von den Behörden gewünschten Umfang sei, wie aus den Schreiben der Firma *Toyota* vom 6. Juni 1997, der Firma *Nissan* vom 9. Juni 1997, der Firma *Mazda* ebenfalls vom 9. Juni 1997 und der Firma *Honda* vom 24. Juni 1997 hervorgehe, durch mündliche Mitteilungen der Behörden unmittelbar an jeden

einzelnen Importeur erreicht worden, und es sei dann Sache der Importeure gewesen, die ihnen von den Behörden jeweils gesetzte individuelle Obergrenze einzuhalten. Wie die französischen Behörden in ihrer Antwort vom 11. November 1993 auf das Auskunftsersuchen der Kommission dargelegt hätten, habe „die Beschränkung des Einfuhranteils auf eine bestimmte Menge zwingend auch deren Aufteilung zwischen den verschiedenen Marken [erfordert], denn die französischen Behörden hätten andernfalls keine Möglichkeit gehabt, die Einhaltung der festgesetzten Gesamtmenge zu überwachen und durchzusetzen“.

69 Drittens hätten die französischen Behörden die Einhaltung der den fünf Importeuren zugeteilten Quoten dadurch gesichert, dass sie für darüber hinaus importierte Fahrzeuge keine Konformitätsbescheinigung ausgestellt hätten. Ihre ergänzende Beweisaufnahme nach dem Urteil Asia Motor France III habe insofern übereinstimmende Angaben der Importeure als auch ein besonders aussagekräftiges Schreiben der Importeure vom 27. Februar 1981 an den Direktor für die Bereiche Schwerindustrie, Maschinenbau und Elektronik im Ministerium für Industrie, Post und Telekommunikation sowie Fremdenverkehr erbracht.

70 Dass die Importeure die Quotenregelung nur unter dem Druck der französischen Behörden akzeptiert hätten, liege um so klarer auf der Hand, als diese Regelung, nachdem der Importanteil der japanischen Marken in Frankreich zwischen 1970 und 1977 von 0,17 % auf 2,51 % gestiegen sei, durch die Beschränkung ihrer Marktanteile ihren Interessen zuwidergelaufen sei.

71 De facto habe zwar die Regelung jeden neuen Zugang zum Markt blockiert und damit die fünf zugelassenen Importeure geschützt. Das sei aber nicht Ergebnis einer Vereinbarung zwischen diesen Importeuren gewesen, sondern des Willens der französischen Behörden, die Zulassungszahlen japanischer Fahrzeuge zu begrenzen. Jedenfalls hätten sich diese Importeure, wenn sie neue Zulassungen hätten verhindern wollen, nur an die französischen Behörden wenden können, und eine entsprechende Vereinbarung zwischen den Behörden und dem einzelnen Importeur wäre keine Vereinbarung zwischen Unternehmen im Sinne von Artikel 85 Absatz 1 EG-Vertrag. Ebenso wenig könne auf das Bestehen einer solchen Vereinbarung zwischen Unternehmen daraus geschlossen werden, dass bei einer behördlichen Importregulierung jeder Importeur, da er eine Begrenzung seiner

eigenen Verkäufe hinnehme, Interesse daran habe, dass auch die Entwicklung der Marktanteile seiner unmittelbaren Wettbewerber eingefroren werde.

- 72 Was ihre Erklärung in der mündlichen Verhandlung der Rechtssache T-387/94 (vgl. unten, Randnr. 76) angehe, so sei sie „einfach die Beschreibung eines Systems zweiseitiger Beziehungen“. Sie habe auf diese Weise unterscheiden wollen zwischen einerseits den Beziehungen zwischen den französischen Behörden und jedem Importeur — die nicht als „Vereinbarungen zwischen Unternehmen“ im Sinne von Artikel 85 Absatz 1 EG-Vertrag gewertet werden könnten — und andererseits etwaigen Beziehungen der Importeure untereinander.

