

RETTENS DOM (Femte Afdeling)

26. oktober 2000 *

I sag T-154/98,

Asia Motor France SA under konkurs, Chemille (Frankrig), ved likvidator A.F. Bach,

Jean-Michel Cesbron, på vegne af JMC Automobiles under konkurs, Chemille, ved likvidator A.F. Bach,

Monin automobiles SA under konkurs, Bourg-de-Péage (Frankrig), ved likvidator N. Grandjean,

Europe auto service (EAS) SA under konkurs, Livange (Luxembourg), ved kurator P. Schiltz,

i den foreliggende sag ved advokat Jean-Claude Fourgoux, Bruxelles og Paris, og med valgt adresse i Luxembourg hos advokat Pierrot Schiltz, 4, rue Béatrix de Bourbon,

sagsøgere,

mod

Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber, først ved G. Marenco, ledende juridisk konsulent, Kommissionens Juridiske Tjeneste, og L. Guérin, der er

* Processprog: fransk.

udstationeret som national ekspert ved Kommissionen, derefter ved G. Marenco og F. Siredey-Garnier, der er udstationeret som national ekspert ved Kommissionen, som befuldmægtigede, og med valgt adresse i Luxembourg hos C. Gómez de la Cruz, Kommissionens Juridiske Tjeneste, Wagnercentret, Kirchberg,

sagsøgt,

angående en påstand om annullation af Kommissionens beslutning af 15. juli 1998, hvorved sagsøgernes klager over kartelvirksomhed, som angaves at være i strid med EF-traktatens artikel 85 (nu artikel 81 EF), blev afvist,

har

DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABERS RET I FØRSTE INSTANS
(Femte Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, R. García-Valdecasas, og dommerne P. Lindh og J.D. Cooke,

justitssekretær: ekspeditionssekretær B. Pastor,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter mundtlig forhandling den 4. maj 2000,

afsagt følgende

Dom

Sagens faktiske omstændigheder og baggrund

- 1 Sagsøgerne drev virksomhed med import og salg i Frankrig af japanske biler, der var i fri omsætning i andre af Fællesskabets medlemsstater, såsom Belgien og Luxembourg. Sagsøgerne er nu under konkursbehandling.
- 2 En af sagsøgerne, J.-M. Cesbron, der anså sig for offer for en ulovlig aftale indgået mellem fem franske importører af japanske biler, nemlig Sidat Toyota France, Mazda France Motor, Honda France, Mitsubishi Sonauto og Richard Nissan SA, indgav den 18. november 1985 en klage til Kommissionen på grundlag af EF -traktatens artikel 30 (efter ændring nu artikel 28 EF) og EF-traktatens 85 (nu artikel 81 EF).
- 3 Den 29. november 1988 indgav sagsøgerne en ny klage over de samme fem importører på grundlag af traktatens artikel 85.
- 4 I denne klage gjorde sagsøgerne i det væsentlige gældende, at de fem ovennævnte importører af japanske biler over for de franske myndigheder havde påtaget sig en forpligtelse til på det franske marked ikke at sælge et antal biler, der oversteg

3% af det antal biler, der var indregistreret på det samlede franske område i løbet af det foregående kalenderår. De nævnte importører skulle endvidere være blevet enige om at opdele denne kvote mellem sig i henhold til forud fastlagte regler under udelukkelse af de konkurrerende virksomheder, der ønskede at sælge japanske biler i Frankrig af andre mærker end dem, der solgtes af deltagerne i den påståede aftale.

5 Sagsøgerne gjorde i klagen endvidere gældende, at de franske myndigheder til gengæld for denne frivillige begrænsning havde lagt et betydeligt antal hindringer i vejen for den frie omsætning af biler af japansk oprindelse af andre mærker end de fem mærker, som solgtes af de importører, der var omfattet af den påståede aftale.

6 I henhold til artikel 11, stk. 1, i Rådets forordning nr. 17 af 6. februar 1962, første forordning om anvendelse af bestemmelserne i traktatens artikel 85 og 86 (EFT 1959-1962, s. 81), udbad Kommissionen sig ved skrivelse af 9. juni 1989 en række oplysninger fra de indklagede importører. Ved skrivelse af 20. juli 1989 pålagde Generaldirektoratet for Industri under Ministeriet for Industri og Fysisk Planlægning de nævnte importører ikke at svare på et af de spørgsmål, Kommissionen havde stillet. Denne havde ved skrivelse af 16. oktober 1989 anmodet om visse oplysninger fra de franske myndigheder. Den 28. november 1989 svarede disse på denne anmodning om oplysninger ved i det væsentlige at anføre, at »... forespørgslerne vedrørende adfærd udvist af virksomhederne nævnt i Kommissionens skrivelse er, i det omfang denne adfærd er forbundet med reglerne i den af offentlige myndigheder fastsatte regulering, uden relevans i denne sammenhæng, idet virksomhederne ikke har nogen selvstændig indflydelse på forvaltningen af reguleringen«.

7 Da Kommissionen ikke reagerede over for sagsøgerne, tilsendte disse den 24. november 1989 Kommissionen en skrivelse, hvori de opfordrede den til at tage stilling til de angivne klager. På baggrund af Kommissionens vedholdende tavshed anlagde sagsøgerne den 20. marts 1990 et passivitets- og erstatnings-søgsmål for Domstolen. Ved kendelse af 23. maj 1990 (sag C-72/90, Asia Motor

France m.fl. mod Kommissionen, Sml. I, s. 2181) afviste Domstolen passivitets- og erstatningssøgsmålet, for så vidt det angik Kommissionens manglende indgriben over for den påståede overtrædelse af traktatens artikel 30 og henviste sagen til Retten, for så vidt den vedrørte Kommissionens manglende indgriben over for den påståede overtrædelse af traktatens artikel 85 og det heraf følgende ansvar.

- 8 I mellemtiden havde generaldirektøren for Kommissionens Generaldirektorat for Konkurrence i henhold til artikel 6 i Kommissionens forordning nr. 99/63/EØF af 25. juli 1963 om udtalelser i henhold til artikel 19, stk. 1 og 2, i Rådets forordning nr. 17 (EFT 1963-1964, s. 42) ved skrivelse af 8. maj 1990 meddelt sagsøgerne, at Kommissionen havde til hensigt ikke at tage deres klage til følge og opfordret dem til at fremkomme med deres eventuelle bemærkninger i denne forbindelse. Den 29. juni 1990 tilsendte sagsøgerne Kommissionen deres bemærkninger, hvori de på ny gjorde gældende, at deres klager var begrundede.
- 9 Ved dom af 18. september 1992 (sag T-28/90, Asia Motor France m.fl. mod Kommissionen, Sml. II, s. 2285, herefter »Asia Motor France I-dommen«) bestemte Retten herefter, at det var uforholdsmæssigt at tage stilling til stævningens påstande, for så vidt disse støttedes på traktatens artikel 175 (nu artikel 232 EF). Herudover afviste Retten sagsøgernes påstande om erstatning.
- 10 Den 5. juni 1990 indgav virksomheden Somaco ligeledes en klage til Kommissionen over handlinger foretaget af virksomhederne CCIE, SIGAM, SAVA, SIDA og Auto GM, der alle har sæde i Lamentin (Martinique), og som er forhandlere af henholdsvis mærkerne Toyota, Nissan, Mazda, Honda og Mitsubishi og importerer disse mærker til øen. Denne klage, der støttedes på traktatens artikel 30 og 85, vedrørte ligeledes den franske forvaltnings handlemåde, idet denne skulle have tilsigtet at forhindre klagerens parallelimport af køretøjer af visse japanske mærker og af køretøjer af det koreanske mærke Hyundai.

