

HOTĂRÂREA TRIBUNALULUI DE PRIMĂ INSTANȚĂ (Camera a doua)
29 iunie 1993*

Asia Motor France SA și alții
împotriva
Comisiei Comunităților Europene

„Concurență – Obligații în materie de cercetare penală a plângerilor – Legalitatea motivelor de respingere – Eroare evidentă de apreciere – Eroare de drept”

Cauza T-7/92

În cauza T-7/92,

Asia Motor France SA, stabilită la Livange (Luxemburg),

Jean-Michel Cesbron, comerciant, cu domiciliul la Livange (Luxemburg),

Europe Auto Service SA (EAS), stabilită la Livange (Luxemburg),

Monin Automobiles SA, stabilită la Bourg-de-Péage (Franța),

Somaco SA, stabilită la Fort-de-France (Franța),

reprezentate de către Jean-Claude Fourgoux, avocat în barourile din Paris și Bruxelles, cu domiciliul ales în Luxemburg, la cabinetul lui Pierrot Schiltz, 4, Rue Béatrix de Bourbon,

reclamanți,

împotriva

Comisiei Comunităților Europene, reprezentată de domnul Berend Jan Drijber, membru al Serviciului juridic și de doamna Virginia Melgar, funcționar național detașat la Comisie, în calitate de agenți, cu domiciliul ales în Luxemburg, la biroul domnului Nicola Annecchino, membru al Serviciului juridic, Centre Wagner, Kirchberg,

pârâtă,

* Limba de procedură: franceza.

având ca obiect anularea Deciziei Comisiei din 5 decembrie 1991 de respingere a plângerilor introduse de reclamanți referitoare la acordurile denunțate ca încălcând articolul 85 din Tratatul CEE,

TRIBUNALUL DE PRIMĂ INSTANȚĂ AL COMUNITĂȚILOR EUROPENE (Camera a doua),

compus din domnii J. L. Cruz Vilaça, președinte, D. P. M. Barrington, J. Biancarelli, A. Saggio și A. Kalogeropoulos, judecători,

grefier: domnul H. Jung

având în vedere procedura scrisă și în urma procedurii orale din 22 aprilie 1993,

pronunță prezenta

Hotărâre

Faptele aflate la originea litigiului

1 Întreprinderile reclamanți importă și comercializează în Franța vehicule ale unor mărci japoneze care au fost admise în liberă circulație în alte state membre ale Comunității, precum Belgia și Luxemburg.

2 Considerându-se victimă a unui cartel ilicit, creat între cinci importatori de automobile japoneze în Franța, și anume Sidat Toyota France, Mazda France Motors, Honda France, Mitsubishi Sonauto și Richard Nissan SA, unul dintre reclamanți, în speță domnul J.-M. Cesbron, a depus, la 18 noiembrie 1985, o plângere la Comisie, pentru încălcarea articolelor 30 și 85 din Tratatul CEE (denumit în continuare „tratatul”). Această plângere a fost urmată, la 29 noiembrie 1988, de o nouă plângere împotriva acestor cinci importatori, depusă, de această dată, de patru dintre cei cinci reclamanți [domnul J.-M. Cesbron, Asia Motor France SA, Monin Automobiles SA și Europe Auto Service SA (EAS)], în temeiul articolului 85 din tratat.

3 În această ultimă plângere, întreprinderile reclamante invocau, în esență, faptul că cei cinci importatori de automobile japoneze menționați anterior își luaseră angajamentul, față de administrația franceză, să nu vândă, pe piața internă franceză, un număr de mașini mai mare de 3% din numărul înmatriculărilor de automobile înregistrate pe întreg teritoriul francez în cursul anului calendaristic anterior. Se susține și faptul că aceiași importatori au căzut de acord să împartă respectiva cotă între ei conform unor reguli prestabilite, excluzând orice altă întreprindere care dorea să distribuie în Franța vehicule de origine japoneză aparținând altor mărci decât celor distribuite de părțile la pretinsul acord.