### Würdigung durch das Gericht

- 73 Schon mit ihrer Entscheidung vom 5. Dezember 1991 hatte die Kommission die Beschwerden der Kläger und der Firma Somaco insbesondere deshalb zurückgewiesen, weil die von den Beschwerden betroffenen Wirtschaftsteilnehmer in ihrem Handeln nicht frei gewesen seien. In seinem Urteil *Asia Motor France II* stellte das Gericht sodann fest, dass diese Entscheidung, soweit sie die Beschwerden mit dieser Begründung zurückwies, „einen offensichtlichen Beurteilungsfehler hinsichtlich des Sachverhalts auf[wies], der eine fehlerhafte rechtliche Beurteilung der Anwendbarkeit des Artikels 85 EWG-Vertrag auf die Verhaltensweisen der betreffenden Wirtschaftsteilnehmer nach sich zog“ (Randnr. 55). Das Gericht war zu diesem Ergebnis gelangt, nachdem es zunächst zwei von den Beschwerdeführern im Verwaltungsverfahren der Kommission vorgelegte Schriftstücke geprüft hatte, die sich auf die Einfuhren japanischer Fahrzeuge nach Martinique bezogen. Es führte dazu aus, dass dieser Akteninhalt „auf den ersten Blick ein ernstzunehmendes Indiz für das Vorliegen einer echten Handlungsfreiheit“ der betroffenen Importeure bei der Aufteilung des Marktes darstelle (Randnr. 44), und befasste sich im Weiteren mit der Begründung der Entscheidung vom 5. Dezember 1991, soweit darin nicht nur die Beschwerde der Firma Somaco hinsichtlich des Bestehens einer Absprache zwischen den Vertragshändlern in Martinique, sondern auch die Beschwerden der anderen Kläger hinsichtlich des Bestehens einer Absprache zwischen den Importeuren des französischen Mutterlandes zurückgewiesen worden waren. Nach der Erörterung zweier weiterer Schriftstücke, nämlich des Schreibens vom 1. Juli 1987 und des Urteils des Tribunal de commerce Paris vom 16. März 1990, kam das Gericht zu dem Schluss, die Akten belegten nicht, dass die von den Beschwerden jeweils

betroffenen Wirtschaftsteilnehmer im französischen Mutterland und in Martinique über keine Handlungsfreiheit oder keinen „Handlungsspielraum“ verfügt hätten (Randnr. 55).

- 74 Nach der Nichtigerklärung ihrer Entscheidung vom 5. Dezember 1991 mit dem Urteil Asia Motor France II setzte die Kommission ihre Prüfung der Beschwerden fort, indem sie Auskunftersuchen an die französischen Behörden und die von der Beschwerde der Firma Somaco betroffenen Vertragshändler in Martinique richtete (vgl. oben, Randnrn. 16 und 17). In ihrer anschließenden Entscheidung vom 13. Oktober 1994, mit der die Beschwerden ein weiteres Mal zurückgewiesen wurden, führte die Kommission aus, die Prüfung der Antworten auf die Auskunftersuchen habe „bestätigt, dass die französischen Behörden seit 1977 im Rahmen der Handelspolitik im Kraftfahrzeugsektor, die zu jenem Zeitpunkt auf nationaler Ebene durchgeführt wurde, im gesamten französischen Hoheitsgebiet — wenn auch in spezifischer Form im Departement Martinique — eine staatliche Einfuhrregelung für Kraftfahrzeuge aus Drittländern eingeführt hatten“. Im Ergebnis sei somit „hinreichend bestätigt, dass die betroffenen Importeure, insbesondere diejenigen aus Martinique, bei der Durchführung der betreffenden Einfuhrregelung über keinen Handlungsspielraum verfügten“.
- 75 Bei seiner Kontrolle im Urteil Asia Motor France III, ob diese zurückweisende Begründung rechtmäßig war, prüfte das Gericht gesondert zum einen das mit den Beschwerden der Kläger gerügte Verhalten hinsichtlich der Einfuhren in das französische Mutterland und zum anderen das mit der Beschwerde der Firma Somaco gerügte Verhalten bezüglich der Einfuhren nach Martinique.
- 76 Zu den Beschwerden der Kläger führte das Gericht aus, „dass die Kommission den Sachverhalt offensichtlich fehlerhaft beurteilt hat, als sie aufgrund der ihr zur Verfügung stehenden Unterlagen angenommen hat, dass den im französischen Mutterland zugelassenen Importeuren so wenig Handlungsfreiheit verblieben war, dass ihr Verhalten nicht unter Artikel 85 Absatz 1 EG-Vertrag falle. In Ermangelung von Nachweisen für einen übermächtigen Druck ..., der die Importeure gezwungen hätte, eine Beschränkung ihrer Einfuhren hinzunehmen, ist das unter Berücksichtigung aller einschlägigen Gefahren und Vorteile den Wünschen der französischen Behörden entsprechende Verhalten der Importeure als

