

ESIMESE ASTME KOHTU OTSUS (teine koda)

29. juuni 1993*

(Konkurents — Kaebuste menetlemisega seotud kohustused —
Tagasilükkamise põhjenduste seaduslikkus —
Ilmne hindamisviga — Õigusnormi rikkumine)

Kohtuasjas T-7/92,

Asia Motor France SA, asukoht Livange ((Luxembourg),

Jean-Michel Cesbron, ettevõtja, elukoht Livange (Luxembourg),

Europe Auto Service SA (EAS), asukoht Livange ((Luxembourg),

Monin Automobiles SA, asukoht Bourg-de-Péage (Prantsusmaa),

Somaco SA, asukoht Fort-de-France (Prantsusmaa),

keda esindab Jean-Claude Fourgoux Pariisi ja Brüsseli advokatuurist, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress Luxembourgis: advokaadibüroo Pierrot Schiltz, 4 Rue Béatrix de Bourbon,

hagejad,

versus

Euroopa Ühenduste Komisjon, mida esindavad Berend Jan Drijber komisjoni õigustalitusest ja Virginia Melgar, kes töötab komisjoni teenistuses lähetuses viibiva riigiteenistujana, kelle aadress kohtudokumentide kättetoimetamiseks Luxembourgis on komisjoni õigustalitus, Nicola Anecchino kontor, Wagner Centre, Kirchberg,

kostja,

mille ese on hagejate nõue tühistada komisjoni 5. detsembri 1991. aasta otsus tagasi lükata hagejate kaebused, mis puudutavad tegevust lepingute alusel, mis väidetavalt on vastuolus EMÜ asutamislepingu artikliga 85,

EUROOPA ÜHENDUSTE ESIMESE ASTME KOHUS (teine koda),

* Kohtumenetluse keel: prantsuse

koosseisus: president J.L. Cruz Vilaça, kohtunikud D.P.M. Barrington, J. Biancarelli, A. Saggio ja A. Kalogeropoulos,

kohtusekretär: H. Jung,

arvestades kirjalikus menetluses ja 22. aprilli 1993. aasta kohtuistungil esitatut,

on teinud järgmise

otsuse

Menetluse aluseks olevad asjaolud

1 Hagejateks olevad ettevõtjad impordivad ja turustavad Prantsusmaal Jaapani sõidukeid, mille tolliamet on vormistatud vabasse ringlusse ühenduse teistes liikmesriikides, näiteks nagu Belgias ja Luxembourgis.

2 Üks hagejatest, J.-M. Cesbron, esitas 18. novembril 1985. aastal komisjonile kaebuse EMÜ asutamislepingu artiklite 30 ja 85 rikkumise kohta väites, et ta on viie Jaapani autode Prantsusmaale importija, nimelt Sidat Toyota France, Mazda France Motors, Honda France, Mitsubishi Sonauto ja Richard Nissan SA, ebaseadusliku kartellikokkuleppe ohver. Sellele kaebusele järgnes 19. novembril 1988.aastal uus kaebus sama viie importija vastu, mille esitasid EMÜ asutamislepingu artikli 85 alusel neli viiest hagejast (J.-M. Cesbron, Asia Motor France SA, Monin Automobiles SA ja Europe Auto Service SA (edaspidiEAS)).

3 Selles kaebuses väitsid kaebuse esitanud ettevõtted sisuliselt, et eespool mainitud viis Jaapani autode importijat olid teinud Prantsuse ametivõimudega kokkuleppe, mille alusel nende poolt Prantsusmaa siseriiklikul turul müüdavate autode arv ei ületaks 3% kogu Prantsusmaal eelneval kalendriaastal registreeritud mootorsõidukite arvust. Kaebuse esitajad väitsid ka, et need importijad leppisid kokku nende kvootide omavahel jagamises eelnevalt kindlaksmääratud reeglite kohaselt nii, et tõrjutaks välja kõik teised ettevõtjad, kes soovivad Prantsusmaal turustada muid Jaapani päritolu sõidukeid, mis on teist marki kui need, mida turustavad väidetava kokkuleppe osapooled.

4 Lisaks väidavad hagejad kaebuses, et vastutasuks sellele vabatahtlikule piirangule, suurendasid Prantsusmaa ametivõimud tõkkeid nende muud marki Jaapani sõidukite vabale liikumisele kui need, mida turustavad väidetava kokkuleppe osapoolteks olevad importijad. Esiteks võeti paralleelse impordi jaoks kasutusele tavalisest süsteemist erinev registreerimismenetlus. Neid paralleelselt imporditud sõidukeid loeti kasutatud sõidukiteks ning need pidid seega läbima kaks tehnölevaatust. Teiseks oli riiklikule politseile antud väidetavalt juhised võtta kasutusele abinõud välisriigi registreerimismärke kandvate Jaapani sõidukite ostjate vastu süüdistuse esitamiseks. Lisaks sellele, tarbesõidukite puhul, millele kohaldatakse väiksemat käibemaksumäära kui sõiduautodele, rakendati Prantsusmaale importimisel suurendatud käibemaksumäära; kõrgem käibemaksumäär vähendati tavaliselt kohaldatava käibemaksumäärani alles pärastpoole, mis asetab turustaja ostja suhtes ebasoodsasse olukorda.

5 Nõukogu 6. veebruari 1962. aasta määruse nr 17, mis on esimene määrus asutamislepingu artiklite 85 ja 86 rakendamise kohta (EÜT 1962, nr 13, lk 204) (edaspidi määrus nr 17), artikli 11 lõike 1 alusel, palus komisjon 9. juuni 1989. aasta kirjas kõnealustelt importijatelt informatsiooni. Prantsusmaa tööstuse ja regionaalarengu ministeeriumi tööstuse eest vastutav amet andis 20. juuli 1989. aasta kirjas kõnealustele importijatele järgmised juhised mitte vastata komisjoni ühele küsimusele:

„Olete edastanud mulle informatiivsetel eesmärkidel komisjoni 9. juuni 1989. aasta kirja.

Kirjas palub komisjon anda informatsiooni, mis puudutab Prantsusmaa ametivõimude poliitikat Jaapani päritolu sõidukite importimise suhtes.

Teie ei pea vastama komisjonile kõnealuste ametivõimude eest.”

6 Nendel asjaoludel palusid komisjoni talitused 16. oktoobri 1989.a. kirjas teavet Prantsusmaa ametivõimudelt. 28. novembril 1989. aastal vastasid Prantsusmaa ametivõimud oma alalise esinduse kaudu Euroopa ühendustes sellele teabenõudele väites sisuliselt, et: „küsimused, mis puudutavad komisjoni kirjas mainitud ettevõtete tegevust on ... antud kontekstis ebaolulised, sest nende tegevus on seotud ametivõimude kehtestatud regulatiivsete eeskirjadega: nendel ettevõtjatel ei ole autonoomiat antud regulatiivse süsteemi teostamisel”.

7 Saamata komisjonilt vastust, saatsid neli asjaomast hagejat 21. novembril 1989. aastal kirja paludes komisjonil võtta seisukoht nende kaebuste suhtes. Kui ka sellele kirjale ei vastatud, pöördusid need neli ettevõtjat 20. märtsil 1990. aastal Euroopa Kohtusse hagiiga tegevusetuse asjas ja tekitatud kahju hüvitamise nõudega. 23. mai 1990 aasta määrusega kohtuasjas C-72/90 *Asia Motor France vs. Komisjon*, EKL 1990, lk I-2181, tunnistas Euroopa Kohus hagi tegevusetuse asjas ja tekitatud kahju hüvitamise nõude vastuvõetamatuks selles osas, mis puudutas komisjoni tegevusetust seoses asutamislepingu artikli 30 väidetava

rikkumisega ja edastas Esimese Astme Kohtule hagi selle osa, mis puudutas komisjoni tegevusetust seoses asutamislepingu artikli 85 väidetava rikkumisega ja sellest tuleneva vastutusega.