4 De asemenea, în această plângere, reclamantii invocau faptul că, în schimbul acestei autolimitări, administrația franceză sporise obstacolele în calea liberei circulații a vehiculelor de origine japoneză aparținând altor mărci decât cele cinci distribuite de importatorii părți la pretinsul acord. În primul rând, a fost instituită o procedură de înmatriculare derogatorie de la regimul normal pentru vehiculele care fac obiectul unor importuri paralele. Aceste vehicule erau considerate vehicule de ocazie și, prin urmare, erau supuse unui dublu control tehnic. În al doilea rând, Gendarmerie Nationale a primit instrucțiuni, astfel încât să îi urmărească penal pe cumpărătorii de vehicule de origine japoneză care circulă cu plăci de înmatriculare străină. În cele din urmă, pentru vehiculele utilitare, cărora li se aplică un nivel al taxei pe valoarea adăugată (TVA) mai mic decât cel aplicabil vehiculelor personale, se aplică, la momentul importării în Franța, un nivel TVA majorat, care nu este redus decât ulterior la nivelul aplicabil în mod normal, cu dezavantajele pe care le presupune acest lucru pentru cumpărător.

5 În temeiul articolului 11 alineatul (1) din Regulamentul nr. 17 al Consiliului din 6 februarie 1962, Primul regulament de punere în aplicare a articolelor 85 și 86 din tratat (JO 1962, 13, p. 204, Ediție specială, 08/vol. 1, p. 3, denumit în continuare „Regulamentul nr. 17”), prin scrisoarea din 9 iunie 1989, Comisia a solicitat informații importatorilor anchemati. Prin scrisoarea din 20 iulie 1989, Direcția Generală pentru Industrie din Ministerul francez al Industriei și al Amenajării Teritoriului a dat instrucțiuni importatorilor menționați anterior să nu răspundă întrebărilor adresate de Comisie, după cum urmează:

„Ați avut bunavoința să îmi trimiteți spre informare o scrisoare a Comisiei din data de 9 iunie 1989.

Prin respectiva scrisoare, Comisia v-a solicitat să îi comunicați informații referitoare la politica desfășurată de autoritățile publice franceze în ceea ce privește importurile de vehicule japoneze.

Nu aveți obligația să îi răspundeți Comisiei în numele autorităților respective.”

6 În aceste condiții, prin scrisoarea din 16 octombrie 1989, serviciile Comisiei au solicitat informații din partea autorităților franceze. La 28 noiembrie 1989, prin intermediul reprezentanței permanente a acestora la Comunitățile Europene, autoritățile franceze au răspuns la această solicitare de informații afirmând, în esență, că „...întrebările referitoare la comportamentul întreprinderilor menționate în scrisoarea Comisiei, în măsura în care acest comportament are legătură cu modalitățile de reglementare stabilite de autoritățile publice, sunt..., în acest context, lipsite de relevanță: aceste întreprinderi nu au, în fapt, nicio autonomie de gestionare a acestui sistem de reglementare”.

7 Având în vedere faptul că nu au primit niciun răspuns din partea Comisiei, la 21 noiembrie 1989 cei patru reclamantii în cauză i-au trimis o scrisoare prin care i se solicita luarea unei poziții cu privire la plângerile depuse. Neprimind în continuare niciun răspuns din partea Comisiei, la 20 martie 1990, cele patru întreprinderi în cauză au introdus în fața Curții de Justiție o acțiune în constatarea abținerii de a acționa și în despăgubiri. Prin ordonanța din 23 mai 1990, Asia Motor France/Comisia (C-72/90, Rec., p. I-2181), Curtea a declarat

inadmisibilă acțiunea în constatarea abținerii de a acționa și în despăgubiri, deoarece viza abținerea Comisiei în ceea ce privește pretinsa încălcare a articolului 30 din tratat, și a înaintat Tribunalului acțiunea referitoare la abținerea Comisiei în ceea ce privește pretinsa încălcare a articolului 85 din tratat și răspunderea care decurge de aici.