Ausdruck einer unternehmerischen Entscheidung anzusehen“ (Randnr. 71). Das Gericht kam zu diesem Ergebnis erstens aufgrund der Feststellung, dass die Kommission ihre Entscheidung auf die gleichen Gesichtspunkte gestützt habe wie ihre vorherige zurückweisende Entscheidung vom 5. Dezember 1991. So beträfen die von der Kommission in ihrer Klagebeantwortung und in ihrer Gegen-erwiderung als „neu“ bezeichneten Gesichtspunkte nur die Situation in Marti- nique. Außerdem hätten die Antworten der französischen Behörden auf das Auskunftsersuchen vom 25. August 1993 keine Angaben enthalten, die geeignet gewesen wären, die Behauptung zu stützen oder zu erläutern, dass den be- treffenden Importeuren, die sich mit einer Anwendung der behördlichen Ent- scheidungen begnügt hätten, ohne über einen Handlungsspielraum zu verfügen, kein Vorwurf gemacht werden könne (Randnr. 66). Wie das Gericht weiter aus- führte, erlaubten die Akten unter diesen Umständen nicht den Schluss, dass ge- genüber den Importeuren tatsächlich Druck angewandt worden wäre, zumal dieser Frage im Verwaltungsverfahren weder bei den französischen Behörden noch bei den Importeuren im französischen Mutterland nachgegangen worden sei (Randnr. 68). Zweitens hob das Gericht hervor, dass „die Kommission in der mündlichen Verhandlung darauf hingewiesen [habe], dass die Entscheidung der Verwaltung, keine anderen japanischen Marken als die der fünf betroffenen Im- porteure zuzulassen, wesentlicher Bestandteil des eingeführten Systems sei und als ‚die Gegenleistung‘ dafür angesehen werden könne, dass die Importeure die von der Verwaltung gewünschte Politik akzeptierten, was auf den ersten Blick das Bestehen eines von den französischen Behörden ausgeübten übermächtigen Drucks auszuschließen scheint“; dies bestätige auch das Schreiben vom 1. Juli 1987 (Randnr. 69).

- 77 Hinsichtlich der Beschwerde der Firma Somaco stellte das Gericht hingegen fest, dass die für ihre Zurückweisung gegebene Begründung, die Vertragshändler in Martinique hätten bei der Befolgung der fraglichen Importregelung gleichfalls keine Handlungsfreiheit besessen, nicht auf einem offensichtlichen Beurteilungs- fehler beruht habe. Die neuen Gesichtspunkte, die bei der Beweiserhebung nach dem Urteil Asia Motor France II zusammengetragen worden seien, ließen nämlich eine neue Auslegung der Schriftstücke zu, denen das Gericht im Urteil Asia Motor France II einen starken Beweiswert für eine wahrscheinliche Willensüber- einstimmung zuerkannt habe.

- 78 Im vorliegenden Fall ist zu prüfen, ob die die Beschwerden der Kläger zurück- weisende Begründung der angefochtenen Entscheidung, wonach keine gemäß

Artikel 85 EG-Vertrag verbotene Absprache vorgelegen habe, hinreichend durch die Tatsachen gestützt wird, die die Kommission u. a. im Rahmen der ergänzenden Beweiserhebung nach dem Urteil Asia Motor France III ermittelt hat.