8 Vahepeal teavitas komisjoni konkurentsipoliitika peadirektoraadi peadirektor 8. mai 1990.a. kirjas nelja asjaomast poolt vastavalt 25. juuli 1963. aasta määruse nr 99/63/EMÜ artiklile 6 nõukogu määruse nr 17 artikli 19 lõigetes 1 ja 2 ettenähtud ärakuulamiste kohta (EÜT 127, lk 2268) (edaspidi määrus nr 99/63), et komisjon ei kavatse nende kaebuste põhjal meetmeid kasutusele võtta ja palus esitada selles osas omapoolsed märkused. 29. juunil 1990.a. esitasid asjaosalised komisjonile oma märkused, kus nad kinnitasid veel kord, et nende kaebused on põhjendatud.

9 Nendel asjaoludel leidis Esimese Astme Kohus 18. septembri 1992.a. otsuses, et hagi esitatud nõude kohta ei ole vaja otsust teha selles osas, kus hagi põhines asutamislepingu artiklil 175. Ülejäänud osas jättis Esimese Astme Kohus läbivaatamata hagejate hüvitisnõuded kui vastuvõetamatud (kohtuasi T-28/90: Asia Motor France jt vs. komisjon, EKL 1992, lk II-2285).

10 5. juunil 1990. aastal esitas ka ettevõtte Somaco komisjonile kaebuse, mis puudutas CCIE, SIGAM, SAVA, SIDA ja Auto GM tegevust (kõikide nende ettevõtete asukoht on Lamentin (Martinique)), kes on vastavalt Toyota, Nissani, Mazda, Honda ja Mitsubishi edasimüüjad ja nende automarkide Martinique'i importijad. Asutamislepingu artiklitel 30 ja 85 põhinevas kaebuses vaidlustati Prantsusmaa ametivõimude tegevus põhjendusega, et nende eesmärk on takistada kaebuse esitajat tegeleda teatud marki Jaapani sõidukite ja Korea Hyundai marki sõidukite paralleelse importimisega.

11 Komisjon teatas Somacole 9. augusti 1990. aasta kirjas, viidates oma 8. mai 1990. aasta kirjale neljale teisele hagejale, et ei kavatse selle kaebuse põhjal meetmeid kasutusele võtta ja palus esitada selles osas omapoolsed märkused vastavalt määruse nr 99/63 artiklile 6. Somaco kinnitas 28. septembri 1990.aasta kirjas veel kord, et tema kaebus on põhjendatud.

12 5. detsembri 1991.aasta kirjas, mille oli allkirjastanud konkurentsiasjade eest vastutav komisjoni liige, teatas komisjon neljale hagejale otsusest lükata tagasi viie hageja poolt 18.novembril 1985.a., 29. novembril 1988.a. ja 5. juunil 1990.a. esitatud kaebused.

13 Kirja sisu on järgmine:

„Asi puudutab järgmisi kaebusi:

1. J.-M. Cesbroni (JMC Automobiles, Luxembourg), Asia Motor France'i (Luxembourg), Monin Automobiles'i (Bourg-de-Péage) and EAS-i (Luxembourg) nimel esitatud kaebused:
 - 18. novembril 1985. aastal asutamislepingu artikli 30 alusel Prantsuse ametivõimude tegevuse kohta;
 - 29. novembril 1988.aastal asutamislepingu artikli 85 alusel viie Jaapani automargi - Toyota, Honda, Nissani, Mazda ja Mitsubishi – prantsuse maaletoojate tegevuse kohta, kus seatakse artikli 30 alusel küsimuse alla ka Prantsuse riigi tegevus;
 - põhjendusega, et see tegevus oli ette nähtud kaebuse esitanud ettevõtjate poolt ühenduse teistes liikmesriikides, eriti Belgias ja Luksemburgi Suurhertsogiriigis, vabasse ringlusse lastud peamiselt Isuzu, Daihatsu, Suzuki ja Subaru marki sõidukite Prantsusmaale paralleelse importimise takistamiseks.

(lehekülg 2)

2. Ettevõtte Somaco , asukoht Lamentin, nimel asutamislepingu artiklitel 30 ja 36 ja artiklil 85 põhinev 5. juunil 1990.aastal esitatud kaebus ettevõtete CCIE, SIGAM, SAVA, SIDA ja Auto GM, kõikide asukoht Lamentin, vastu, kes on vastavalt Jaapani automarkide Toyota, Nissani, Mazda, Honda ja Mitsubishi edasimüüjad ja importijad Martinique saarel ning, kus seatakse küsimuse alla Prantsuse riigi tegevus, kuna see tegevus oli ettenähtud takistamiseks seda marki ja Korea Hyundai marki sõidukite paralleelset importimist kaebuse esitaja poolt.

Komisjon on kontrollinud kaebustes esitatud faktilisi ja õiguslikke asjaolusid ning uurinud asja kõnealustes ettevõtetes kohapeal. Peale kontrolli teostamist andis komisjon määruse nr 99/63/EMÜ artikli 6 alusel 8. mai 1990.aasta ja 9. augusti 1990.aasta eelteadetega kaebuse esitanud ettevõtjatele võimaluse esitada oma märkused komisjoni kavatsuse kohta võtta vastu kaebuste tagasilükkamise otsus ja selle otsuse põhjenduste kohta.

Kaebuse esitajate nimel komisjonile 29. juunil 1990.aastal ja 28. septembril 1990.aastal saadetud vastustes ei lisatud nõude toetuseks mitte ühtegi uut fakti, uut argumenti või õiguslikku alust. Sellest järeldub, et komisjon ei näe põhjust muuta oma kavatsust lükata kõnealused kaebused tagasi 8. mai 1990.a. ja 9. augusti. 1990.a. kirjades juba esitatud põhjustel:

- Mis puudutab artikli 85 võimalikku kohaldamist, siis on komisjoni talituste poolt teostatud uuringud näidanud, et kõnealuse viie importija tegevus moodustab Prantsuse ametivõimude Jaapani autode Prantsusmaale importimise poliitika lahutamatu osa. Selles osas peab silmas pidama, et sellist importi reguleeritakse riiklikul tasandil. Sellise regulatsiooni kontekstis Prantsuse ametivõimud mitte ainult ei kehtesta igal aastal Prantsusmaale toodavate sõidukite koguarvu, vaid määravad ka reeglid nende arvude jaotumiseks, reserveerides need ainult kõnealustele importijatele. Prantsuse

ametivõimud teavitasid sellest komisjoni 28. novembri 1989.aasta märgukirjas, kus väidetakse, et nende viie importija tegevus on „seotud ametivõimude poolt kehtestatud regulatiivsete eeskirjadega” ja importijatel ei ole „ei ole autonoomiat antud regulatiivse süsteemi elluviimisel”. Järelikult ei ole nendel importijatel antud asjas mitte mingit tegutsemisvabadust.