- 11 Ved skrivelse af 9. august 1990, der henviste til skrivelse af 8. maj 1990 til de øvrige sagsøgere, meddelte Kommissionen Somaco, at den ikke havde til hensigt at tage virksomhedens klage til følge, og opfordrede den i overensstemmelse med reglerne i artikel 6 i forordning nr. 99/93 til at fremkomme med sine bemærkninger. Ved skrivelse af 28. september 1990 gjorde Somaco på ny gældende, at klagen var begrundet.
- 12 Ved skrivelse af 5. december 1991 meddelte Kommissionen sagsøgerne og Somaco, at den afviste de klager, der var indgivet den 18. november 1985, den 29. november 1988 og den 5. juni 1990.
- 13 Denne afvisning havde to begrundelser. Ifølge den første begrundelse var de fem indklagede importørers handlinger en integrerende del af de franske offentlige myndigheders politik vedrørende import af japanske biler til Frankrig. Inden for rammerne af denne politik fastsatte de offentlige myndigheder ikke alene det totale antal biler, der kunne indføres til Frankrig hvert år, men også den måde, hvorpå bilerne blev fordelt. Ifølge den anden begrundelse var der ikke nogen forbindelse mellem sagsøgernes interesse og den påståede overtrædelse, idet en eventuel anvendelse af artikel 85 ikke kunne antages at ville afhjælpe deres situation.
- 14 Ved stævning indleveret til Rettens Justitskontor den 4. februar 1992 anlagde sagsøgerne og Somaco et annullationssøgsmål til prøvelse af nævnte beslutning af 5. december 1991.
- 15 Ved dom af 29. juni 1993 (sag T-7/92, Asia Motor France m.fl. mod Kommissionen, Sml. II, s. 669, herefter »Asia Motor France II-dommen«) annullerede Retten beslutningen af 5. december 1991, for så vidt den vedrørte traktatens artikel 85, under hensyn til for det første, at den første begrundelse for

afvisningen hvilede på en faktisk og retlig vildfarelse med hensyn til de forhold, som Kommissionen skulle bedømme, og for det andet, at den anden begrundelse var behæftet med en retlig mangel.

- 16 Som følge af denne dom fremsatte Kommissionen den 25. august 1993 over for de franske myndigheder og de forhandlere i Martinique, som Somaco's klage af 5. juni 1990 var rettet imod, en begæring om oplysninger i henhold til artikel 11, stk. 1, i forordning nr. 17.

- 17 Forhandlerne i Martinique besvarede Kommissionens begæring om oplysninger i løbet af oktober 1993 og de franske myndigheder ved skrivelse af 11. november 1993.

- 18 Den 19. oktober 1993 fremsendte sagsøgerne og Somaco en opfordring til at handle i henhold til traktatens artikel 175 til Kommissionen.

- 19 Den 10. januar 1994 fremsendte Kommissionen en meddelelse til sagsøgerne og Somaco i henhold til artikel 6 i forordning nr. 99/63. Den fremsendte ligeledes kopi af svarene på begæringerne om oplysninger og gav sagsøgerne adgang til at undersøge de dokumentbeviser, den havde fået forelagt. Ved skrivelse af 9. marts 1994 fremsendte sagsøgerne og Somaco deres bemærkninger.

- 20 Den 2. august 1994 fremsendte sagsøgerne en ny opfordring til at handle til Kommissionen.

- 21 Ved skrivelse af 13. oktober 1994 meddelte Kommissionen sagsøgerne og Somaco, at den afviste deres klager. I denne beslutning gentoges blot den første begrundelse for den afvisning, der var meddelt ved afgørelsen af 5. december 1991.
- 22 Ved stævning indleveret til Rettens Justitskontor den 12. december 1994 anlagde sagsøgerne og Somaco et passivitets-, annullations og erstatningsøgsmål. Dette søgsmål mod Kommissionen var til prøvelse af dennes beslutning af 13. oktober 1994.
- 23 Ved dom af 18. september 1996 (sag T-387/94, Asia Motor France m.fl. mod Kommissionen, Sml. II, s. 961, herefter »Asia Motor France III-dommen«) afviste Retten de af sagsøgerne og Somaco nedlagte passivitets- og erstatningspåstande. Retten frifandt desuden Kommissionen for sagsøgernes annullationspåstande for så vidt de drejede sig om afvisning af selskabet Somaco's klage af 5. juni 1990. Til gengæld annullerede Retten Kommissionens beslutning af 13. oktober 1994 for så vidt angår afvisningen af klagerne af 18. november 1986 og 29. november 1989.
- 24 Som følge af denne dom indledte Kommissionen en ny supplerende undersøgelse af sagsøgernes klager og tilsendte den 7. maj 1997 de pågældende fem importører i det franske hovedland en begæring om oplysninger i henhold til artikel 11, stk. 1, i forordning nr. 17, som havde følgende ordlyd:
- »1. For årene 1977-1998 inklusive bedes De tilsende mig alle dokumenter i Deres besiddelse, som direkte eller indirekte stammer fra de franske myndigheder, og som vedrører fordelingen af en importkvote for japanske biler på de fem franske importører af mærkerne Honda, Mazda, Toyota, Mitsubishi og Nissan.

2. For årene 1977-1998 inklusive bedes De tilsende mig alle dokumenter i Deres besiddelse, som stammer fra Chambre syndicale des importateurs d'automobiles (CSIAM, på tidspunktet for sagens faktiske omstændigheder avenue de Wagram 33) og som vedrører den under nr. 1 omtalte fordeling.

 3. Redegør venligst for alle forhold, som kan godtgøre, at De fra den franske forvaltnings side er blevet udsat for et 'uimodståeligt pres' som angivet i Retten i Første Instans' dom af 18. september 1996 ([Asia Motor France III]-dommen, præmis 70).

 4. Redegør venligst for grundene til, at det ikke har været muligt for Dem at modstå dette pres.

 5. Angiv venligst for Deres eget vedkommende på hvilken dato den statslige importordning ophørte, som omfattede biler fra tredjelande på hele det franske territorium, og som blev iværksat af de franske myndigheder i 1977 inden for rammerne af den handelspolitik vedrørende motorkøretøjer, som Den Franske Republik førte på daværende tidspunkt.«
- ²⁵ Selskaberne Toyota, Nissan, Mazda, Honda og Donauto besvarede denne begæring om oplysninger henholdsvis den 6. juni 1997, den 9. juni 1997, den 9. juni 1997, den 24. juni 1997 og den 11. september 1997.
- ²⁶ Den 7. oktober 1997 fremsendte Kommissionen en meddelelse til sagsøgerne i henhold til artikel 6 i forordning nr. 99/63. Ved skrivelse af 5. december 1997 fremkom sagsøgerne med deres bemærkninger til denne meddelelse.

- 27 Ved skrivelse af 16. juli 1998 fremsendte Kommissionen en beslutning til sagsøgerne, hvorved deres klager på ny blev afvist (herefter »den omtvistede beslutning«). Kommissionen angav, at de svar, som den modtog efter dens begæringer om oplysninger af 7. maj 1997, »[bekræftede], at der i den pågældende periode ikke forelå en aftale«. Kommissionen tilføjede, at der under alle omstændigheder ikke var en fællesskabsinteresse, der kunne berettige et nyt indgreb fra Kommissionens side.

Retsforhandlinger

- 28 Ved stævning indleveret til Rettens Justitskontor den 5. august 1997 har sagsøgerne anlagt nærværende søgsmål.
- 29 Ved særskilt dokument har Kommissionen den 29. oktober 1998 rejst formalitetsindsigelse i henhold til artikel 19, stk. 1, i EF-statutten for Domstolen og artikel 44, stk. 1, litra c), i Rettens procesreglement.
- 30 Den 30. december 1998 er sagsøgerne fremkommet med deres bemærkninger til denne formalitetsindsigelse.
- 31 Ved kendelse af 21. maj 1999 (sag T-154/98, Asia Motor France mod Kommissionen, Sml. II, s. 1703) fastslog Retten, at sagen kunne fremmes til realitetsbehandling, for så vidt som den støttes på et anbringende om et åbenbart urigtigt skøn og på et anbringende om en overtrædelse af EF-traktatens artikel 176 (nu artikel 233 EF). Sagen blev afvist i øvrigt, og Retten udsatte afgørelsen om dens omkostninger.