- 79 Insoweit bestätigen erstens mehrere neue Gesichtspunkte die Behauptung der französischen Behörden, sie hätten sich 1977 für eine Politik entschieden, mit der bis mindestens 1993 die Einfuhren japanischer Fahrzeuge in das französische Mutterland auf dem damaligen Niveau, nämlich bei 3 % sämtlicher dort zugelassener Fahrzeuge, eingefroren werden sollten. Dies belegen etwa ein 1981 von den fünf betroffenen Importeuren verfasster „Offener Brief an den Minister für Industrie“, der den Schreiben der Firma Toyota vom 6. Juni 1997 und der Firma Nissan vom 9. Juni 1997 beigefügt war, ein diesen beiden Schreiben gleichfalls beigefügter Artikel aus der Tageszeitung *Le Monde* vom 6. Februar 1981 und ein gemeinsames Schreiben der fünf betroffenen Importeure vom 27. Februar 1981 an den Direktor der Direktion für die Bereiche Schwerindustrie, Maschinenbau und Elektronik des Ministeriums für Industrie, Post und Telekommunikation sowie Fremdenverkehr, der dem Schreiben der Firma Honda vom 24. Juni 1997 beigefügt war.
- 80 Zweitens wird auch die Behauptung der französischen Behörden, sie hätten die Gesamtquote von 3 % anschließend den in Frage stehenden Importeuren zwingend vorgeschrieben, durch neue Erkenntnisse bestätigt. So wird sie gestützt durch den genannten „Offenen Brief an den Minister für Industrie“ sowie den Artikel in *Le Monde* vom 6. Februar 1981, der „die einseitige Entscheidung der französischen Regierung“ erwähnt, „die Zulassungen japanischer Fahrzeuge auf 3 % sämtlicher französischer Zulassungen zu beschränken“, und in dem es weiter heißt: „Nach mehrmonatigen Verhandlungen hatten die französischen Stellen dem japanischen Botschafter in Frankreich, Herrn Kitahara, mitgeteilt, dass die Verkäufe japanischer Fahrzeuge das damals erreichte Niveau (3 % Marktanteil) künftig nicht überschreiten dürften; andernfalls würden ‚außerzollmäßige Hindernisse‘ errichtet“.
- 81 Durch neue Gesichtspunkte bestätigt wird drittens die Behauptung der französischen Behörden, die Aufteilung der Gesamtquote zwischen den Importeuren sei nicht Ergebnis einer — gegebenenfalls von den Behörden unterstützten — Abstimmung zwischen diesen gewesen, sondern sie hätten die Aufteilung den Im-

porteuren einseitig vorgeschrieben. Dazu führte die Firma Toyota in ihrem Schreiben vom 6. Juni 1997 aus: „Der Minister für Industrie lud die fünf zugelassenen japanischen Importeure vor, um ihnen mündlich die ihnen auf der Grundlage der Zulassungen des Vorjahres zugeteilte Jahresquote mitzuteilen; die jeder Marke zugeteilte individuelle Quote passte der Industrieminister je nach der Entwicklung des französischen Marktes im gleichen mündlichen Verfahren an.“ Übereinstimmend heißt es im Schreiben der Firma Nissan vom 9. Juni 1997: „Die seit 1977 bestehende Quote von 3 % für japanische Fahrzeuge teilte die französische Verwaltung unter den damals vom Industrieministerium zugelassenen fünf Importeuren Marke für Marke autoritär und einzeln auf, und zwar immer mündlich ... Alle diese Importeure hatten ihren Sitz in der Pariser Region und damit in der Nähe des Industrieministeriums, das sie einfach vorlud, um ihnen die geschätzten Jahresquoten mitzuteilen, zunächst zu Beginn jedes Kalenderjahrs und später außerdem bei verschiedenen Gelegenheiten, um ihnen nachträgliche Änderungen der ursprünglichen Quoten bekanntzugeben, die das Ministeriums je nach der Entwicklung der Fahrzeugzulassungen festgesetzt hatte“. In ihrem Schreiben gleichen Datums erläuterte die Firma Mazda, dass „die Quote mündlich Marke für Marke“ festgesetzt worden sei, und die Firma Honda führte in ihrem Schreiben vom 24. Juni 1997 aus, es sei „allgemein bekannt, dass das Industrieministerium die Quote von 3 % unter den 1977 zugelassenen fünf japanischen Importeuren einzeln, mündlich und in äußerst autoritärer Weise aufteilte.“

- 82 Diese übereinstimmenden Angaben werden bestätigt durch die Feststellungen des Conseil de la concurrence in seiner Entscheidung 94-D-05 vom 18. Januar 1994 „über die ermittelten Praktiken auf dem Kraftfahrzeugmarkt“. Dort heißt es:

„Die Beschränkung des Marktanteils japanischer Fahrzeuge im Mutterland auf 3 % und in Martinique auf 15 % ist das Ergebnis staatlicher Kontingentierungsmaßnahmen; ... im Rahmen dieser Maßnahmen regelten die Behörden auch die Modalitäten, nach denen die in Frankreich zugelassenen Fahrzeugmengen

unter den Importeuren aufgeteilt wurden, und nahmen diese Aufteilung so vor, dass die Gesamtquote die Verkäufe im ganzen Jahr abdeckte“.