(lehekülg 3)

Eelnevaid järeldusi arvestades leiab komisjon, et artikli 85 väidetaval rikkumisel ei ole mingit seost teie huvidega, kuna artikli 85 kohaldamine ei parandaks tõenäoliselt seda ebaõiglust, mille ohver te tunnete end olevat. Üldarvu piirangu kehtestamine ametivõimude poolt ei kuulu artikli 85 kohaldamisalasse ja selle sätte kohaldamine kvootide jaotusele ei saaks tuua kaasa teie ettevõttele volituste andmist importijana tegutsemiseks. Ühest küljest on keeruline mõista, kuidas saaks teile anda volituse osaleda jaotuses, mida te ise olete kirjeldanud kui ebaseaduslikku kartellikokkulepet. Teisest küljest, nagu juba varem rõhutatud, ei võimalda riiklik regulatiivne süsteem teisi importijaid peale nende viie, kelle tegevus on vaidlusalune, jaotuses arvestada. Nendel asjaoludel ei muudaks järeldus, et on rikutud artiklit 85, nagunii teie seisundit kõnealuste importijate suhtes.

Kaubanduspiirangut liikmesriikide vahel, mis võib tekkida selle tulemusel, et Prantsusmaale ei saa importida Hyundai marki Korea sõidukeid, ei saa pidada märkimisväärseks võttes arvesse selle margi väikest turuosa ühenduses.

- Artikli 30 võimalik kohaldamisest tuleb keelduda, sest arvestades ühenduse ühist kaubanduspoliitikat ei puuduta see ühenduse avalikke huvisid.

Seetõttu teatan teile, et ülalmainitud põhjustel on komisjon otsustanud jätta rahuldamata ettevõtete JMC Automobiles, Asia Motor, Monin ja EAS nimel 18. novembri 1985.aastal ja 29. novembril 1988.aastal esitatud taotlused ja ettevõtte Somaco nimel 5. juunil 1990.aastal esitatud taotluse.

Menetlus ja poolte nõuded

14 Hagejad esitasid komisjoni eelnimetatud 5. detsembri 1991. aasta otsuse vastu hagiavalduse, mis saabus Esimese Astme Kohtu kantseleisse 4. veebruaril 1992.a.

15 Kirjalik menetlus toimus tavapäraselt ja lõpetati 17. novembril 1992.

16 Ettekandja-kohtuniku ettekande põhjal otsustas Esimese Astme Kohus (teine koda) avada suulise menetluse. Enne seda palus Esimese Astme Kohus menetluse

korraldusmeetmena osapooltel esitada teatud dokumendid ja vastata teatud kirjalikele küsimustele, mis on esitatud 13. veebruaril ja 2. aprillil 1993.aastal. Hagejad ja kostja esitasid nõutud dokumendid ja vastasid Esimese Astme Kohtu esitatud küsimustele dokumentides, mis saabusid kantseleisse 22. märtsil 1993.aastal. ühelt poolt ja 23. märtsil ja 15. aprillil 1993.aastal teiselt poolt. Poolte suulised avaldused ja vastused Esimese Astme Kohtu esitatud küsimustele kuulati ära 22. aprilli 1993. aasta kohtuistungil.

17 Hagiavalduses paluvad hagejad Esimese Astme Kohtul:

- tunnistada, et kaebuse aluseks olevad kokkulepped Prantsusmaa emamaal ja Martiniques rikuvas asutamislepingu artikli 85 lõiget 1;
- tühistada seega komisjoni 5. detsembri 1991. aasta otsus osas, milles see tugineb asutamislepingu artiklile 85.

18 Komisjon palub Esimese Astme Kohtul:

- lükata hagi esimene osa vastuvõetamatus tõttu tagasi selles osas, milles nõutakse, et Esimese Astme Kohus tunnistaks, et kaebuse aluseks olevate kokkulepetega Prantsusmaa emamaal ja Martiniques rikutakse asutamislepingu artikli 85 lõiget 1;
- lükata kogu tühistamise hagi põhjendamatus tõttu tagasi;
- jätta kohtukulud hagejate kanda.

19 Oma vastuses paluvad hagejad Esimese Astme Kohtul:

- tunnistada nende tühistamishagi vastuvõetavaks;
- võtta ametlikult teatavaks, et komisjoni poolt avaldatud märkuste järgselt on nad muutnud oma nõude sõnastust nii, et nad ei palu enam kõnealuse kokkuleppe ebaseaduslikuks tunnistamist, vaid ainult 5. detsembri 1991. aasta kirja tühistamist, et komisjon saaks teha asjakohased järeldused.

Kohaldamisala

20 Kõigepealt tuleb meenutada, et oma vastuses on hagejad loobunud algsest nõudest, kus palusid Esimese Astme Kohtul tunnistada, et kõnealused kokkulepped rikuvas asutamislepingu artiklit 85. Nendel asjaoludel peab Esimese Astme Kohus otsuse tegema ainult nõude selles osas, mis kohtule läbivaatamiseks jääb, nimelt komisjoni 5. detsembri

1991. aasta otsuse tühistamisnõude osas, milles see põhineb asutamislepingu artiklile 85, selle nõude vastvõetavust ei ole vaidlustatud.

Tühistamist puudutavad nõuded

21 Oma hagi toetuseks esitavad hagejad ametlikult viis väidet. Esimene puudutab väidetavat oluliste menetlusnormide rikkumist, teine väidetavat asutamislepingu rikkumist, kolmas proportsionaalsuse põhimõtte väidetavat rikkumist, neljas diskrimineerimiskeelu põhimõtte väidetavat rikkumist ja viies võimu kuritarvitust.

Esimene väide, mis puudutab väidetavat oluliste menetlusnormide rikkumist

Osapoolte argumendid

22 Hagejad kinnitavad, et 5. detsembri 1991. aasta otsus ei ole piisavalt põhjendatud, sest ei ole täpsustatud õiguslikku alust, ühenduse õigusakte või Euroopa Kohtu praktika tõlgendust, millele tuginedes komisjon keeldub süüdi mõistmast kõnealuse kokkuleppe sõlmimises. Hagejad leiavad, et vastavalt Euroopa Kohtu kohtupraktikale peavad otsuse põhjendused näitama selgelt ja ühemõtteliselt asjassepuutuva akti vastuvõtnud ühenduse asutuse kaalutlusi, nii et isikutel, keda akt puudutab, oleks võimalik tutvuda meetme põhjendustega ja Euroopa Kohus saaks teostada selle üle kontrolli.

23 Oma vastuses täpsustavad hagejad kahte põhjenduste ebapiisavust puudutava väitega seotud spetsiifilist aspekti.

24 Esiteks väidavad nad, et komisjon ei vastanud esitatud kaebustele ja isegi ei põhjendanud järeldust, et kõnealusel viiel importijal ei argumentides esitatud fakte arvestades mingit tegevusvabadust. Hagejate väitel nähtub eriti sellest, et komisjon kinnitab, et olukord kõnealustel turgudel tuleneb täielikult ametivõimude poliitikast ilma et oleks tõestanud järjekindlate kaalutluste abil, kuidas komisjon sellisele järeldusele jõudis, et komisjoni otsus ei olnud põhjendatud.

25 Teiseks heidavad hagejad komisjonile ette, et komisjon aktsepteeris Prantsuse valitsuse väited viimata läbi vajalikke uurimistoiminguid selleks, et kontrollida, kas need on põhjendatud. Tegelikult ei ole mitte mingit tõestust, et impordikvootide jagamine nii, et 3%

saab Prantsusmaa emamaa ja 15% Martinique tulenes üksnes Prantsuse valitsuse ühepoolsest tehingust, vastupidi, komisjonile esitatud dokumentidest nähtub, et need viis kõnealust importijat osalevad aktiivselt turu jagamisel pideva kooskõlastamise kaudu oma kutseühingus. Hagejad tuletavad meelde, et Prantsuse valitsus andis nendele importijatele juhised mitte vastata ühele komisjoni poolt esitatud küsimusele, kus neil paluti esitada kõik impordikvootide kehtestamist ja jagamist puudutavad dokumendid. Samuti väidavad hagejad, et Prantsuse ametivõimude poolt kasutusele võetud regulatiivne süsteem ei põhine mitte mingisugusel siduval õigusaktil või määrusel, vaid on ainult haldustava. Tsiteerides mitmeid löike erialakirjandusest, mis näitavad väidetavalt, et nendel viiel importijal on olnud antud asjas tegutsemisvabadus, väidavad hagejad, et Euroopa Kohtu väljakujunenud kohtupraktika kohaselt oleks komisjon olnud kohustatud uurima esitatud fakte, et kontrollida, kas Prantsuse ametivõimude väited peavad paika. Järelikult saab hagejate arvates otsuse põhjendused vaidlustada selles osas, et need ei sisalda tõendeid selle kohta, et Prantsuse ametivõimude väited on õiged, vaid piirduks ainult nende esitamisega.