- 32 På grundlag af retsmøderapporten har Retten (Femte Afdeling) besluttet at indlede den mundtlige forhandling og har med henblik på sagens tilrettelæggelse opfordret Kommissionen til at tilstille Domstolen sine begæringer om oplysninger af 7. maj 1997 og de fem importørers svar herpå samt oplyse, om sagsøgerne er blevet gjort bekendt med disse dokumenter. Ved skrivelse af 9. juli 1999 fremsendte Kommissionen de pågældende dokumenter og oplysninger.
- 33 Den 23. marts 2000 besluttede Retten at lade følgende dokumenter fra sag T-387/94 indgå i sagens akter:
- skrivelsen af 1. juli 1987 fra ministeren for industri, post og telekommunikation samt turisme (herefter skrivelsen af 1. juli 1987)
 - skrivelsen af 19. august 1982 fra statssekretæren for ministeren for Oversejske Departementer og Territorier stilet til formanden for sammenslutningen af importører af udenlandske køretøjer på Antillerne og i Guyana
 - dommen af 16. marts 1990 fra Tribunal de commerce de Paris
 - beslutning 94-D-05 af 18. januar 1994 fra Conseil de concurrence.
- 34 I retsmødet den 4. maj 2000 har parterne afgivet deres indlæg og deres svar på de af Retten stillede spørgsmål.

Parternes påstande

35 I deres stævning har sagsøgerne nedlagt følgende påstande:

- Den omtvistede beslutning annulleres.

- Det fastslås, at sagsøgerne forbeholder sig ret til at kræve erstatning for lidt tab.

- Kommissionen tilpligtes at betale sagens omkostninger.

36 I replikken har sagsøgerne nedlagt påstand om, »at der gives dem medhold, og at Retten om fornødent af egen drift tager hensyn til den tilsidesættelse af grundlæggende rettigheder, der er en følge af den urimeligt lange sagsbehandling«.

37 Kommissionen har nedlagt følgende påstande:

- Frifindelse.

- Sagsøgerne tilpligtes at betale sagens omkostninger.

38 I duplikken har Kommissionen desuden nedlagt følgende påstande:

- Sagsøgernes påstand om, at det fastslås, at de forbeholder sig ret til at anlægge sag mod Kommissionen i henhold til EF-traktatens artikel 215 (nu artikel 288 EF), afvises.

- Anbringendet om tilsidesættelse af princippet om rettergang inden en rimelig frist afvises.

Formaliteten med hensyn til anbringendet om en tilsidesættelse af princippet om rettergang inden en rimelig frist

Parternes argumenter

- 39 I replikken har sagsøgerne anført, at den frist, inden for hvilken Kommissionen har truffet en beslutning vedrørende deres klager, er urimelig, hvorfor Kommissionen har tilsidesat det almindelige fællesskabsretlige princip om, at enhver har ret til en retfærdig rettergang (Domstolens dom af 17.12.1998, sag C-185/95 P, Baustahlgewebe mod Kommissionen, Sml. I, s. 8417, og Rettens dom af 22.10.1997, forenede sager T-213/95 og T-18/96, SCK og FNK mod Kommissionen, Sml. II, s. 1739).
- 40 Endvidere har sagsøgerne anført, at anbringendet om en tilsidesættelse af dette princip bør behandles af Retten af egen drift, da der er tale om en grundrettighed, der er sikret ved den europæiske menneskerettighedskonvention, og som i medfør

af artikel F, stk. 1 og 2, i traktaten om Den Europæiske Union (efter ændring nu artikel 6, stk. 1 og 2, EU) skal overholdes af Unionen.

- 41 Kommissionen har anført, at dette anbringende først er blevet fremsat af sagsøgerne i replikken og ikke støttes på retlige eller faktiske omstændigheder, som er fremkommet under sagens behandling. Følgelig må det afvises i henhold til artikel 48, stk. 2, i procesreglementet, som indeholder et forbud mod at fremsætte nye anbringender under sagens behandling.

Rettens bemærkninger

- 42 Det fremgår af bestemmelserne i procesreglementets artikel 44, stk. 1, litra c), sammenholdt med artikel 48, stk. 2, at stævningen skal indeholde søgsmålets genstand og en kort fremstilling af søgsmålsgrundene, og at nye anbringender ikke må fremsættes under sagens behandling, medmindre de støttes på retlige eller faktiske omstændigheder, som er kommet frem under retsforhandlingerne. Imidlertid skal et anbringende, der udgør en uddybning af et anbringende, der tidligere er fremsat direkte eller indirekte i stævningen, og som har en nær sammenhæng med dette, antages til realitetsbehandling (Rettens dom af 17.7.1998, sag T-118/96, Thai Bicycle mod Rådet, Sml. II, s. 2991, præmis 142).
- 43 Det bemærkes, at Retten i denne sag i kendelsen af 21. maj 1999 i sagen Asia Motor France m.fl. mod Kommissionen udtrykkeligt har fastslået, at det alene er anbringenderne om et åbenbart urigtigt skøn og en overtrædelse af EF-traktatens artikel 176, som Retten med føje kan træffe afgørelse om. Retten har ligeledes fastslået, at det ikke fremgik af stævningen, at sagsøgerne tillige havde fremsat et anbringende, som var støttet på en tilsidesættelse af retten til forsvar.

- 44 Anbringendet om en tilsidesættelse af princippet om en rettergang inden for en rimelig frist, som ikke er knyttet til nogen af de to anbringender, der er anført i stævningen, må derfor anses for at være fremført på tidspunktet for indgivelsen af replikken.
- 45 Da der ikke er fremkommet nye omstændigheder under sagens behandling, som kan berettige, at sagsøgerne fremsætter dette anbringende senere, må anbringendet derfor afvises i medfør af de ovennævnte bestemmelser i procesreglementet.
- 46 Det er korrekt, at Retten af egen drift kan prøve, om der foreligger væsentlige formelle mangler og bl.a., om de proceduremæssige garantier, som er tildelt i henhold til Fællesskabets retsorden, er tilsidesat (Domstolens dom af 7.5.1991, sag C-291/89, Interhotel mod Kommissionen, Sml. I, s. 2257, præmis 14, og Rettens dom af 13.12.1999, forenede sager T-9/96 og T-211/96, Européenne automobile, mod Kommissionen, Sml. II, s. 3639, præmis 31). Da Retten imidlertid allerede har taget stilling til de anbringender, som på behørig vis er fremført i stævningen (jf. kendelsen af 21.5.1999 i sagen Asia Motor France m.fl. mod Kommissionen), er det i denne sag ufornuddent at foretage en sådan prøvelse af egen drift.

Formaliteten vedrørende påstanden om, at det fastslås, at sagsøgerne forbeholder sig ret til at kræve erstatning for lidt tab

- 47 Det bemærkes, at sagsøgerne ikke har afgivet indlæg vedrørende Kommissionens formalitetsindsigelse.
- 48 Det må herefter bemærkes, at det inden for rammerne af et søgsmål, som er anlagt i medfør af traktatens artikel 173 (efter ændring nu artikel 230 EF), ikke tilkommer Fællesskabets retsinstanser at fastslå, at en af parterne forbeholder sig

ret til at anlægge et erstatningsøgsmål. Sagsøgernes påstand om, at Retten skal foretage en sådan konstatering, kan derfor ikke tages til følge.

Realiteten

- 49 Til støtte for deres sagsanlæg har sagsøgerne fremført to anbringender, dels om et åbenbart urigtigt skøn, og dels om tilsidesættelse af traktatens artikel 176.

Indledende bemærkninger

- 50 Det bemærkes, at sagsøgernes klager i det væsentlige indeholdte to klagepunkter. Det første angav, at der var indgået en aftale mellem importørerne i det franske hovedland af fem japanske bilmærker (Toyota, Mazda, Honda, Mitsubishi og Nissan) og den franske forvaltning om at begrænse importørernes import mod, at de franske myndigheder garanterede, at importen af biler af japansk oprindelse forbeholdtes importørerne. Det andet klagepunkt gik på, at der forelå en aftale mellem disse importører om at opdele den således fastsatte kvote imellem dem.
- 51 Ved den omtvistede beslutning afviste Kommissionen disse klager, idet der dels ikke forelå en aftale som omhandlet i traktatens artikel 85, stk. 1, dels ikke var tilstrækkelig fællesskabsinteresse i at forfølge sagen. Sagsøgerne har ved deres søgsmål anfægtet lovligheden af Kommissionens første begrundelse for afvisning.