8 Între timp, prin scrisoarea din 8 mai 1990, directorul general al Direcției Generale Concurență a Comisiei a informat cele patru părți în cauză, în conformitate cu articolul 6 din Regulamentul nr. 99/63/CEE al Comisiei din 25 iulie 1963 privind audierile prevăzute la articolul 19 alineatele (1) și (2) din Regulamentul nr. 17 al Consiliului (JO 1963, 127, p. 2268, denumit în continuare „Regulamentul nr. 99/63”), că aceasta nu intenționa să dea curs plângerilor acestora și le-a invitat să prezinte eventualele observații referitoare la acest aspect. La 29 iunie 1990, părțile au trimis Comisiei observațiile lor, în cadrul cărora au reafirmat temeinicia plângerilor lor.

9 În aceste condiții, prin Hotărârea din 18 septembrie 1992, Tribunalul a considerat că nu era necesar să se pronunțe cu privire la pretențiile din cerere, în măsura în care aceasta se baza pe articolul 175 din tratat. În privința celorlalte aspecte, Tribunalul a respins ca inadmisibile pretențiile reclamantilor vizând acordarea de despăgubiri (Asia Motor France și alții/Comisia, T-28/90, Rec., p. II-2285).

10 De asemenea, la 5 iunie 1990, societatea Somaco a depus o plângere la Comisie, îndreptată împotriva practicilor societăților CCIE, SIGAM, SAVA, SIDA și Auto GM, toate cu sediul în Lamentin (Martinica), concesionare ale mărcilor Toyota, Nissan, Mazda, Honda și Mitsubishi și, respectiv, importatori ai acestor mărci în Martinica. Această plângere, întemeiată pe articolele 30 și 85 din tratat, contesta și practicile administrației franceze, pe motiv că acestea aveau ca obiect împiedicarea importurilor paralele, de către reclamantă, de vehicule aparținând unor mărci japoneze, precum și de vehicule aparținând mărcii coreene Hyundai.

11 Prin scrisoarea din 9 august 1990, în care făcea referire la scrisoarea sa din 8 mai 1990 adresată celorlalți patru reclamanti, Comisia a informat societatea Somaco cu privire la faptul că nu intenționa să dea curs plângerii sale și i-a solicitat, în conformitate cu dispozițiile articolului 6 din Regulamentul nr. 99/63, să își prezinte observațiile. Prin scrisoarea din 28 septembrie 1990, Somaco a reafirmat temeinicia plângerii sale.

12 Prin scrisoarea din 5 decembrie 1991, semnată de membrul însărcinat cu chestiunile legate de concurență, Comisia a comunicat celor cinci reclamanti decizia de respingere a plângerilor depuse la 18 noiembrie 1985, la 29 noiembrie 1988 și la 5 iunie 1990.

13 Această scrisoare are următorul cuprins:

„Mă refer la următoarele plângeri:

1. Plângerile care au fost depuse în numele domnului J. M. Cesbron (JMC Automobiles, Luxemburg), Asia Motor France (Luxemburg), Monin Automobiles (Bourg-de-Péage) și, respectiv, EAS (Luxemburg):

– la 18 noiembrie 1985, în temeiul articolului 30 din tratat, împotriva practicilor imputabile administrației franceze;

– la 29 noiembrie 1988, în temeiul articolului 85 din tratat, împotriva practicilor importatorilor francezi ai celor cinci mărci japoneze Toyota, Honda, Nissan, Mazda, Mitsubishi, contestând și statul francez în temeiul articolului 30;

– pe motiv că aceste practici aveau ca scop împiedicarea importurilor paralele în Franța, de către întreprinderile reclamante, de vehicule – în principal aparținând mărcilor Isuzu, Daihatsu, Suzuki și Subaru – admise în liberă circulație în alte state membre și, în special, în Belgia și în Marele Ducat al Luxemburgului.