26 Komisjon väidab vastu, et vaidlustatud otsus on nõuetekohaselt põhjendatud ja võimaldab Esimese Astme Kohtul kontrollida selle õiguspärasust. Komisjon märgib, et otsuses viidatakse nendele asutamislepingu artiklitele, mille alusel kaebust on hinnatud, et seal loetletakse esitatud kaebused ja esitatakse vajalikud uurimismeetmed ning kirjavahetus koos põhjenduste ja järeldusega. Komisjon vaidleb vastu, et põhjendusi lugedes on selge, millistel alustel otsustas komisjon kaebused tagasi lükata ning väidab, et põhjendustes viidatakse selgelt sellele, et need tuginevad otsusel, et kaebuste alusel ei võeta tarvitusele meetmeid selles osas, milles väidetavad faktid tulenevad ametivõimude poliitikast ning mitte viie importija vahelisest kokkuleppest. Komisjon väidab ka, et ei ole kohustatud kaebuse tagasilükkamise otsuses viitama Euroopa Kohtu asjakohasele kohtupraktikale.

27 Lisaks ajavad komisjoni arvates hagejad omavahel segi selle, kas vaidlustatud akt vastab asutamislepingu artiklis 190 sätestatud nõuetele sellega, kas otsuses tuvastatud asjaolud on piisavalt tõendatud. Vastusest ilmneb, et hagejatel ei olnud raskusi põhjendustest arusaamisel, kuigi nad väidavad, et need ei ole asjakohased.

28 Komisjon märgib veel, et esitas ametlikult küsimused Prantsuse valitsusele ja juhib tähelepanu sellele, et kuigi määrus nr 17 võimaldab komisjonil esitada liikmesriigile teabenõue, ei anna see vajalikke vahendeid selle kontrollimiseks, kas antud vastus on õige. Komisjon leiab, et ei saa eirata liikmesriigi antud vastust ega käsitleda seda tegelikkusele mittevastavana.

Esimese Astme Kohtu hinnang

29 Esimese Astme Kohus täheldab esiteks, et esimeses väites hagejad mitte ainult ei väida, et vaidlustatud otsus on puudulikult põhjendatud, vaid seavad kahtluse alla esimese põhjenduse seaduslikkuse, mille alusel komisjon nende kaebused tagasi lükkas, s.t. selle, et kõnealustel importijatel ei ole turu jagamisel mitte mingit autonoomiat.

- Põhjenduste puudulikkus

30 Esiteks, Euroopa Kohus ja Esimese Astme Kohus on väljakujunenud kohtupraktika kohaselt leidnud, et kaevatav otsus peab olema põhjendatud nii, huvitatud isik saaks tutvuda põhjendustega, et kaitsta oma õigusi ja kontrollida, kas otsus on põhjendatud või mitte (Esimese Astme Kohtu 24. jaanuari 1992. aasta otsus kohtuasjas T-44/90: *La Cinq vs. komisjon*, EKL 1992, lk II-1) ja et see võimaldab ühenduse kohtul teostada järelevalvet.

31 Teiseks, Euroopa Kohus ja Esimese Astme Kohus on väljakujunenud kohtupraktika kohaselt leidnud, et komisjon ei pea nende otsuste põhjendustes, mida komisjon teeb konkurentsieskirjade kohaldamiseks, seisukohta võtma kõikide argumentide suhtes, millele osapooled oma nõudes tuginevad. Piisab, kui komisjon esitab faktilised asjaolud ja õiguslikud kaalutlused, millel on otsuste ülesehituse jaoks oluline tähtsus (vt kõige hilisem otsus kohtuasjas *La Cinq vs. Komisjon*).

32 Olles läbi lugenud vaidlustatud otsuse, leiab Esimese Astme Kohus, et otsuses on esitatud olulised faktilised ja õiguslikud asjaolud, millele see tugineb, võimaldades hagejatel vaidlustada selle asjakohasuse ja Esimese Astme Kohtul kontrollida selle õiguspärasust. Sellest järeldub, et vaidlustatud otsuse põhjendused ei ole mitte mingil viisil puudulikud.

- Otsuse esimese osa põhjenduste asjakohasus

33 Selles osas piirdub keerulisi majanduslikke hinnanguid hõlmavate komisjoni meetmete kohtulik kontroll kindlakstegemisega, kas menetlusnorme ja põhjendamisreegleid on järgitud ja asjaolud on täpselt kindlaks tehtud ning kas ei ole tehtud ühtki ilmset kaalutusviga ega võimu kuritarvitatud (Euroopa Kohtu 17. novembri 1987. aasta otsus liidetud kohtuasjades 142/84 ja 156/84: *BAT ja Reynolds vs. komisjon*, EKL 1987, lk 4487 ja kõige hilisem Euroopa Kohtu 15. juuni 1993. aasta otsus kohtuasjas C-225/91: *Matra vs. komisjon*, EKL 1993, lk I-3203, punktid 23 ja 25).

34 Lisaks sellele, kui komisjonile on antud kaalutlusisõigus oma ülesannete teostamiseks, on ühenduse õiguskorra poolt haldusmenetluses tagatud õiguste järgimine haldusvõimule veelgi põhjanevama tähtsusega. Nende tagatiste seas on muu hulgas pädeva institutsiooni kohustus hoolikalt ja erapooletult uurida antud asja asjaolusid (21. novembri 1991. aasta otsus kohtuasjas C-269/90: Hauptzollamt Muenchen-Mitte vs. Technische Universität München, EKL 1991, lk I-5469; eelmainitud otsus kohtuasjas La Cinq vs. Komisjon).

35 Seega leidis Esimese Astme Kohus määruse nr 17 artikli 3 alusel komisjonile esitatud hagiavalduste uurimise kohta, et „kuigi komisjon ei ole kohustatud uurimist läbi viima, kohustavad määruse nr 99/63 artiklis 6 sätestatud menetluslikud tagatised komisjoni hoolikalt kontrollima faktilisi ja õiguslikke asjaolusid, millest kaebuse esitaja on teada andnud, et otsustada, kas neist ilmneb teguviisi, millega rikutakse konkurentsi ühisturul ning mõjutatakse liikmesriikidevahelist kaubavahetust” (Esimese Astme Kohtu 18. septembri 1992. aasta otsus kohtuasjas T-24/90: Automec vs. komisjon, EKL 1992, lk II-2223 ja seal viidatud Euroopa Kohtu praktika).

36 Komisjon ei ole vastavalt eelmainitud Esimese Astme Kohtu kohtupraktikale kohustatud uurima igat esitatud kaebust, kuid kui komisjon otsustab uurimise läbi viia, siis juhul kui tal ei ole piisavat nõuetekohast põhjendust teisiti toimida, peab ta selle teostama hoolikalt, põhjalikult ja viivitusteta, et ta saaks täielikult teadlikuna kohtuasja puudutavatest seikadest hinnata kaebajate poolt esitatud faktilisi ja õiguslikke asjaolusid.