- 52 For så vidt angår den første begrundelse meddelte Kommissionen i den omtvistede beslutning:

»... i den pågældende periode har de franske myndigheder ved begyndelsen af hvert år for hver af de godkendte importører fastsat det antal motorkøretøjer, som den pågældende importører havde ret til at importere. De franske myndigheder var således eneansvarlige for fordelingen af den samlede kvote på 3%. I modsætning til hvad klagerne har anført, har importørerne ikke selv foretaget en opdeling af kvoten, men har skullet respektere de salgskvoter, som de ensidigt blev tildelt af myndighederne. Herved bekræftes det, at for så vidt angår opdelingen af den samlede kvote har der ikke foreligget en samordnet praksis mellem de fem importører og som følge heraf heller ikke en aftale som omhandlet i artikel 85, stk. 1« (punkt 6).

»... presset fra de franske myndigheders side blev ikke udøvet på gruppen af importører, for at de skulle blive enige om at overholde kvoten på 3%, men ... blev udøvet på hver enkelt importør, for at han ikke overskred sin del af kvoten som fastsat af myndighederne. For at overholde kvoten var det således ikke nødvendigt at importørerne kontaktede hinanden« (punkt 12)

- 53 Det bemærkes, at domstolskontrollen af de af Kommissionens retsakter, der vedrører komplicerede økonomiske vurderinger, må begrænses til en efterprøvelse af, om formforskrifterne er overholdt, om begrundelsen er tilstrækkelig, om de faktiske omstændigheder er materielt rigtige, samt af, om der foreligger en åbenbar vildfarelse eller magtfordrejning (jf. Domstolens dom af 17.11.1987, forenede sager 142/84 og 156/84, BAT og Reynolds mod Kommissionen, Sml. s. 4487, præmis 62, og af 15.6.1993, sag C-225/91, Matra mod Kommissionen, Sml. s. 3203, præmis 23 og 25, samt Asia Motor France II-dommen, præmis 33, og Asia Motor France II-dommen, præmis 46).

- 54 Det bemærkes i øvrigt, at overholdelsen af de garantier, som fællesskabsretten giver med hensyn til den administrative sagsbehandling, er endnu vigtigere i de

tilfælde, hvor Kommissionen med henblik på at kunne udføre sine opgaver råder over en skønsmæssig beføjelse. Disse garantier omfatter bl.a. kravet om, at den kompetente institution omhyggeligt og upartisk skal undersøge alle relevante forhold i den konkrete sag (Domstolens dom af 21.11.1991, sag C-269/90, Technische Universität München, Sml. I, s. 5469, præmis 14, og Asia Motor France II-dommen, præmis 34).

- 55 Dette er baggrunden for, at Retten ved behandlingen af begæringer, der indgives til Kommissionen på grundlag af artikel 3 i forordning nr. 17, har udtalt, at »selv om Kommissionen ikke er forpligtet til at foretage en undersøgelse, forpligter de procedurmæssige garantier i henhold til artikel 3 i forordning nr. 17 og artikel 6 i forordning nr. 99/63 den ikke desto mindre til at foretage en omhyggelig undersøgelse af de faktiske og retlige omstændigheder, som den klagende part har fremført, med henblik på at undersøge, om de nævnte omstændigheder giver grundlag til at antage, at der foreligger en adfærd, som kan fordreje konkurrencen inden for Fællesskabet og påvirke handelen mellem medlemsstaterne« (Rettens dom af 18.9.1992, sag T-24/90, Automec mod Kommissionen, Sml. II, s. 2223, præmis 79 og den deri nævnte retspraksis, samt Asia Motor France II-dommen, præmis 35).
- 56 Selv om Kommissionen således ikke er forpligtet til at foretage en undersøgelse af hver eneste klage, den modtager, skal den til gengæld, når den beslutter at foretage en sådan undersøgelse, medmindre der foreligger ganske særlige grunde til at undlade det, foretage undersøgelsen med den fornødne omhu, alvor og grundighed, således at den kan foretage en vurdering med fuldt kendskab til de faktiske og retlige omstændigheder, som klagerne har bragt til dens kundskab (Asia Motor France II-dommen, præmis 36).
- 57 Det er i lyset af disse overvejelser, at sagsøgernes anbringender til støtte for deres påstande skal behandles.

Det første anbringende om et åbenbart urigtigt skøn

Parternes argumenter

- 58 Ifølge sagsøgerne er det ubestridt, at der forelå en aftale mellem de pågældende fem importører om at udelukke andre virksomheder fra at sælge andre mærker af japanske biler på det franske marked end dem, som blev solgt af de pågældende importører. Under retsmødet har sagsøgerne på opfordring af Retten uddybet dette, idet de har anført, at det ligger fast, at der ikke forelå en lovbestemmelse, som pålagde importørerne at udvise den påklagede adfærd. Endvidere har sagsøgerne henvist til skrivelsen af 1. juli 1987, hvori ministeren for industri, post og telekommunikation samt turisme under henvisning til de farer, som parallelimport udgør for selvbegrænsningssystemet vedrørende salget af japanske biler, anførte, at parallelimport, der træder i direkte konkurrence med de fem godkendte importørers aktiviteter, kunne indebære et gradvist angreb på den faktiske eneret, der var tillagt dem til gengæld for deres løfte om selvbegrænsning. Sagsøgerne har ligeledes anført, at ministeren i skrivelsen angav, at »udviklingen af en sådan praksis hurtigt [kunne] medføre, at de godkendte importører satte spørgsmålstegn ved hele selvbegrænsningssystemet«.
- 59 Herudover har sagsøgerne anført, at Kommissionen i retsmødet har præciseret, at forvaltningens beslutning i sag T-387/94 om ikke at godkende andre japanske mærker end de pågældende fem importørers var en integrerende del af det gennemførte arrangement og kunne anses for »modstykket« til importørernes accept af den af forvaltningen ønskede politik. Videre har sagsøgerne anført, at den forklaring, Kommissionen i svarskriftet har givet af denne erklæring, ikke er acceptabel, eftersom et uimodståeligt pres er en ensidig handling, og det gensidige forhold mellem parterne må forudsætte et samtykke, og har tilføjet, at de fem importører klart profiterede af selvbegrænsningssystemet.

- 60 Sagsøgerne har herefter anført, at Kommissionen, som i de sager, som Asia Motor France II-dommen og Asia Motor France III-dommen vedrører, har anlagt et åbenbart urigtigt skøn af de faktiske omstændigheder ved at finde, at den påklagede adfærd fra virksomhederne på dette punkt var uselvstændig i en sådan grad, at den af denne grund faldt uden for traktatens artikel 85, stk. 1.
- 61 Sagsøgerne har herved, som Retten har fastslået i Asia Motor France III-dommen, anført, at Kommissionen kun kunne afvise klagerne med henvisning til de omtalte importørers manglende autonomi, hvis det af objektive, relevante og samstemmende indicier fremgik, at adfærden ensidigt var blevet pånødet virksomhederne af de nationale myndigheder gennem udøvelsen af et uimodståeligt pres.
- 62 Imidlertid kan disse indicier ikke underbygges af de oplysninger, som Kommissionen har indsamlet i forbindelse med den supplerende undersøgelse, som den har foretaget efter Asia Motor France III-dommen. Sagsøgerne har bl.a. med hensyn til de erklæringer, som de pågældende fem importører afgav som svar på begæringen af 7. maj 1997 om oplysninger, hvorefter de franske myndigheder sikrede overholdelsen af de individuelle kvoter ved at blokere udstedelsen af overensstemmelsesattester, understreget, at hverken importørerne eller deres forhandlere tog skridt til at stoppe dette overgreb.
- 63 Endelig har sagsøgerne anført, at den supplerende undersøgelse ikke er blevet foretaget på omhyggelig og upartisk måde, og at de indsamlede oplysninger ikke er blevet bedømt korrekt.
- 64 Kommissionen har anført, at det af sagsøgerne fremførte anbringende om et åbenbart urigtigt skøn hviler på en fejlagtig fortolkning af den omtvistede beslutning.