(pagina 2)

2. Plângerea depusă la 5 iunie 1990 în numele societății Somaco, din Lamentin, care era întemeiată, în același timp, pe articolele 30 și 36 și pe articolul 85 din tratat, împotriva practicilor societăților CCIE, SIGAM, SAVA, SIDA și Auto GM, toate cu sediul în Lamentin, concesionare ale mărcilor japoneze Toyota, Nissan, Mazda, Honda și Mitsubishi și, respectiv, importatori ai acestor mărci în Martinica, și care contesta, de asemenea, practicile statului francez, pe motiv că aceste practici erau destinate să împiedice importurile paralele de către reclamantă de vehicule aparținând aceluiași mărci, precum și aparținând mărcii coreene Hyundai.

Comisia a examinat elementele de fapt și de drept care au fost prezentate în aceste plângeri și a efectuat o investigație în această cauză la sediul întreprinderilor anchetate. După această examinare, Comisia a acordat întreprinderilor reclamante, prin comunicările prealabile din 8 mai 1990 și, respectiv, din 9 august 1990, în temeiul articolului 6 din Regulamentul (CEE) nr. 99/63, ocazia de a-și prezenta observațiile cu privire la intenția sa și la motivele sale de adoptare a unei decizii de respingere a plângerilor acestora.

În răspunsurile adresate Comisiei, în numele reclamanților, la 29 iunie 1990 și, respectiv, 28 septembrie 1990, nu au fost prezentate fapte noi și nici nu au fost oferite argumente sau referințe juridice noi în sprijinul cererii acestora. Rezultă că, în opinia Comisiei, nu există niciun motiv pentru a-și modifica intenția de respingere a plângerilor menționate anterior, pentru următoarele motive, deja enunțate în comunicările sale din 8 mai 1990 și 9 august 1990:

– în ceea ce privește eventuala aplicare a articolului 85, investigațiile desfășurate de serviciile Comisiei au stabilit că comportamentul celor cinci importatori anchetați reprezintă parte integrantă a politicii autorităților publice franceze în privința importurilor de automobile japoneze în Franța. În această privință, trebuie să se amintească faptul că aceste importuri sunt

reglementate la nivel național. În cadrul acestei legislații, autoritățile publice franceze stabilesc nu doar cantitățile totale de vehicule admise anual în Franța, ci și modalitățile de repartizare a acestor cantități, în special rezervându-le exclusiv importatorilor anchetati. În consecință, autoritățile franceze au informat Comisia, prin nota din 28 noiembrie 1989, în care se preciza faptul că comportamentul celor cinci importatori «este legat de modalitățile de reglementare stabilite de autoritățile publice» și că importatorii «nu dispun...de nicio autonomie în gestionarea acestui sistem de reglementări». Prin urmare, acești importatori nu au nicio marjă de manevră în această cauză.

(pagina 3)

În lumina constatărilor reluate mai sus, Comisia consideră că nu există nicio legătură între interesul dumneavoastră și pretinsa încălcare a articolului 85, având în vedere că eventuala aplicare a articolului 85 nu poate remedia situația a cărei victimă vă considerați. Stabilirea cantităților totale de către autoritățile publice nu intră sub incidența articolului 85, în timp ce aplicarea acestei dispoziții repartizării cotelor nu poate duce la obținerea acreditării societății dumneavoastră în calitate de importator. Pe de o parte, este dificil să înțelegem cum ați putea fi autorizat să participați la repartizarea pe care dumneavoastră înșivă ați descris-o ca fiind un acord ilicit. Pe de altă parte, astfel cum s-a amintit mai sus, legislația națională nu permite importatorilor, alții decât cei cinci anchetati, să fie incluși în repartizare. În aceste circumstanțe, constatarea unei încălcări a articolului 85 nu ar modifica în niciun fel poziția dumneavoastră în raport cu importatorii anchetati.

Bariera în calea comerțului între statele membre, care poate rezulta din imposibilitatea importării în Franța de automobile coreene aparținând mărcii Hyundai, trebuie să fie considerată ca lipsită de importanță, având în vedere cota de piață mică a acestei mărci în Comunitate.

– În ceea ce privește eventuala aplicare a articolului 30, aceasta trebuie să fie respinsă, ca urmare a lipsei de interes public comunitar, ținând seama de politica comercială comună.