37 Eeltoodud kaalutlusi arvestades peab esimese kaebuste tagasilükkamise põhjenduse seaduslikkust hinnates esiteks kontrollima kaebajate esitatud tõendeid ja teiseks seda, kas vaidlustatud otsuses on komisjonile hindamiseks esitatud faktilisi ja õiguslikke asjaolusid nõuetekohaselt kontrollitud.

38 Nagu ilmneb kolmest eespool nimetatud kaebusest, on käesolevas kohtuasjas kaebuse esitajate poolt väidetavad rikkumised järgmised:

- esiteks, Toyota, Honda, Nissani, Mazda ja Mitsubishi marki Jaapani sõidukite Prantsusmaale importijate ja Prantsuse ametivõimude vahel sõlmitud kokkuleppe olemasolu, mille alusel eespool nimetatud automarkide Prantsusmaale importijad väidetavalt nõustusid piirama oma osa kokku 3 %-ni Prantsusmaa siseriiklikust autoturust, kui Prantsuse ametivõimud kohustuvad neile vastutasuks andma ainuõiguse Jaapani päritolu sõidukite turustamisel, ning kõnealuste ettevõtete vahelise kokkuleppe olemasolu, mille alusel turuosa omavahel ära jagati (Cesbroni nimel 18. novembril 1985.aastal esitatud kaebus ja ettevõtete Cesbron, Asia Motor, Monin Automobiles ja EAS nimel 29. novembril 1988.aastal esitatud kaebus);

- teiseks, eespool mainitud automarkide Martinique saarel tegutsevate edasimüüjate ja ametivõimude vahelise kokkuleppe olemasolu, mille alusel need edasimüüjad nõustusid väidetavalt piirama oma osa 15%-ni Martinique saare sõidukiturust, kui ametivõimud kohustuvad neile andma vastutasuks ainuõiguse Jaapani päritolu sõidukite turustamisel, ning kõnealuste ettevõtete vahelise kokkuleppe olemasolu, mille alusel turuosa omavahel ära jagati (Somaco nimel 5. juunil 1990. aastal esitatud kaebus).

39 Esimese Astme Kohus märgib, et kaebuste esitamisel või kaebuste uurimise käigus esitasid hagejad komisjonile oma väidete toetuseks muuhulgas kaks dokumenti, mille tõenduslikku jõudu ei saa esmapilgul ilma üksikasjaliku kontrollita eitada. Esimene nendest on esmaspäeval, 19. oktoobril 1987. aastal toimunud ministrite vahelise kohtumise protokoll koopia; kohtumisel osalesid nende ettevõtete esindajad, kelle tegevus vaidlustati 5. juuni 1990. aasta kaebuses ja mõned Prantsuse ametivõimude esindajad (vt apellatsioonikaebuse lisa 23). Vastavalt sellele protokollile otsustasid kohalolnud edasimüüjad peale osalejatevahelist arutelu "nõustuda vabatahtlikult piiranguga kuni 15% kogu turust, kui arvestada kõik automargid kokku, ja järgida seda vabatahtlikku piirangut vajadusel ise järelevalvet teostades". Selles dokumendis on ette nähtud ka menetlus järkjärguliseks ülejäägi kõrvaldamiseks, mis tulenes sellest, et üks edasimüüjatest oli ületanud talle dokumendile allakirjutanute poolt määratud kvoodi. Dokumendis sätestatakse ka , et „selle tulemusel koostatakse Jaapani autode Martinique's tegutsevate edasimüüjate vahel lepinguprojekt”.

40 Toimikust, ja eriti Esimese Astme Kohtu määratud menetluse korraldusmeetmetest tuleneb, et see dokument oli lisatud komisjonile 25. augustil 1989. aastal kaebajate Cesbron, Asia Motor, Monin Automobiles ja EAS poolt saadetud kirjale seoses 29. novembri 1988. aasta kaebuse uurimisega. Samuti oli see lisatud Somaco nimel 5. juunil 1990. aastal esitatud kaebusele. Seega juhiti komisjoni tähelepanu sellele dokumendile enne vaidlusaluse otsuse vastuvõtmist.

41 Teiseks, selle ministrite kohtumise protokollile on lisatud dokument pealkirjaga "lepinguprojekt" (vt hagiavalduse lisa 24), mille on allkirjastanud kõikide edasimüüjate seadusjärgsed esindajad ning, mis on järgmine:

„Lepiti kokku järgmises:

Allakirjutanud kohustuvad edasimüügiõiguse vastaselt kokkuleppel ametivõimudega kinni pidama ametivõimude määratud uute Jaapani marki sõidukite impordikvoodist, mis on 15% kogu uute sõidukite turust Martinique'is, kui arvestada kõik automargid kokku.

Allakirjutanud lepivad kokku, et need 15% peab jaotama nii nagu aastal 1982, seega:

- Toyota: 46,93%

- Nissan: 26,01%
- Mazda: 15,00%
- Honda: 7,99%
- Mitsubishi: 4,07%

...

Lisaks on allakirjutanud teadlikud esmaspäeval, 19. oktoobril 1987. aastal toimunud ministrite kohtumise protokollist, mille koopia on lisatud lepinguprojektile ja nõustuvad selle tingimustega.

Sellest lähtuvalt toimub iga aasta alguses Martinique'i saare prefektuuris koosolek, et määrata kindlaks vastavussertifikaatide (auto importimiseks nõutav dokument) arv, millele igal Martinique's tegutseval Jaapani autode edasimüüjal on käesoleval aastal õigus vastavalt kõnealuses protokollis ja lepinguprojektis sätestatud reeglitele.

Kui keegi osapooltest rikub ühte eelnimetatud punktidest, muutub lepinguprojekt kehtetuks.”

42 See dokument oli lisatud ka eespool mainitud komisjonile saadetud 25. augusti 1989. aasta kirjale. Samuti oli see lisatud Somaco 5. juuni 1990. aasta kaebusele.

43 Neid tõendeid arvestades leiab Esimese Astme Kohus esiteks, et see „lepinguprojekt” on esmahinnangul kindel tõend sellest, et kõnealuste importijate Martinique'i departemangus tegutsevate edasimüüjate vahel valitses tõenäoliselt üksmeel selles, et nad jagavad omavahel Prantsuse ametivõimude poolt kauplejatele määratud 15% kvoodi turust. Esimese Astme Kohus märgib, et ministrite kohtumise protokollis, mille alusel lepinguprojekt koostati, ei viidata sellele, et ametivõimud oleksid jaotanud impordikvoodi, mistõttu tundub esmapilgul, et see tuleneb ainult lepinguprojekti osapoolteks olevate ettevõtete tegevusest. Kuid komisjon on siiski väitnud vastuses ühele Esimese Astme Kohtu poolt esitatud küsimusele, et komisjoni teada ei ole Martinique'i imporditavate autode arvu jagamist reguleerivaid eeskirju 1987. aasta ja 1991. aasta lõpu vahelisel ajal muudetud.

44 Seega ilmneb Esimese Astme Kohtule esitatud dokumentidest ja informatsioonist, et nende viie edasimüüja vaheline eespool nimetatud lepinguprojektis kehtestatud jaotussüsteem oli peale kehtivuse pikendamist jõus 5. detsembril 1991. aastal, mil komisjon tegi vaidlusaluse otsuse. Esmapilgul võib neid punkte toimikus lugeda kaalukaks tõendusmaterjaliks selle kohta, et viiel kõnealusel importijal oli täielik õigus ise määrata, kuidas turg jagada. Sellisena kuulub see asutamislepingu artikli 85 kohaldamisalasse.