- 65 Den har understreget, at det klart fremgår af beslutningen, at klagerne blev afvist, fordi der ikke forelå en konkurrencebegrænsende aftale som omhandlet i traktatens artikel 85, stk. 1, og ikke fordi de franske myndigheder havde udøvet et uimodståeligt pres på de pågældende fem importører, for at de skulle udvise den påklagede adfærd. I retsmødet har Kommissionen dog indrømmet, at deres konstateringer i de to foregående beslutninger om afvisning, hvorefter de pågældende importører ikke havde nogen »selvstændighed« eller »handlefrihed« var uklar og kunne give det indtryk, at Kommissionen var af den opfattelse, at importørerne havde udvist en konkurrencefordrejende adfærd, som dog ikke var omfattet af traktatens artikel 85, stk. 1, idet den var blevet pålagt importørerne af de franske myndigheder.
- 66 Kommissionen har påpeget, at hverken klagerne eller undersøgelserne i forbindelse hermed afgav indicier for, at der forelå en konkurrencebegrænsende aftale mellem de pågældende fem importører.
- 67 Kommissionen har herved for det første under henvisning til præmis 62 i Asia Motor France III-dommen anført, at de franske myndigheder selv har indrømmet, at de i 1977 havde besluttet at træffe foranstaltninger for at begrænse japanske bilers andel til 3% af markedet i det franske hovedland.
- 68 For det andet har Kommissionen anført, at de franske myndigheder ligeledes har indrømmet, at de havde besluttet at fordele den tilladte indførselsmængde mellem de fem godkendte importører, som dengang fandtes på markedet, i forhold til de markedsandele, som disse havde på dette tidspunkt, og ikke at tillade nogen yderligere godkendelse af importører af japanske mærker (Asia Motor France III-dommen, præmis 62). Den således iværksatte importbegrænsningsordning forudsatte således ikke en aftale mellem de pågældende importører, men hvilede udelukkende på det indbyrdes forhold mellem hver af importørerne og de franske myndigheder. Kommissionen har herved anført, at stabiliseringen af salget på det af myndighederne ønskede niveau skete via de direkte og mundtlige anvisninger, som myndighederne gav hver af importørerne, hvilket også er angivet i skrivelserne af 6. juni 1997 fra Toyota, af 9. juni 1997 fra Nissan, af 9. juni 1997 fra Mazda og af 27. juni 1997 fra Honda, og at det tilkom disse importører at respektere det loft, som myndighederne havde fastsat for hver af dem.

Kommissionen har tilføjet, hvilket også er anført af de franske myndigheder i deres svar af 11. november 1993 på Kommissionens begæring om oplysninger, »at en begrænsning af indførselsmængden til en bestemt mængde nødvendigvis må forudsætte, at der samtidig fastlægges en opdeling af denne mængde på de forskellige mærker: i modsat fald ville de franske myndigheder ikke have nogen mulighed for at kontrollere eller gennemtvinge overholdelsen af den samlede fastsatte mængde«.

- 69 For det tredje har Kommissionen anført, at de franske myndigheder sikrede overholdelsen af de kvoter, som de fem importører var tildelt, ved at blokere udstedelsen af overensstemmelsesattester for de motorkøretøjer, som blev importeret ud over disse kvoter. Den supplerende undersøgelse, som Kommissionen foretog efter Asia Motor France III-dommen, frembragte samstemmende erklæringer desangående fra de pågældende importører samt en særlig vel-formuleret skrivelse af 27. februar 1981 fra disse importører stilet til afdelingschefen for metal-, maskin-, og elektronikindustrien ved Ministeriet for Industri, Post og Telekommunikation samt Turisme.
- 70 Ifølge Kommissionen er det mere end sikkert, at disse importører kun havde accepteret kvoteordningen efter pres fra de franske myndigheder, idet ordningen var i strid med deres interesser, eftersom den begrænsede deres markedsandel i Frankrig, selv om de japanske mærkers markedsandel mellem 1970 og 1977 steg fra 0,17% til 2,51%.
- 71 Kommissionen har erkendt, at denne ordning faktisk forhindrede nye i at trænge ind på markedet og dermed beskyttede de fem godkendte importører. Imidlertid er dette ikke en følge af en aftale mellem disse importører, men udelukkende en følge af de franske myndigheders ønske om at begrænse antallet af indregistrerede japanske motorkøretøjer. Under alle omstændigheder kunne importørerne blot have henvendt sig til de franske myndigheder, såfremt de havde villet forhindre nye godkendelser, og den aftale, som herved ville været blevet indgået, ville ikke være en aftale mellem virksomheder som omhandlet i traktatens artikel 85, stk. 1. På samme måde har hver importør — i forbindelse med en offentlig regulering af importen — når han accepterer at begrænse sit salg, interesse i, at

udviklingen i hans umiddelbare konkurrenters markedsandele ligeledes fastlåses, hvoraf det dog ikke kan udledes, at der foreligger en aftale mellem virksomheder.

- 72 For så vidt angår det indlæg, som Kommissionen afgav under retsmødet i sag T-387/94 (jf. præmis 76 nedenfor), har den anført, at den »blot var en beskrivelse af forholdet mellem parterne«. Meningen hermed var at foretage en sondring mellem forholdet mellem de franske myndigheder og hver importør — som ikke kan betegnes som en aftale mellem virksomheder som omhandlet i traktatens artikel 85, stk. 1 — og forholdet mellem importørerne indbyrdes.

Rettens bemærkninger

- 73 Det bemærkes, at Kommissionen allerede havde afvist sagsøgernes og selskabet Somaco's klager ved beslutning af 5. december 1991, bl.a. under henvisning til de heri indklagede erhvervsvirksomheders manglende handlefrihed. I Asia Motor France II-dommen har Retten fastslået, at denne beslutning, for så vidt den er støttet på denne afvisningsgrund, var »behæftet med en åbenbar faktisk vildfarelse«, som førte Kommissionen til »med urette at anvende traktatens artikel 85 på de indklagede virksomheders adfærd« (præmis 55). Retten nåede til dette resultat efter først at have gennemgået to dokumenter med relation til importen af japanske biler til Martinique, som var blevet indleveret af klageren under den administrative procedure for Kommissionen. Efter at Retten havde konstateret, at disse elementer i sagen »fra en umiddelbar betragtning [udgjorde] et vigtigt indicium for tilstedeværelsen af en reel handlefrihed« for de pågældende erhvervsvirksomheder, gennemgik den begrundelsen for beslutningen af 5. december 1991 (præmis 44), hvorved Kommissionen ikke blot afviste selskabet Somaco's klage over en eksisterende aftale mellem forhandlerne på Martinique, men ligeledes sagsøgernes klager over en eksisterende aftale mellem importørerne i det franske hovedland. Efter at Retten havde gennemgået to yderligere dokumenter, nemlig skrivelsen af 1. juli 1987 og dommen fra Tribunal de commerce de Paris af 16. marts 1990, fastslog den, at de forskellige

dokumenter i sagen ikke bekræftede konklusionen om, at de virksomheder i Frankrig og på Martinique, som de forskellige klager vedrørte, ikke havde nogen selvstændighed eller »handlefrihed« (præmis 55).