Prin urmare, vă informez că, din motivele prezentate mai sus, Comisia a decis să respingă cererile menționate anterior, depuse la 18 noiembrie 1985 și la 29 noiembrie 1988 în numele întreprinderilor JMC Automobiles, Asia Motor, Monin și EAS și, respectiv, la 5 iunie 1990 în numele societății Somaco.”

Procedura și pretențiile părților

14 Prin cererea depusă la grefa Tribunalului la 4 februarie 1992, reclamantii au introdus o acțiune împotriva Deciziei Comisiei din 5 decembrie 1991, menționată anterior.

15 Procedura scrisă și-a urmat cursul obișnuit și s-a încheiat la 17 noiembrie 1992.

16 Pe baza raportului judecătorului raportor, Tribunalul (Camera a doua) a hotărât deschiderea procedurii orale. În prealabil, în cadrul măsurilor de organizare a procedurii, acesta a solicitat părților să prezinte anumite documente și să răspundă la anumite întrebări scrise, în mod succesiv, la 13 februarie și la 2 aprilie 1993. Reclamanții și pârâta au prezentat documentele solicitate și au răspuns la întrebările adresate de Tribunal, prin acte înregistrate, respectiv, pe de o parte, la 22 martie 1993 și, pe de alta, la 23 martie și 15 aprilie 1993. Au fost ascultate susținerile orale ale acestora și răspunsurile lor la întrebările orale ale Tribunalului, adresate în ședința publică din 22 aprilie 1993.

17 În cererea lor, reclamanții solicită Tribunalului:

- să constate că acordurile denunțate atât în Franța metropolitană, cât și în Martinica, reprezintă o încălcare în sensul articolului 85 alineatul (1) din tratat;
- în consecință, să anuleze Decizia Comisiei din 5 decembrie 1991, în măsura în care este întemeiată pe articolul 85 din tratat.

18 Comisia solicită Tribunalului:

- să respingă prima parte a acțiunii ca inadmisibilă, în sensul că solicită Tribunalului să constate că acordurile denunțate atât în Franța metropolitană, cât și în Martinica, reprezintă o încălcare în sensul articolului 85 din tratat;
- să respingă întreaga acțiune în anulare ca neîntemeiată;
- să oblige reclamanții la plata cheltuielilor de judecată.

19 În replică, reclamanții solicită Tribunalului:

- să declare acțiunea în anulare a reclamanților ca fiind admisibilă;
- să ia act de faptul că reclamanții modifică, ca urmare a remarcilor formale ale Comisiei, enunțul cererii lor, în sensul că nu mai solicită declararea acordului denunțat ca fiind ilicit, ci doar anularea scrisorii din 5 decembrie 1991, astfel încât Comisia să tragă concluziile corespunzătoare.

Cu privire la obiectul acțiunii

20 Cu titlu introductiv, trebuie să se constate că reclamanții au renunțat, în replica lor, la pretențiile formulate inițial, în măsura în care vizau constatarea faptului că acordurile

denunțate reprezintă o încălcare, în sensul articolului 85 din tratat. În aceste condiții, Tribunalul trebuie să se pronunțe doar cu privire la capătul de cerere cu care este sesizat, și anume anularea Deciziei Comisiei din 5 decembrie 1991, în măsura în care aceasta se bazează pe articolul 85 din tratat, a cărui admisibilitate nu este contestată.

Cu privire la pretențiile vizând anularea

21 În mod formal, reclamanții invocă cinci motive în sprijinul acțiunii lor. Primul este întemeiat pe încălcarea unor norme fundamentale de procedură; al doilea pe încălcarea tratatului; al treilea pe încălcarea principiului proporționalității; al patrulea pe încălcarea principiului nediscriminării și al cincilea este întemeiat pe un abuz de putere.