45 Järgmine samm selles seletuskäigu etapis on võrrelda neid hagejate esitatud tõendites tuvastatud asjaolusid vaidlusaluse otsuse põhjendustega, et Esimese Astme Kohus saaks kaaluda, kas esitatud kaebusi tagasi lükates on komisjon on eespool analüüsitud faktilised andmed, mis kaebajad komisjonile hinnangu andmiseks esitasid, piisavatel põhjustel ümber lükanud.

46 Sellega seoses tuleb alguses meenutada, et 29. novembri 1988. aasta ja 5. juuni 1990. aasta kaebused seavad kahtluse alla kümme erinevat ettevõtet: 29. novembri 1988. aasta kaebus puudutas viie Jaapani automargi - Toyota, Honda, Nissani, Mazda ja Mitsubishi prantsuse importijaid ja 5. juuni 1990. aasta kaebus 29. novembri 1988. aasta kaebuses mainitud markide edasimüüjatena Martinique'i saarel tegutsevaid ettevõtteid CCIE, SIDA, SIGAM, SAVA ja Auto GM. Vaidlusaluses kaebuses lükatakse tagasi nii need mõlemad kaks kaebust kui ka 18. novembri 1985. aasta kaebus, mida komisjon tõlgendas ainult asutamislepingu artiklil 30 põhinevaks. Kuid vastuses ühele Esimese Astme Kohtu esitatud küsimusele väitis komisjon, et liitis oma algatusel 29. novembri 1988. aasta ja 5. juuni 1990. aasta kaebused „arvestades nende ühtivaid jooni: samad tooted, kahtluse alla on seatud sama tegevus, samad argumendid, samad nõuded, jne.”. Seega andis komisjon nii Prantsusmaa emamaad kui ka Martinique'i departemangu puudutavate kaebuste kohta ühesugused vastused ühesuguste põhjendustega.

47 Vaidlusaluse otsuse leheküljel 2 väidab komisjon, et komisjoni talituste teostatud uuringud näitavad, et nende "viie kõnealuse importija" tegevus on Prantsuse ametivõimude järgitava Jaapani autode Prantsusmaale importimist puudutava poliitika lahutamatuks osaks. Selle poliitika kontekstis Prantsuse ametivõimud mitte ainult ei määra kindlaks sõidukite koguarvu, mida on lubatud Prantsusmaale igal aastal importida, vaid kehtestavad ka reeglid nende arvude jagamiseks, reserveerides need ainult kõnealustele importijatele.

48 Esimese Astme Kohus märgib esiteks, et ainus tegur, mis komisjon viimatimainitud väite toetuseks esitas ilmneb eespool kaalutud märgukirjast, mille Prantsuse ametivõimud saatsid komisjonile 28. novembril 1989. aastal. Kuid Prantsuse ametivõimude mingeid dokumenteeritud tõendeid ei ole esitatud selle väite (vt punkti 6. eespool) toetuseks, mis on lihtsalt lisatud vaidlusaluse otsuse juurde ja mille alusel ei ole ettevõtjatel mingit autonoomiat Prantsuse ametivõimude kehtestatud regulatiivse süsteemi teostamisel.

49 Teiseks, komisjon tunnistab ise, et väide kehtib nii riiklike importijate kui ka nende edasimüüjate kohta Martinique's. Kuid, mis puudutab viimaseid, siis on kõnealune väide otseselt vastuolus eespool analüüsitud dokumentidega, eriti eelmainitud lepinguprojektiga.

50 Lisaks sellele on hagejad esitanud muid dokumenteeritud tõendeid, mis toetavad oletust, mis on tehtud eespool analüüsitud dokumentide alusel, mida komisjon oleks pidanud hoolikalt ja erapooletult uurima. Sellega seoses viitab Esimese Astme Kohus ühelt poolt tööstuse, postiteenuste, telekommunikatsioonide ja turismi ministeeriumi 1. juuli 1987. aasta kirjale ja teiselt poolt Pariisi Tribunal de Commerce'is tehtud 16. märtsi 1990. aasta otsusele.

51 1. juuli 1987. aasta kirjas (vt hagiavalduse lisa 41), mille kohta hagejad väitsid kohtuistungil ilma et komisjon oleks seda vaidlustanud, et nad esitasid selle komisjonile kaebuste uurimise käigus, viitab ministeerium ohtudele, mida paralleelne import toob kaasa Jaapani sõidukite müügi vabatahtliku piirangu süsteemile ja märgib, et kuna paralleelne import konkureerib otseselt viie volitatud importija tegevusega, võib see järk-järgult kahjustada neile vabatahtliku piirangu kohustuse võtmise eest vastutasuks de facto antud ainuõigust. Ministeerium lisab, et selline tegevus võib kiiresti viia selleni, et volitatud importijad seavad kahtluse alla kogu vabatahtliku piirangu süsteemi". Dokument kinnitab esmahinnangul, et vastupidiselt kaebuse tagasilükkamise põhjendustele ei puudu Prantsuse ametivõimude endi arvates kõnealustel kauplejatel tegutsemisvabadus.

52 Ka Pariisi Tribunal de Commerce tões lõpuks nende viie importija vahelise konkurentsivastase kokkuleppe olemasolu 16. märtsi 1990. aasta otsuses, millest kaebuse esitajad komisjonile teada andsid (vt hagiavalduse lisa 19), kuigi see kohus otsustas menetluse peatada kuni komisjon teeb otsuse talle esitatud kaebuste suhtes.

53 Selles küsimuses leiab Esimese Astme Kohus arvestades kõiki talle hindamiseks esitatud dokumente, et kuigi siseriikliku kohtu otsus ei ole komisjonile siduv, oleks otsuses sisalduvate faktiliste ja õiguslike asjaolude täpsustamiseks komisjon pidanud uurimist jätkama, et kontrollida, kas Prantsuse ametivõimude antud informatsioon ühtib kõikide nende faktiliste ja õiguslike asjaoludega, mis kaebajad olid hindamiseks esitanud. Seetõttu oleks kostjaks olev institutsioon juhtumi asjaolusid arvestades asjakohaseid meetmeid kasutades pidanud püüdma tõestada piisava kindlusega väidetavate faktide asjakohasust enne vaidlusaluse otsuse põhjenduses seisukoha võtmist, et kõnealustel importijatel „ei olnud selles asjas mingit tegutsemisvabadust“.

54 Kuid läbivaadatud dokumentidest ja eriti komisjoni vastusest ühele Esimese Astme Kohtu poolt sellega seoses esitatud küsimusele ilmneb piisavalt selgelt, et vaatamata Prantsuse ametivõimude 28. novembri 1989. aasta vastuse ja kaebajate poolt komisjonile hindamiseks esitatud dokumentide vahelisele lahknevusele ei jätkanud komisjon eeluurimistoiminguid peale 28. novembrit 1989.a., et saada algselt nõutud teavet või kontrollida, kas Prantsuse ametivõimude antud vastus oli õige. Komisjon ei teostanud ühtegi

menetlustoimingut ka peale 5. juunit 1990. aastal, s.t. peale seda kuupäeva, mil Somaco ettevõtte esitas just Martinique's täheldatud tegevuse kohta kaebuse.

55 Eespool esitatud põhjendustest tuleneb, et selles osas, milles vaidlusaluses otsuses on kaebused tagasi lükatud põhjendades, et kauplejal ei olnud autonoomiat või „tegutsemisvabadust”, kusjuures selle põhjenduse vastu on täpseid ja üksikasjalikke tõendeid, mille kaebajad olid esitanud komisjonile hinnangu andmiseks, on tehtud ilmne viga faktide hindamisel, mis viis selleni, et komisjon tegi ka õigusliku vea selles osas, mis puudutab asutamislepingu artikli 85 kohaldatavust kõnealuste kauplejate tegevusele.