Weiter heißt es dort:

„Wenn der Wettbewerb dadurch verfälscht wurde, dass der Zugang japanischer und koreanischer Fahrzeuge zum französischen Fahrzeugmarkt beschränkt und der gesamte Marktanteil dieser Fahrzeuge jedes Jahr ohne Wettbewerb unter den Marken Toyota, Nissan, Mazda, Honda und Mitsubishi aufgeteilt wurde, so gingen diese Praktiken auf eine Initiative der Verwaltung und nicht der betroffenen Unternehmen zurück; ... in der vom Präsidenten des Conseil de la concurrence veranlassten Untersuchung konnte nicht festgestellt werden, dass das Verhalten der zugelassenen Importeure oder ihrer Vertragshändler in Martinique sich von den Entscheidungen der Verwaltung hätte trennen lassen, was dem Conseil im Übrigen vom Direktor für die Grund- und Investitionsgüterindustrie im Ministerium für Industrie und Außenhandel mit den Worten bestätigt wurde, ‚jede Überprüfung ihres Verhaltens [müsse] dem Umstand Rechnung tragen, dass die Modalitäten der Durchführung nicht in der Hand dieser Unternehmen lagen‘.“

83 Die Cour d'appel Paris, bei der gegen diese Entscheidung Klage erhoben worden war, bestätigte in einem Urteil vom 3. Februar 1995, dass die vorstehenden Ausführungen des Conseil de la concurrence zutreffend seien.

84 Viertens rechtfertigen mehrere neue Gesichtspunkte den Schluss, dass die französischen Behörden die Einhaltung der individuellen Quoten und damit auch der Gesamtquote dadurch sicherstellten, dass sie die Konformitätsbescheinigungen, ohne die ein Fahrzeug im französischen Staatsgebiet nicht zugelassen werden kann, verspätet oder gar nicht ausstellten. Dies ergibt sich klar aus dem genannten „Offenen Brief an den Industrieminister“, mit dem in erster Linie gerade die Erteilung der „ausstehenden Konformitätsbescheinigungen“ erwirkt werden sollte, und aus dem Schreiben vom 27. Februar 1981, in dem die fünf betroffenen Importeure erwähnten, dass die Ausstellung der Konformitätsbescheinigungen

von der Einhaltung der Quote von 3 % abhängen, und darüber Klage führten, dass die zuständigen Behörden seit dem vorangegangenen September eine Anzahl von Bescheinigungen zurückhielten. Auch der Artikel in *Le Monde* vom 6. Februar 1981 spricht von „behördlichen Schikanen, um die Ausstellung der Konformitätsbescheinigung für neue japanische Fahrzeugmodelle zu verzögern“, und erwähnt zum einen, dass die Importeure japanischer Fahrzeuge in Frankreich beim Ministerium für auswärtige Angelegenheiten Beschwerden eingereicht hätten, da die Behörden „ihre Anträge auf Konformitätsbescheinigungen nicht oder nur unter Bereitung erheblicher Schwierigkeiten bearbeiteten“, und zum anderen, dass die japanische Regierung die zuständigen Gremien des GATT mit der Angelegenheit befassen wolle. Ebenso heißt es in einem Zeitungsartikel, der dem Schreiben der Firma Nissan vom 9. Juni 1997 beigefügt war: „Nach Angaben der Nachrichtenagentur Kyodo hat die japanische Regierung gegenüber Frankreich gegen die Diskriminierung japanischer Fahrzeuge protestiert, für die keine Konformitätsbescheinigungen — die Voraussetzung für ihren Verkauf — erteilt worden seien.“ Weiterhin war dem Schreiben der Firma Mazda vom 9. Juni 1997 in Kopie das Schreiben eines ihrer Vertragshändler vom 19. Februar 1981 an das Ministerium für Industrie, Post und Telekommunikation sowie Fremdenverkehr beigefügt, in dem sich der Händler darüber beschwerte, dass er auf Konformitätsbescheinigungen mehr als vier Monate warten müsse, was sich auf seine geschäftliche Tätigkeit verheerend auswirke. Schließlich ist einem vom 24. März 1981 datierenden Artikel aus einer Zeitschrift, der dem Schreiben der Firma Honda vom 24. Juni 1997 beigefügt war, zu entnehmen:

„Neunzehn japanische Automodelle dürfen auf dem französischen Markt de facto nicht verkauft werden, da beim Industrieministerium nicht das ‚Protokoll‘ des Technischen Überwachungsdienstes erhältlich ist, das die Konformität der Fahrzeuge im Sinne der französischen Konformitätsnormen bescheinigt.“

85 Demnach kam die Kommission auf der Grundlage objektiver, schlüssiger und übereinstimmender Indizien zu dem Ergebnis, dass die Beschwerden der Kläger wegen des Fehlens einer Absprache im Sinne von Artikel 85 Absatz 1 EG-Vertrag zurückzuweisen waren.