Cu privire la primul motiv, întemeiat pe încălcarea unor norme fundamentale de procedură

Argumentele părților

22 Reclamanții susțin faptul că decizia din 5 decembrie 1991 nu este suficient motivată, în măsura în care aceasta nu precizează pe ce teme juridic, texte comunitare sau interpretare a jurisprudenței Curții de Justiție se bazează Comisia pentru a refuza condamnarea acordului denunțat. Aceștia afirmă că, în temeiul jurisprudenței Curții, motivarea unei decizii trebuie să indice în mod clar și neechivoc raționamentul autorității comunitare, autorul actului contestat, astfel încât să le permită părților în cauză să cunoască justificările măsurii adoptate și Curții să își exercite puterea de control.

23 În replică, reclamanții dezvoltă două aspecte specifice ale motivului referitor la motivarea insuficientă.

24 În primul rând, aceștia îi reproșează Comisiei că nu a răspuns la plângerile enunțate și, în special, că nu a justificat, având în vedere elementele de fapt prezentate în cursul dezbaterilor, constatarea faptului că cei cinci importatori anchetați nu beneficiază de nicio marjă de manevră. Aceștia susțin, în special, că, afirmația Comisiei conform căreia situația pe piețele relevante este rezultatul exclusiv al politicii autorităților publice, fără a demonstra, printr-un raționament structurat, cum s-a ajuns la acest postulat, conduce la privarea deciziei sale de motivare.

25 În al doilea rând, reclamanții îi reproșează Comisiei acceptarea afirmațiilor guvernului francez, fără să fi recurs la măsurile de cercetare judecătorească necesare pentru verificarea temeiniciei. În realitate, nimic nu demonstrează că repartizarea cotei de import, de 3% în Franța metropolitană și de 15% în Martinica, rezultă numai dintr-un act unilateral al guvernului francez, în timp ce, dimpotrivă, din documentele prezentate Comisiei reiese că cei cinci importatori anchetați participă activ la repartizarea pieței, printr-o concertare continuă, în cadrul sindicatului profesional al acestora. Reclamanții reamintesc faptul că guvernul francez a dat instrucțiuni acestor importatori, conform cărora aceștia nu trebuiau să răspundă la una dintre întrebările adresate de Comisie, prin care le solicita furnizarea tuturor documentelor

referitoare la introducerea și repartizarea cotei de import. De asemenea, aceștia reamintesc faptul că sistemul de reglementare, introdus de autoritățile publice franceze, nu se bazează pe niciun text legislativ sau reglementare cu caracter obligatoriu, ci apare ca o simplă practică administrativă. Citând mai multe extrase din presa de specialitate, care ar încerca să demonstreze că cei cinci importatori beneficiază de libertate de acțiune în domeniu, aceștia concluzionează că, în temeiul jurisprudenței Curții, Comisia era obligată să examineze faptele care i-au fost prezentate, astfel încât să verifice exactitudinea afirmațiilor autorităților franceze. În consecință, motivarea deciziei este contestabilă, în măsura în care nu face dovada veridicității afirmațiilor autorităților franceze, ci doar le menționează.

26 Comisia răspunde că decizia în litigiu este motivată în mod corespunzător și că Tribunalul este în măsură să verifice legalitatea acesteia. Aceasta evidențiază faptul că decizia se referă la articolele din tratat în raport cu care a examinat plângerea, că aceasta presupune o recapitulare a plângerilor, o prezentare a măsurilor de investigație inițiate și a schimbului de corespondență, precum și o prezentare a motivelor și o concluzie. Comisia afirmă că lecturarea expunerii de motive permite înțelegerea raționamentului care a determinat-o să respingă plângerile și că s-a demonstrat clar că acesta se bazează pe constatarea faptului că nu este necesar să se dea curs plângerii, în măsura în care faptele pretinse reprezintă rezultatul unei politici a autorităților publice și nu al unui acord între cei cinci importatori. De asemenea, Comisia susține faptul că nu este obligată, în cazul unei decizii de respingere a unei plângeri, să facă trimitere la jurisprudența relevantă a Curții.

27 Comisia adaugă că, în opinia sa, reclamantii confundă chestiunea stabilirii dacă actul atacat răspunde cerințelor enunțate la articolul 190 din tratat cu cea de a stabili dacă constatările de fapt efectuate în decizie sunt motivate suficient. Aceasta adaugă că din replică rezultă că reclamantii au înțeles pe deplin raționamentul său, deși aceștia contestă temeinicia sa.