56 Järelikult tuleb nõustuda hagejate esimese väitega. Kuid komisjon on otsustanud esitatud nõuded tagasi lükata ka selle alusel, et järeldus, et ühenduse konkurentsieeskirju on rikutud, juhul kui see osutuks tõeks, ei saaks käesoleva juhtumi asjaoludel muuta kaebuse esitajate olukorda. Kuigi teine kaebuste tagasilükkamise põhjendus on esitatud vaidlusaluses otsuses nii, et selleni jõuti nende „arvestades järeldusi”, mida komisjon tegi seoses esimese kaebuste tagasilükkamise põhjendusega, kus, nagu Esimese Astme Kohus leidis, on tehtud ilmne viga faktide hindamisel ja õiguslik viga, leiab Esimese Astme Kohus siiski, et teine põhjendus on piisavalt sõltumatu esimesest eespool kaalutletud põhjendusest. Seega peab Esimese Astme Kohus tegema otsuse ka hagejate poolt esitatud viiest väitest teise tühistamisväite kohta, mille kohaselt hagejad seavad kahtluse alla komisjoni esitatud kaebuste tagasilükkamise teise põhjenduse õiguspärasuse.

Teine väide, mille kohaselt on rikutud asutamislepingut

Osapoolte argumendid

57 Vaidlustades komisjoni teise kaebuste tagasilükkamise põhjenduse, mille alusel „ametivõimude kehtestatud üldkogused ei kuulu artikli 85 kohaldamisalasse ning selle sätte kohaldamine kvoodi jagamisel ei tooks kaasa kaebuse esitanud äriühingutele volituse andmist”, väidavad hagejad, et nad ei sea kahtluse alla impordikvoodi olemasolu, vaid selle, et neid on kvoodist välja jäetud kasusaajaks olevate ettevõtete vahelise kokkuleppe tõttu ja muudetamatute alamkvootide tulemusel on kadunud igasugune konkurents. Peale selle ei ole esitatud kaebustes mitte kunagi kahtluse alla seatud Prantsuse ametivõimude keeldumist volitada neid importijaiks, sest isegi sellise volituse puudumisel ei oleks tohtinud olla takistusi kokkuleppes mittesisalduvate automarkide turustamisel, sest paralleelse importimise olemasolu peaks võimaldama sellist turustamist.

58 Vastuseks komisjoni argumendile, mille kohaselt hagejad nõuavad osalemist kvootide jagamisel, mida nad ise määratlevad õigusevastaseks, väidavad hagejad, et nad ei ole mitte kunagi nõudnud osalemist õigusevastases kokkuleppes, vaid et nende kaebuste eesmärgiks on ainult vaba konkurentsi taastamine kõnealusel turul, mis võimaldaks neil vabalt kaubelda ausa konkurentsi teel kõikide Kaug-Ida automarkide vahel.

59 Lisaks sellele vaidlustavad hagejad komisjoni argumendi, et kuna Prantsuse ametivõimude kehtestatud regulatiivne süsteem ei võimalda teisi importijaid peale nende viie, kelle tegevus on vaidlusalune, kvootide jaotuses arvestada, ei muudaks artikli 85 rikkumine nagunii hagejate seisundit nende viie suhtes. Hagejad tuletavad meelde esiteks, et nad ei soovi osaleda kvootide jaotuses ning väidavad, et turu suurus ei ole selline põhjus, mille alusel liikmesriigi ametivõimud võivad piirata kõnealusel turul tegutsevate ettevõtjate arvu. Peale selle vaidlustavad hagejad komisjoni põhjendused selles osas, kus eeldatakse, et importijatel ei olnud muud võimalust kui tegutseda konkurentsivastaselt. Selles osas väidavad hagejad, et esitatud tõenditest nähtub, et kaebuse aluseks olev kokkulepe on kõnealuste ettevõtete vahelise konsensuse tulemus, mis muuhulgas seisneb selles, et iga aasta alguses kooskõlastatakse alamkvoodid ja määratakse sanktsioonid juhuks, kui mõni lepingupool ületab talle lepingupoolte poolt eraldatud alamkvoodi.

60 Hagejad väidavad veel, et vastavalt Euroopa Kohtu väljakujunenud praktikale võib kritiseerida kõiki õigusevastaseid kokkuleppeid, isegi neid, mis on seotud liikmesriikide õigusnormide ja tavadega (vt eelkõige 4. mai 1988. aasta otsus kohtuasjas 30/87: Bodson (EKL 1988, lk 2479). Komisjon on ise täpsustanud, et fakt, et ettevõtte on nõustunud tugeva surve tagajärjel ja isegi oma majanduslike huvide vastu teatud viisil tegutsema ei välista järeldust, et eksisteerib konkurentsivastane kokkulepe (vt eriti komisjoni 18. detsembri 1987. aasta otsus 88/86/EMÜ, mis käsitleb EMÜ asutamislepingu artikli 85 kohaldamise menetlust (IV/31.017 Fisher-Price/Quaker Oats Ltd Toyco, EÜT 1988 L 49, lk 19))

61 Komisjon leiab, et ei ole põhjust kahtluse alla seada Prantsuse ametivõimude väidet, mille kohaselt ei ole kõnealustel ettevõtetel autonoomiat ametivõimude poolt kehtestatud turgu reguleeriva süsteemi teostamisel. Lisaks sellele ei tulene tõsiasi, et hagejatele keelduti andmast volitust „teatud sõidukitüübi” importimiseks ning seega pidid nad leppima „üksikute sõidukite” importimisega, ei tulene nende viie importija käitumisest, kelle tegevuse kaebuse esitajad on kahtluse alla seadnud.

Esimese Astme Kohtu hinnang

62 Teises väites, kus nõutakse vaidlusaluse otsuse tühistamist, seavad hagejad kahtluse alla kaebuste tagasilükkamise teise põhjenduse õiguspärasuse vaidlusaluses otsuses, kus komisjon leiab, et kuna hagejatele oli keeldutud andma volitust, ei oleks järelalus, et kaebustes viidatud osapooled on rikkunud konkurentsieeskirju, saanud muuta kaebuse esitajate seisundit turul (vt punkti 13 lõppu).

63 Eespool mainitud menetluse korraldusmeetmena palus Esimese Astme Kohus komisjonilt täpsustust väljendi „importijaks volitamine” tõlgendusele, millele vaidlusaluses otsuses viidatakse. Esmalt esitatud kirjalikes küsimustes palus Esimese Astme Kohus komisjonil täpsustada väljendi tähendust ja teatada, kas komisjoni arvates viitab see kaubandusele ning võiks seega olla võrdsustatud impordilitsentsiga või, vastupidi, kuulub see Prantsuse liiklusseaduse kohaldamisalasse ning kehtib ainult volitamise viisi ja sõidukite tüübikinnituse kohta sõltumata nende turustamise tingimustest.

64 Komisjon vastas sellele esimesele küsimusele järgmiselt:

„Vastavalt Prantsusmaa poolt komisjonile esitatud teabele tuleneb mõiste „importijaks volitamine” Prantsuse liiklusseadusest. Prantsusmaa liiklusseaduse (Code de la Route) artiklis 106 sätestatakse järgmist: Sõidukitele või sõiduki osadele, mis ei ole toodetud või koostatud EMÜ liikmesriigi territooriumil, võib tüübikinnituse teostada ainult siis, kui tootjal on Prantsusmaal Transpordiministeeriumi eriloaga esindaja. Sel juhul toimub tüübikinnitus esindaja taotlusel.”