- 74 Som følge af Rettens annullation af beslutningen af 5. december 1991 i Asia Motor France II-dommen, fortsatte Kommissionen undersøgelsen af de omtalte klager og fremsatte en begæring om oplysninger, dels til de franske myndigheder, og dels til de forhandlere på Martinique, som Somaco's klage af 5. juni 1990 var rettet imod (jf. præmis 16 og 17 ovenfor). I Kommissionens efterfølgende beslutning af 13. oktober 1994 om på ny at afvise disse klager, fastslog den, at gennemgangen af svarene på begæringerne om oplysninger »[bekræftede], at de franske myndigheder allerede i 1977 havde indført en statslig ordning for import af køretøjer fra tredjelande for Den Franske Republiks samlede område — om end med en særlig ordning for departementet Martinique — inden for rammerne af den handelspolitik vedrørende automobiler, som på daværende tidspunkt blev ført på nationalt plan«, og konkluderede, at »det er således i tilstrækkelig grad blevet bekræftet, at de indklagede importører, og navnlig importørerne på Martinique, ikke havde nogen som helst handlefrihed i forbindelse med iværksættelsen af den pågældende importordning«.
- 75 For at vurdere, hvorvidt denne begrundelse for afvisning var retmæssig, undersøgte Retten i Asia Motor France III-dommen særskilt den adfærd, sagsøgerne havde påklaget vedrørende import til det franske hovedland, og den adfærd, selskabet Somaco havde påklaget vedrørende import til Martinique.
- 76 Herefter fastslog Retten for så vidt angik sagsøgernes klager, at »Kommissionen [havde] udøvet et åbenbart urigtigt skøn ved på grundlag af de oplysninger, den havde til rådighed, at antage, at adfærden hos de godkendte importører i det franske hovedland var uselvstændig i en sådan grad, at den af denne grund faldt uden for traktatens artikel 85, stk. 1« og »i mangel af omstændigheder, der viser tilstedeværelsen af et uimodståeligt pres..., som havde tvunget importørerne til at acceptere en begrænsning af deres import, må adfærden hos importører, som under hensyn til samtlige relevante risici og fordele retter sig efter den franske forvaltnings ønsker, anses for at udgøre et forretningsmæssigt valg« (præmis 71).

Retten nåede til denne konklusion efter at have konstateret, at Kommissionen havde baseret sin beslutning på de samme forhold, som den havde angivet som den første begrundelse for sin beslutning af 5. december 1991. Retten bemærkede desuden, at de forhold, som Kommissionen havde betegnet som nye i replikken og duplikken, udelukkende vedrørte situationen i Martinique, og at de franske myndigheders svar på begæringen om oplysninger af 25. august 1993 ikke indeholder nogen omstændighed, som kan give støtte for eller forklare antagelsen om, at der ikke kan rejses bebrejdelser mod de indklagede importører, som blot skal have bragt de foranstaltninger i anvendelse, som fulgte af det offentlige beslutninger, uden at have nogen handlefrihed (præmis 66). Under disse omstændigheder konstaterede Retten, at ingen oplysning i sagen gør det muligt at fastslå, at sådanne former for pres faktisk er blevet udøvet over for importørerne, og at dette spørgsmål ikke er gjort til genstand for nogen form for efterprøvelse hos de franske myndigheder eller hos importørerne til det franske hovedland under den administrative procedure (præmis 68). Dernæst anførte Retten, at »Kommissionen i retsmødet [havde] præciseret, at forvaltningens beslutning om ikke at godkende andre japanske mærker end de pågældende fem importørers var en integrerende del af det gennemførte arrangement og [kunne] anses for 'modstykket' til importørernes accept af den af forvaltningen ønskede politik, hvilket ud fra en umiddelbar betragtning synes at udelukke tilstedeværelsen af uimodståeligt pres udøvet af de franske myndigheder«, og at dette i øvrigt bestyrkedes i skrivelsen af 1. juli 1987 (præmis 69).

77 Derimod fandt Retten for så vidt angik klagen fra Somaco, at afvisningsgrunden, som var støttet på forhandlerne i Martiniques manglende selvstændighed ved iværksættelsen af den pågældende importordning, ikke hvilede på et åbenbart urigtigt skøn vedrørende de faktiske omstændigheder. Retten fandt, at de nye oplysninger, som blev indhentet gennem den undersøgelse, som blev foretaget efter Asia Motor France II-dommen, kunne begrunde en ny fortolkning af de dokumenter, som Retten i denne dom efter en første undersøgelse havde tillagt stor bevisværdi i henseende til den sandsynlige tilstedeværelse af en viljesmæssig overensstemmelse.

78 I denne sag skal det undersøges, om den begrundelse for at afvise sagsøgernes klager, der er anført i den omtvistede beslutning, og som er støttet på, at der ikke

foreligger en aftale som omhandlet i traktatens artikel 85, stk. 1, er tilstrækkeligt underbygget af de oplysninger, Kommissionen har modtaget i forbindelse med den undersøgelse, som blev foretaget efter Asia Motor France III-dommen.

- 79 Det må for det første konstateres, at en række nye oplysninger bekræfter, som hævdedt af de franske myndigheder, at de i 1977 havde vedtaget en politik med henblik på at begrænse indførslen af japanske motorkøretøjer til det franske hovedlands område til det daværende niveau på 3% af det samlede antal indregistrerede motorkøretøjer på dette område, og dette i hvert fald indtil 1993. Der skal eksempelvis herved henvises til et »åbent brev til industriministeren«, som er affattet i 1981 af de fem indklagede importører, og som er vedlagt som bilag til skrivelsen af 6. juni 1997 fra selskabet Toyota og skrivelsen af 9. juni 1997 fra selskabet Nissan, en artikel fra *Le Monde* af 6. februar 1981, som ligeledes er vedlagt som bilag til de to sidstnævnte skrivelser, en fælles skrivelse fra de fem importører stilet til afdelingschefen for Direktoratet for »Metal-, Maskin- og Elektronikindustrien« ved Ministeriet for Industri, Post og Telekommunikation samt Turisme, som er vedlagt som bilag til skrivelsen af 24. juni 1997 fra selskabet Honda.
- 80 For det andet bekræfter nye oplysninger det af de franske myndigheder anførte om, at de efterfølgende havde pålagt de indklagede importører at overholde en samlet kvote på 3%. Denne antagelse er i overensstemmelse med nævnte åbne brev til industriministeren og den nævnte artikel i *Le Monde* af 6. februar 1981, som taler om »den franske regerings ensidige beslutning om at begrænse antallet af indregistrerede japanske biler til 3% af det årlige antal franske indregistreringer«, og som angiver, at »de franske myndigheder, efter flere måneders forhandlinger, havde meddelt den japanske ambassadør i Frankrig, at salget af japanske biler fremover ikke kunne overstige det daværende niveau (på 3% af markedet), idet der ellers kunne blive tale om at iværksætte 'andre foranstaltninger, som ikke ville være af toldmæssig karakter'«.
- 81 For det tredje bekræfter de nye oplysninger de franske myndigheders påstand om, at fordelingen af kvoten mellem disse importører ikke var resultatet af en forhandling mellem dem indbyrdes, i så fald med støtte fra de franske myndigheder, men ensidigt var blevet dem pålagt af myndighederne. Endvidere

har selskabet Toyota i sin skrivelse af 6. juni 1997 forklaret, at »Industriministeren indkaldte de godkendte importører af japanske biler for mundtligt at meddele dem den kvote, de var blevet tildelt for året på baggrund af indregistreringerne i det foregående år, samt at denne, om nødvendigt, korrigerede den enkelte kvote, som var blevet tildelt hver af mærkerne, i forhold til udviklingen af det franske marked efter den samme mundtlige procedure«. Selskabet Nissan har ligeledes i sin skrivelse af 9. juni 1997 forklaret, at »fordelingen mellem de fem godkendte importører — som var godkendt af industriministeren på daværende tidspunkt — af den kvote på 3%, som var blevet tildelt de japanske biler siden 1977, blev foretaget enerådigt og individuelt mærke for mærke og altid mundtligt af den franske forvaltning«, og at, »da alle importørerne havde deres hjemsted i omegnen af Paris, og således befandt sig i nærheden af industriministeren, tøvede denne ikke med at indkalde dem, først ved begyndelsen af hvert kalenderår for at meddele dem deres forventede kvote for det pågældende år, og efterfølgende ved forskellige lejligheder for at oplyse dem om de ændringer, som industriministeren havde foretaget i den oprindelige kvote i forhold til udviklingen af indregistreringer på det indenlandske marked«. I sin skrivelse af samme dato har selskabet Mazda angivet, at »kvoten blev fastsat mundtligt mærke for mærke«. Endelig har selskabet Honda i sin skrivelse af 24. juni 1997 præciseret, at »det er... almindelig kendt, at kvoten på 3% blev fordelt individuelt og mundtligt af industriministeren mellem de i 1977 fem godkendte importører af japanske biler på særdeles enerådigt vis«.