86 Die Kläger haben nichts vorgetragen, was dieses Ergebnis in Frage stellen könnte.

- 87 Die neuen Tatsachen, die in der ergänzenden Beweiserhebung nach dem Urteil Asia Motor France III ermittelt wurden, erlauben nämlich eine neue Bewertung der Gesichtspunkte, denen das Gericht in seinen Urteilen Asia Motor France II und Asia Motor France III einen starken Beweiswert für eine wahrscheinliche Willensübereinstimmung zugesprochen hatte.
- 88 Auch wenn im Schreiben vom 1. Juli 1987 von „Verpflichtungen zur Selbstbeschränkung“ der fünf betroffenen Importeure die Rede ist, kann nach dem vorstehend beschriebenen Zusammenhang schwerlich angenommen werden, dass diese freiwilliger Art waren. Aus dem Akteninhalt ergibt sich vielmehr, dass die fraglichen Importeure keine Wahl hatten und den Maßnahmen der französischen Behörden nachkommen mussten. Aus dem gleichen Grunde erscheint es nicht mehr glaubhaft, wenn im Schreiben vom 1. Juli 1987 ausgeführt wird, die zugelassenen Importeure könnten sich gegen die Einfuhrregelung für japanische Fahrzeuge im französischen Mutterland wenden.
- 89 Was die behauptete „Gegenleistung“ angeht, die den fünf betroffenen Importeuren mit dem Beschluss der französischen Verwaltung, keine anderen als ihre japanischen Fahrzeugmarken zuzulassen, gewährt worden sei (vgl. das Schreiben vom 1. Juli 1987 und die oben in Randnummer 76 erwähnte Erklärung der Kommission in der mündlichen Verhandlung der Rechtssache T-387/94), so kann die in der mündlichen Verhandlung der vorliegenden Rechtssache gegebene Erläuterung der Kommission, die französische Verwaltung habe auf diese Weise die Nachteile durch die verfolgte Politik eingrenzen wollen, als schlüssig angesehen werden.
- 90 Was die Feststellungen im Urteil des Tribunal de commerce Paris vom 16. März 1990 (vgl. Randnrn. 52 und 53 des Urteils Asia Motor France II) betrifft, so sind sie inzwischen durch die von der Kommission ermittelten neuen Tatsachen widerlegt.

- 91 Nach alledem greift der Klagegrund einer offensichtlich fehlerhaften Beurteilung des Sachverhalts nicht durch.

*Zum zweiten Klagegrund, mit dem ein Verstoß gegen Artikel 176 EG-Vertrag gerügt wird*

### Vorbringen der Parteien

- 92 Die Kläger machen geltend, die Kommission habe nicht die sich aus dem Urteil Asia Motor France III ergebenden Maßnahmen ergriffen und damit gegen Artikel 176 EG-Vertrag verstoßen.
- 93 Die angefochtene Entscheidung enthalte erneut die tatsächlichen und rechtlichen Fehler, die das Gericht in dem Urteil festgestellt habe.
- 94 Erstens sei die ergänzende Untersuchung der Beschwerden durch die Kommission nicht ernsthaft und sorgfältig durchgeführt worden. Die Kommission habe lediglich an die betroffenen Importeure ein neues Auskunftsersuchen gerichtet, dessen Fragen sachlich verfehlt und tendenziös gewesen seien und außerdem Umstände betroffen hätten, die schon zwanzig Jahre zurücklägen; die Kommission habe die Antworten auf die Fragen auch nicht ernsthaft ausgewertet. Schließlich habe sie auch ergänzende Nachforschungen bei den französischen Behörden versäumt.