65 Teises küsimusteseerias paluti komisjoni eelkõige selgitada põhjuseid, mille pärast osalesid süsteemi kasutuselevõtmisel imporditavate autode arvu jagamisel ainult need viis kõnealust importijat.

66 Komisjon vastas sellele küsimusele järgmiselt:

„Mis puudutab Esimese Astme Kohtu küsimuse viimast osa, siis võib komisjon ainult kinnitada, et Prantsusmaa liiklusseaduse artikli 106 kohaselt võib importida ainult seda marki mootorsõidukeid, millel on volitatud maaletooja. Selle tulemusel ei saanud importijad, kes ei olnud Jaapanist pärit impordi reguleerimiseks ettenähtud süsteemi kehtestamise ajal volitatud, osaleda kõnealusel jagamisel.”

67 Toimikust ilmneb, et Prantsuse seaduse kohaselt peavad kõik kohustuslikule registreerimisele kuuluvad sõidukid olema tööstusministeeriumi poolt „heakskiidetud”, et neid saaks avalikel teedel kasutada. Jaapani tootjatele kohaldatakse liiklusseaduse artikli 106

sätteid, mille kohaselt ei saa väljaspool Euroopa Majandusühenduse territooriumi toodetud sõidukitele tüübikinnitust teostada, kui tootjal ei ole ametivõimude poolt volitatud esindajat. Selliste tootjate sõidukid, kellel ei ole volitatud esindajat, nagu hagejate imporditavate sõidukite puhul, peab heaks kiitma vastavalt 19. juuli 1954. aasta ministri dekreedis (mida on muudetud) kehtestatud „individuaalsele” menetluskorrale. Erinevalt tüübikinnitusest, kus standardsõiduki võib heaks kiita tehes järgnevate kontrollidega kindlaks, et toodetud sõidukid vastavad kinnitatud mudelile, tähendab individuaalne kinnitamine, et kinnitus antakse sõidukikohaselt (vt Prantsuse konkurentsinsõukogu 20. novembri 1991. aasta otsus nr 91-D-52, mis on hagiavavalduse lisa 10).

68 Prantsuse „individuaalse” kinnitamise süsteemi vastavuse kohta asutamislepingu artiklile 30, mis ei ole pealegi antud kohtuprotsessi objektiks, on Euroopa Kohus leidnud, et selliseid sõidukeid puudutavas tüübikinnitusmenetluses, mis imporditakse teisest liikmesriigist, kus need on juba kinnitatud või lubatakse kasutada, võib importija kontrollmenetluse asemel esitada ekspordiriigis väljaantud dokumendid, kui, esiteks, need dokumendid sisaldavad vajalikku, juba teostatud kontrollidel põhinevat teavet ja, teiseks, kui kontrollmenetlus ei too kaasa põhjendamatuid kulusid ja viivitust (11. juuni 1987. aasta otsusega kohtuasjas 406/85: Procureur de la République vs Gofette ja Gilliard (EKL 1987, lk 2525)).

69 Järelikult komisjon eksib, kui leiab, et importida võib ainult seda marki mootorsõidukeid, millel on volitatud maaletooja (vt eespool punkt 66). Kohaldatava siseriikliku õiguse alusel kehtestatud tüübikinnitussüsteem ei puuduta õigust importida, vaid ainult seda, kas imporditavate sõidukite heakskiitmine, mis on vajalik eeltingimus selleks, et sõiduki saaks lubada avalikult kasutatavatele teedele, toimub tüübi või nn. "individuaalse" menetluse alusel. Sellest järeldub, et eelmainitud Prantsuse liiklusseaduse sätted ei takista importijatel, kes esindavad teisi Jaapani tootjaid kui neid, kellel on tööstuse, postiteenuste, telekommunikatsioonide ja turismi ministeeriumi poolt volitatud esindajad, tegelemast otseimpordiga. Täpselt sellises olukorras on need tootjad, kelle maaletoojatena kaebuse esitanud ettevõtted Prantsusmaal tegutsevad. Sellest seisukohast vaadates on nii nagu hagejad väidavad, ehk ei kvootide kehtestamine Jaapani päritolu sõidukitele ega volitamise menetlus, mille üle otsustasid Prantsuse ametivõimud ja mille üle ei käi vaidlus käesolevas asjas, ei takista hagejaks olevaid ettevõtteid konkurentsionorme järgides osalemast nende sõidukite turustamisel, mida kvootide alusel lubatakse Prantsuse territooriumile tuua, ühtemoodi konkurentidega, kes toovad maale sõidukeid, millel on volitatud maaletooja.

70 Lisaks sellele ja vastupidiselt komisjoni otsuse põhjenduse teises osas väidetule ei ole hagejad mitte kunagi nõudnud osalemist kaebuse aluseks olevas konkurentsivastases kokkuleppes.

71 Lõpuks tuleb tõdeda, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ei mõjutaks tõsiasi, et Prantsuse ametivõimud on soodustanud või õhutanud volitatud importijate konkurentsivastast käitumist, juhul kui see tõestatakse, asutamislepingu artikli 85 kohaldatavust (10. jaanuari 1985. aasta otsus kohtuasjas 229/83: Leclerc jt, EKL 1985, lk 1 ja 29. jaanuari 1985. aasta otsus kohtuasjas 231/83: Cullet/Leclerc, EKL 1985, lk 305).

72 Sellest järeldub, et kui komisjoni korraldusel oleks lõpetatud väidetav konkurentsivastane tegevus, kui see oleks osutunud tõestatuks, siis oleks see kindlasti muutnud kaebuse esitanud ettevõtete eeldusi pääseda edasimüüdavate mootorsõidukite turule Prantsusmaal sõltumata Prantsuse ametivõimude volitusest.

73 Järelikult eksib komisjon vaidlusaluses otsuses leides, et artikli 85 lõike 1 kohaldamisel tegevusele, mille eesmärk või tagajärg on piirata Jaapani päritolu automarkide osas pääsu edasimüüdavate sõidukite turule ainult teatud viie sõidukimargiga, ei ole mingit seost kaebuse esitajate huvidega. Selles osas on vaidlustatud kohtuotsustes õigust vääralt kohaldatud.

74 Kõigest eespool mainitust tuleneb, et esimene põhjendus, mille alusel komisjon lükkas vaidlustatud otsuses tagasi kolm hagejate esitatud asutamislepingu artikli 85 rikkumist puudutavat kaebust, tugines hagejate poolt komisjonile hindamiseks esitatud faktiliste ja õiguslike asjaolude vääral hinnangul ning komisjoni teine põhjendus kaebuste tagasilükkamiseks sisaldas endas õigusnormi rikkumist. Seega tuleb vaidlusalune otsus tühistada selles osas, mis puudutab asutamislepingu artiklit 85, ilma et Esimese Astme Kohtul oleks vajadust kaaluda teisi hagejate esitatud vastuväiteid.

Kohtukulud

75 Vastavalt kodukorra artikli 87 lõikele 2 on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud hüvitama kohtukulud, kui vastaspool on seda nõudnud. Kuna pooled ei ole kohtukulude hüvitamist nõudnud, kannavad nad oma kohtukulud ise.

Esitatud põhjendustest lähtudes

ESIMESE ASTME KOHUS (teine koda)

otsustab:

1. Tühistada komisjoni 5. detsembri 1991. aasta otsus selles osas, mis puudutab asutamislepingu artiklit 85.

2. Jätta poolte kohtukulud nende endi kanda.

Cruz Vilaça
Biancarelli

Saggio

Barrington

Kalogeropoulos

Kuulutatud avalikul kohtuistungil 29. juunil 1993.a. Luxembourgis.

H.Jung
kohtusekretär

J. L. Cruz Vilaça
president