- 82 Det bemærkes, at disse samstemmende erklæringer bekræfter de konstateringer, som Conseil de concurrence lagde til grund for afgørelse 94-D-05 af 18. januar 1994 »vedrørende den konstaterede adfærd på markedet for automobiler«. Heri har Conseil de concurrence navnlig anført, at

»... begrænsningen af de japanske motorkøretøjers andel til 3% af markedet i det franske hovedland og til 15% af markedet i Martinique skyldes den kvotefordelingsordning, som er iværksat af det offentlige;... inden for rammerne af denne ordning har det offentlige ligeledes truffet nærmere foranstaltninger til fordeling

af mængden af godkendte motorkøretøjer i Frankrig mellem importørerne og har bestemt, at den samlede kvote kan fordeles over hele året»,

og

»... selv om konkurrencen er blevet fordrejet på grund af, at japanske og koreanske køretøjs adgang til det franske marked for automobiler er blevet begrænset, og disses samlede markedsandel årligt blev fordelt mellem mærkerne Toyota, Nissan, Mazda, Honda og Mitsubishi uden konkurrence, stammer initiativet til denne adfærd fra det offentlige og ikke fra de pågældende virksomheder;... den undersøgelse, som er blevet foretaget på foranledning af formanden for Conseil de concurrence, har ikke kunnet påvise, at den adfærd, som de godkendte importører og deres forhandlere i Martinique har udvist, er sket uafhængigt af forvaltningens beslutninger, hvilket i øvrigt også er blevet bekræftet over for Conseil de concurrence af direktøren for afdelingen for råstofindustrien og teknisk udstyr ved Ministeriet for Industri og Udenrigshandel, som har forklaret, at 'ved enhver undersøgelse af deres adfærd bør der tages hensyn til, at disse virksomheder ikke var ansvarlige for ordningens nærmere regler'«.

83 Det skal desuden anføres, at Cour d'appel de Paris, som har behandlet en appel af denne afgørelse, i en dom af 3. februar 1995 har stadfæstet afgørelsen fra Conseil de concurrence.

84 For det fjerde har flere nye oplysninger bekræftet, at de franske myndigheder sikrede overholdelsen af de individuelle kvoter og følgelig den samlede kvote ved at forsinke eller afvise udstedelsen af overensstemmelsesattester, som er uundværlige for godkendelsen af køretøjer til færdsel på fransk område. Dette fremgår udtrykkeligt af det tidligere omtalte åbne brev til industriministeren, hvis hovedformål var at få udstedt »de overensstemmelsesattester, som var stillet i bero« og af skrivelsen af 27. februar 1981, hvori de fem indklagede importører forklarede, at udstedelsen af overensstemmelsesattester var betinget af overholdelse af kvoten på de 3% og klagede over, at de kompetente myndigheder

havde tilbageholdt visse attester siden september måned. På samme måde henvises der i den omtalte artikel i avisen *Le Monde* af 6. februar 1981 til de »irriterende administrative besværligheder for at forsinke godkendelsen af de nye japanske bilmodeller«, og til de klager, som importører af japanske biler havde indgivet til Udenrigsministeriet, fordi »deres anmodninger om godkendelse [blev] stillet i bero eller besværliggjort«, samt til det forhold, at den japanske regering overvejede at indbringe spørgsmålet for GATT's kompetente instanser. Dette fremgår også af en avisartikel, som er bilagt skrivelsen af 9. juni 1997 fra selskabet Nissan, og hvori der angives følgende: »Ifølge nyhedsbureauet 'Kyodo' har den japanske regering tilstillet Frankrig en protestskrivelse på grund af den forskelsbehandling, de japanske biler udsættes for, idet de ikke kan opnå en overensstemmelsesattest — og derfor heller ikke kan sælges.« I øvrigt har selskabet Mazda vedlagt sin skrivelse af 9. juni 1997 en kopi af en skrivelse af 19. februar 1981 fra en af sine forhandlere stilet til Ministeriet for Industri, Post og Telekommunikation samt Turisme, hvori forhandleren klagede over at skulle vente mere end fire måneder på overensstemmelsesattester og understregede de katastrofale følger af denne situation for hans virksomhed. Endelig angives i en pressemeddelelse af 24. marts 1981, som er bilagt skrivelsen af 24. juni 1997 fra selskabet Honda, følgende:

»19 japanske bilmodeller kan i øjeblikket i praksis ikke sælges på det franske marked, idet de ikke har opnået 'godkendelsen' fra Service des Mines, Industriministeriet, som efterprøver om de er i overensstemmelse med de franske standarder for godkendelse.«

85 Det fremgår af det ovenfor anførte, at Kommissionens konklusion, hvorefter sagsøgernes klager må afvises, idet der ikke foreligger en aftale som omhandlet i traktatens artikel 85, stk. 1, hviler på objektive, relevante og samstemmende indicier.

86 Desuden må det fastslås, at ingen af de af sagsøgerne anførte argumenter kan ændre denne konklusion.

- 87 De nye oplysninger, som er blevet indhentet under den supplerende undersøgelse, der er blevet foretaget efter Asia Motor France III-dommen, gør det faktisk muligt på ny at bedømme de forhold, som Retten ved afsigelsen af Asia Motor France II-dommen og Asia Motor France III-dommen havde tillagt stor bevisværdi i henseende til den sandsynlige eksistens af en viljesmæssig overensstemmelse.
- 88 Selv om det således er korrekt, at skrivelsen af 1. juli 1987 refererer til de fem indklagede importørers »løfter om selvbegrænsning«, er det vanskeligt, i den sammenhæng, som er beskrevet ovenfor, at anse disse for frie viljeserklæringer. Tværtimod fremgår det af sagens akter, at de pågældende importører ikke havde andet valg end at rette sig efter de foranstaltninger, som blev truffet af de franske myndigheder. Af samme grund forekommer påstanden i skrivelsen af 1. juli 1987, hvorefter de godkendte importører kunne ændre importordningen for japanske biler på det franske marked, ikke længere troværdig.
- 89 For så vidt angår det forhold, at de fem indklagede importører skulde have modtaget en »modydelse« bestående i, at den franske forvaltning ikke godkendte andre japanske bilmærker end deres (se skrivelsen af 1. juli 1987 og Kommissionens indlæg under retsmødet i sag T-387/94, omtalt ovenfor i præmis 76), må Kommissionens forklaring under retsmødet, hvorefter den franske forvaltning søgte at afbøde de ubehagelige virkninger af den iværksatte politik, fornuftigvis accepteres.
- 90 For så vidt angår de konstateringer, som Tribunal de commerce de Paris har lagt til grund for sin dom af 16. marts 1990 (jf. præmis 52 og 53 i Asia Motor France II-dommen), bemærkes, at disse nu modsiges af de nye oplysninger, som er indhentet af Kommissionen.

- 91 Det følger af det foregående, at anbringendet om et åbenbart urigtigt skøn vedrørende de faktiske omstændigheder må forkastes.

Det andet anbringende om overtrædelse af traktatens artikel 176

Parternes argumenter

- 92 Sagsøgerne har anført, at Kommissionen ikke har truffet de nødvendige foranstaltninger til opfyldelse af Asia Motor France III-dommen og derved har overtrådt traktatens artikel 176.
- 93 Ifølge sagsøgerne indeholder den omtvistede beslutning på ny de faktiske og retlige vildfarelser, som Retten konstaterede i Asia Motor France III-dommen.
- 94 For det første er Kommissionens supplerende undersøgelse af klagerne ikke blevet foretaget med den fornødne omhu og på ansvarlig vis. Kommissionen har alene tilsendt de pågældende importører en ny begæring om oplysninger, som indeholder spørgsmål, der er uvedkommende og ledende, og som drejer sig om omstændigheder, der ligger 20 år tilbage, og har ikke foretaget en grundig undersøgelse af svarene herpå. Endvidere er der ikke sket en yderligere undersøgelse hos de franske myndigheder.