- 95 Zweitens habe die Kommission jedenfalls keinerlei neuen Umstand ermittelt, der belegen könnte, dass die Behörden auf die fünf betroffenen Importeure übermächtigen Druck ausgeübt hätten, um sie zu dem in den Beschwerden der Kläger gerügten Verhalten zu veranlassen.
- 96 Die Kommission meint dagegen, sie habe dem Urteil Asia Motor III mit der neuen Untersuchung der Beschwerden voll Rechnung getragen.
- 97 Bereits durch ihre vorherige Untersuchung bei den französischen Behörden habe sie vollständig und schlüssig erscheinende Informationen über das von ihnen eingeführte System der Importbeschränkung für japanische Fahrzeuge sammeln können. Auf die an sie gerichteten Auskunftersuchen hätten die Behörden zweimal mitgeteilt, dass die Importeure japanischer Fahrzeuge in Frankreich nur den staatlichen Entscheidungen im Rahmen der französisch-japanischen Handelsbeziehungen nachgekommen seien und dass den Behörden bei Überschreitung der zugelassenen Verkaufszahlen die Anordnung von Korrekturen möglich gewesen sei. Auch aus einem Schreiben des Staatssekretärs im Ministerium für die überseeischen Departemente und Gebiete vom 19. August 1982 gehe hervor, dass das Mittel, um die Befolgung der Regelung durchzusetzen, die Ausstellung der Konformitätsbescheinigungen gewesen sei, ohne dass insoweit förmliche Bestimmungen erforderlich geworden wären. Angesichts dieser Umstände und mit Rücksicht darauf, dass die Regelung der Importbeschränkung Gegenstand eines rein mündlichen Verfahrens gewesen sei, habe die Kommission die Erhebung neuer tatsächlicher oder rechtlicher Gesichtspunkte bei den französischen Behörden für unnötig erachtet.
- 98 Um den Hinweisen des Gerichts in Randnummer 68 des Urteils Asia Motor France III zu entsprechen, habe sie es aber für erforderlich gehalten, bei den betroffenen Importeuren Beweise für etwaige Pressionen der französischen Regierung zur Durchsetzung der Einfuhrregelung zu erheben und Erläuterungen

einzuholen, warum die Importeure diesen Pressionen nicht hätten widerstehen können. Daher habe sie am 7. Mai 1997 an die Importeure neue Auskunftsersuchen gemäß Artikel 11 der Verordnung Nr. 17 gerichtet.

99 In ihren Antworten hätten die Importeure die Modalitäten der von den französischen Behörden geschaffenen Regelung übereinstimmend beschrieben und dabei deren frühere Angaben in jedem einzelnen Punkt bestätigt, wodurch die Kommission ihre Auffassung völlig habe erhärten können.

100 Auch mangelnde Sorgfalt oder Ernsthaftigkeit in der Art und Weise, wie sie die Beschwerden untersucht habe, könne ihr nicht zur Last gelegt werden. Sie habe zweimal Auskünfte bei den französischen Behörden eingeholt, und nach Artikel 14 der Verordnung Nr. 17 dürfe sie Nachprüfungen nicht bei einem Mitgliedstaat, sondern nur bei den Unternehmen und Unternehmensvereinigungen durchführen. Sie habe zu dem Ergebnis kommen dürfen, dass eine Nachprüfung bei den Importeuren gemäß dieser Bestimmung unverhältnismäßig gewesen wäre. Was schließlich den Wortlaut der Fragen ihres Auskunftsersuchens vom 7. Mai 1997 anbelange, so sei er durch die Randnummer 68 des Urteils *Asia Motor France III* vorgegeben gewesen.

#### Würdigung durch das Gericht

101 Erklärt das Gericht eine Handlung eines Organs für nichtig, so hat das Organ gemäß Artikel 176 EG-Vertrag die sich aus dem Urteil ergebenden Maßnahmen

zu ergreifen. Hierzu haben der Gerichtshof und das Gericht entschieden, dass das Organ, um dem Urteil nachzukommen und es vollständig durchzuführen, nicht nur den Tenor des Urteils zu beachten hat, sondern auch die Begründung, die zu dem Tenor geführt hat und die dessen notwendige Stütze in dem Sinne darstellt, dass sie unerlässlich ist, um die genaue Bedeutung dessen, was im Tenor entschieden worden ist, zu bestimmen. Es ist nämlich diese Begründung, aus der sich zum einen genau ergibt, welche Vorschrift als rechtswidrig angesehen wird, und die zum anderen die genauen Gründe für die im Tenor festgestellte Rechtswidrigkeit erkennen lässt, die das betreffende Organ bei der Ersetzung der für nichtig erklärten Handlung zu beachten hat (Urteile des Gerichtshofes vom 26. April 1988 in den Rechtssachen 97/86, 99/86, 193/86 und 215/86, Asteris u. a./Kommission, Slg. 1988, 2181, Randnr. 27, und des Gerichts vom 27. November 1997 in der Rechtssache T-224/95, Tremblay u. a./Kommission, Slg. 1997, II-2215, Randnr. 72).