- 95 For det andet har Kommissionen under alle omstændigheder ikke modtaget nye oplysninger, som godtgør, at der er blevet udøvet et uimodståeligt pres fra de franske myndigheder på de fem indklagede importører for, at de skulle udvise den adfærd, som sagsøgerne har påklaget.
- 96 Kommissionen har derimod anført, at den — ved at gennemgå klagerne igen — har truffet alle nødvendige foranstaltninger til opfyldelse af Asia Motor France III-dommen.
- 97 Videre har Kommissionen anført, at den under den tidligere undersøgelse hos de franske myndigheder havde opnået fuldstændige og væsentlige oplysninger vedrørende den importbegrænsningsordning, som de franske myndigheder havde indført for japanske køretøjer. Kommissionen har herved understreget, at disse myndigheder som svar på dens anmodninger om oplysninger to gange havde fremhævet, at de franske importører af japanske biler alene havde rettet sig efter de foranstaltninger, som myndighederne traf inden for rammerne af det fransk-japanske handelsforhold, og at de kunne gennemføre ændringer, såfremt den godkendte mængde blev overskredet. Kommissionen har tilføjet, at det ligeledes fremgik af en skrivelse af 19. august 1982 fra statssekretæren for ministeren for oversøiske departementer og territorier, at det var udstedelsen af overensstemmelsesattester, der blev anvendt som middel til at regulere ordningen, uden at det var nødvendigt at vedtage formelle lovbestemmelser. Kommissionen har forklaret, at den under disse omstændigheder og under hensyn til, at importbegrænsningsordningen udelukkende var baseret på en mundtlig procedure, ikke havde fundet det nødvendigt at søge yderligere faktiske eller retlige oplysninger hos de franske myndigheder.
- 98 Kommissionen har tilføjet, at den, inden den traf foranstaltninger til opfyldelse af præmis 68 i Asia Motor France III-dommen, havde fundet det nødvendigt hos de indklagede importører at søge beviser for et eventuelt pres fra de franske myndigheders side for at få dem til at overholde importbegrænsningsordningen

samt en forklaring på, hvorfor de ikke havde kunnet modstå dette pres. Kommissionen har præciseret, at den i dette øjemed den 7. maj 1997 tilsendte de indklagede importører en ny begæring om oplysninger i henhold til artikel 11 i forordning nr. 17.

- 99 Kommissionen har desuden anført, at importørerne i deres svar samstemmende har beskrevet de nærmere regler for den af de franske myndigheder indførte ordning, og at deres svar på alle punkter bekræftede deres tidligere udtalelser, hvilket fuldt ud bestyrkede Kommissionen i dens opfattelse.
- 100 Endelig er Kommissionen af den opfattelse, at den har behandlet klagerne med den fornødne omhu og på ansvarlig vis. Den har anført, at den to gange har indhentet oplysninger hos de franske myndigheder, og at den, i henhold til artikel 14 i forordning nr. 17, ikke kan foretage kontrolundersøgelser hos en medlemsstat, men udelukkende hos virksomheder eller sammenslutninger af virksomheder. Kommissionen har herved tilføjet, at den i henhold til denne bestemmelse frit kunne afgøre, om en kontrolundersøgelse hos importørerne ville være uhensigtsmæssig. Kommissionen har med hensyn til formuleringen af spørgsmålene i begæringen om oplysninger af 7. maj 1997 endelig anført, at dens formulering nødvendigvis var baseret på præmis 68 i Asia-Motor France III-dommen.

Rettens bemærkninger

- 101 Indledningsvis bemærkes, at når Retten annullerer en retsakt fra en institution, har institutionen i henhold til traktatens artikel 176 pligt til at gennemføre de til

dommens opfyldelse nødvendige foranstaltninger. I henhold til såvel Domstolens som Rettens praksis skal institutionen for at efterkomme dommen og opfylde den fuldt ud ikke blot tage hensyn til dommens konklusion, men også til de præmisser, som har ført til domskonklusionen, og som danner det fornødne grundlag for denne i den forstand, at de er nødvendige, når det skal afgøres, hvad konklusionen helt præcist går ud på. Det er nemlig disse præmisser, som dels fastslår, nøjagtig hvilken bestemmelse der anses for ulovlig, dels angiver de nøjagtige grunde til den i konklusionen fastslåede ulovlighed, og som den pågældende institution skal tage hensyn til, når den udsteder en anden retsakt i stedet for den, der er blevet annulleret (Domstolens dom af 26.4.1988, forenede sager 97/86, 99/86, 193/86 og 215/86, Asteris m.fl. mod Kommissionen, Sml. s. 2181, præmis 27, og Rettens dom af 27.11.1997, sag T-224/95, Tremblay m.fl. mod Kommissionen, Sml. II, s. 2215, præmis 72).

102 I den foreliggende sag har sagsøgerne på den ene side kritiseret Kommissionens procedure ved dens supplerende undersøgelse af deres klager og på den anden side bestridt vigtigheden af de oplysninger, som er blevet indhentet i forbindelse hermed, samt Kommissionens gennemgang heraf.

103 For så vidt angår det første klagepunkt fremgår det af præmisserne til Asia Motor France III-dommen, at Retten har annulleret Kommissionens beslutning af 13. oktober 1994, for så vidt Kommissionen herved afviser sagsørgernes klager, efter at have fastslået, at Kommissionen havde udøvet et åbenbart urigtigt skøn ved på grundlag af de oplysninger, den havde til rådighed, at antage, at adfærden hos de godkendte importører i det franske hovedland var uselvstændig i en sådan grad, at den af denne grund faldt uden for traktatens artikel 85, stk. 1 (præmis 71). I denne dom kritiserede Retten særligt Kommissionen for, at den hos »de franske myndigheder eller hos importørerne til det franske hovedland« ikke havde efterprøvet, om der havde været et pres fra de franske myndigheders side, som havde tvunget importørerne til at acceptere en begrænsning af deres import (præmis 68 og 71). Kommissionen har imidlertid som følge af denne dom direkte opfordret de pågældende importører til bl.a. at redegøre for, om de var blevet udsat for et sådant pres, og i givet fald om de havde kunnet modstå det (se præmis 24 ovenfor). Påstanden om, at de spørgsmål, som Kommissionen herved stillede, var »uvedkommende« og »ledende«, må forkastes, idet spørgsmålene udtrykkeligt er formuleret i lyset af præmisserne til Asia Motor France III-dommen. I øvrigt kan det ikke udledes af præmisserne til dommen, at Kommissionen under

den supplerende undersøgelse burde havde anmodet om oplysninger hos de franske myndigheder. Der kan således ikke gives sagsøgerne medhold i deres klagepunkter vedrørende den supplerende undersøgelse.

104 Med hensyn til argumentet om, at de under den supplerende undersøgelse indhentede oplysninger er uvæsentlige, og at Kommissionen ikke har behandlet dem på ansvarlig vis, har Retten i nærværende sag allerede fastslået, at dette argument må forkastes (jf. præmis 78-90 ovenfor), og at disse oplysninger — sammen med de oplysninger, som Kommissionen allerede var i besiddelse af — i tilstrækkelig grad retligt underbygger Kommissionens konklusion, hvorefter de nævnte klager må afvises, idet der ikke foreligger en adfærd, som er forbudt i henhold til traktatens artikel 85, stk. 1.

105 Heraf følger at anbringendet om, at der foreligger en overtrædelse af traktatens artikel 176, må forkastes.

106 Det følger af det anførte, at Kommissionen i det hele skal frifindes.

Sagens omkostninger

107 I henhold til procesreglementets artikel 87, stk. 2, pålægges det den tabende part at betale sagens omkostninger, hvis der er nedlagt påstand herom. Sagsøgerne har tabt sagen og dømmes derfor til at betale sagens omkostninger i overensstemmelse med Kommissionens påstande.

På grundlag af disse præmisser

udtaler og bestemmer

RET TEN (Femte Afdeling)

- 1) Påstanden om, at Retten tager ad notam, at sagsøgerne forbeholder sig ret til at anlægge et erstatningssøgsmål mod Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber, tages ikke til følge.

- 2) I øvrigt frifindes Kommissionen.

- 3) Sagsøgerne bærer deres egne og betaler in solidum Kommissionens omkostninger, herunder de omkostninger, hvorom afgørelsen blev udsat ved kendelse af 21. maj 1999.

García-Valdecasas

Lindh

Cooke

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 26. oktober 2000.

H. Jung

P. Lindh

Justitssekretær

Afdelingsformand