102 Im vorliegenden Fall beanstanden die Kläger zum einen die Art und Weise, in der die Kommission die ergänzende Untersuchung ihrer Beschwerden durchführte, und zum anderen, dass die in dieser Untersuchung erhobenen Tatsachen nicht beachtlich und von der Kommission nicht ordnungsmäßig ausgewertet worden seien.

103 Was die erste Rüge angeht, so erklärte das Gericht die Entscheidung der Kommission vom 13. Oktober 1994, soweit darin die Beschwerde der Kläger zurückgewiesen worden war, im Urteil Asia Motor France III mit der Begründung für nichtig, die Kommission habe den Sachverhalt offensichtlich fehlerhaft beurteilt, als sie aufgrund der ihr zur Verfügung stehenden Unterlagen angenommen habe, dass den im französischen Mutterland zugelassenen Importeuren so wenig Handlungsfreiheit verblieben sei, dass ihr Verhalten nicht unter Artikel 85 Absatz 1 EG-Vertrag falle (Randnr. 71). In dem Urteil beanstandete das Gericht insbesondere, dass die Kommission „weder bei den französischen Behörden noch bei den Importeuren im französischen Mutterland“ (Randnr. 68) der Frage nachgegangen war, ob die Verwaltung auf die Importeure Druck ausgeübt hatte, um sie dazu zu veranlassen, eine Beschränkung ihrer Einfuhren zu akzeptieren (Randnrn. 68 und 71). Im Anschluss an das Urteil hat die Kommission die Importeure sodann aber gerade zur Beibringung des Nachweises aufgefordert, dass sie solchem Druck ausgesetzt gewesen waren und ihm nicht widerstehen konnten (vgl. oben, Randnr. 24). Da die hierfür von der Kommission gestellten Fragen offensichtlich im Lichte der Begründung des Urteils Asia Motor France III formuliert waren, ist das Vorbringen, wonach sie „sachlich verfehlt“ und „tendenziös“ gewesen seien, zurückzuweisen. Der Begründung des Urteils Asia Motor

France III ist im Übrigen auch nicht zu entnehmen, dass die Kommission verpflichtet gewesen wäre, im Rahmen ihrer ergänzenden Untersuchung zusätzlich Auskünfte bei den französischen Behörden einzuholen. Die von den Klägern gegen die ergänzende Untersuchung gerichteten Rügen sind deshalb als unbegründet zurückzuweisen.

- 104 Auch das Vorbringen, die in der ergänzenden Untersuchung erhobenen Tatsachen seien unbeachtlich und die Kommission habe sie nicht ernsthaft ausgewertet, ist unbegründet, da das Gericht oben (vgl. Randnrn. 78 bis 90) bereits festgestellt hat, dass diese Tatsachen zusammen mit den von der Kommission bereits früher getroffenen Feststellungen rechtlich ihren Schluss trugen, dass die fraglichen Beschwerden mangels Vorliegens einer durch Artikel 85 Absatz 1 EG-Vertrag verbotenen Absprache zurückzuweisen waren.
- 105 Der Klagegrund eines Verstoßes gegen Artikel 176 EG-Vertrag ist deshalb als unbegründet zurückzuweisen.
- 106 Nach alledem ist die Klage insgesamt abzuweisen.

## Kosten

- 107 Nach Artikel 87 § 2 der Verfahrensordnung ist die unterliegende Partei auf Antrag zur Tragung der Kosten zu verurteilen. Da die Kläger mit ihrem Vorbringen unterlegen sind, sind ihnen gemäß dem Antrag der Kommission die Kosten aufzuerlegen.

Aus diesen Gründen

hat

DAS GERICHT (Fünfte Kammer)

für Recht erkannt und entschieden:

1. Der Antrag auf Feststellung, dass den Klägern die Erhebung einer Klage auf Schadensersatz gegen die Kommission vorbehalten bleibt, wird als unzulässig zurückgewiesen.
2. Im Übrigen wird die Klage als unbegründet abgewiesen.
3. Die Kläger tragen ihre eigenen Kosten und gesamtschulderisch die Kosten der Kommission einschließlich der im Beschluss vom 21. Mai 1999 vorbehaltenen Kosten.

García-Valdecasas

Lindh

Cooke

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 26. Oktober 2000.

Der Kanzler

Die Präsidentin

H. Jung

P. Lindh