28 În cele din urmă, Comisia afirmă că a interogat în mod formal guvernul francez și susține faptul că, deși Regulamentul nr. 17 îi permite să solicite informații unui stat membru, acesta nu îi oferă mijloacele necesare pentru a verifica dacă răspunsul primit este corect. Comisia consideră că nu poate să ignore răspunsul oferit de un stat membru sau să îl considere inexact.

Aprecierea Tribunalului

29 Cu titlu introductiv, Tribunalul observă că, prin primul motiv, reclamantii nu susțin doar faptul că decizia în litigiu este insuficient motivată, ci și că acestea doresc să conteste legalitatea primului motiv de respingere invocat de Comisie, și anume că importatorii în cauză nu dispun de nicio autonomie în ceea ce privește repartizarea pieței.

— Cu privire la insuficiența motivării

30 În această privință, trebuie să se sublinieze, în primul rând, că, astfel cum rezultă din jurisprudența constantă a Curții și a Tribunalului, motivarea unei decizii care cauzează prejudicii trebuie să îi permită destinatarului acesteia să cunoască justificările măsurii adoptate,

pentru a putea să invoce, dacă este cazul, drepturile sale și să verifice dacă decizia este sau nu întemeiată (Hotărârea din 24 ianuarie 1992, La Cinq/Comisia, cauza T-44/90, Rec., p. II-1) și să îi permită instanței comunitare să își exercite puterea de control.

31 În al doilea rând, trebuie să se evidențieze că, în conformitate cu jurisprudența constantă a Curții și a Tribunalului, Comisia nu este obligată, în motivarea deciziilor pe care trebuie să le ia pentru a asigura aplicarea regulilor concurențiale, să adopte o poziție cu privire la toate argumentele pe care persoanele interesate le invocă în sprijinul cererii lor. De fapt, este suficient ca aceasta să prezinte faptele și considerentele juridice care au o importanță esențială în contextul deciziei (a se vedea, cel mai recent, Hotărârea La Cinq/Comisia, citată anterior).

32 La citirea deciziei în litigiu, Tribunalul constată că aceasta menționează elementele esențiale de fapt și de drept pe care se bazează, permițând astfel reclamantilor să conteste temeinicia acesteia, iar Tribunalului să exercite controlul de legalitate. Rezultă că decizia în litigiu nu este viciată de o insuficiență a motivării.

– Cu privire la temeinicia motivării primei părți a deciziei

33 În această privință, trebuie să se amintească faptul că controlul jurisdicțional al actelor Comisiei care presupun aprecieri economice complexe trebuie să se limiteze la verificarea respectării regulamentului de procedură și de motivare, precum și a preciziei materiale a faptelor, a lipsei unei erori evidente de apreciere și a unui abuz de putere (a se vedea Hotărârea Curții din 17 noiembrie 1987, BAT și Reynolds/Comisia, cauzele conexe 142/84 și 156/84, Rec., p. 4487; a se vedea, cel mai recent, Hotărârea Curții din 15 iunie 1993, Matra/Comisia, C-225/91, Rec., p. I-3203, punctele 23 și 25).

34 De asemenea, trebuie să se sublinieze că, în cazul în care Comisia dispune de o putere de apreciere, pentru a putea fi în măsură să își îndeplinească funcțiile, respectarea garanțiilor conferite de ordinea juridică comunitară în cadrul procedurilor administrative are o importanță cu atât mai fundamentală. Printre aceste garanții se numără, în special, obligația instituției competente de a examina, cu grijă și imparțialitate, toate elementele relevante ale speței (Hotărârea Curții din 21 noiembrie 1991, Technische Universität München, C-269/90, Rec., p. I-5469; Hotărârea La Cinq/Comisia, citată anterior).

35 Astfel, în cadrul investigației referitoare la cererile prezentate Comisiei, în temeiul articolului 3 din Regulamentul nr. 17, Tribunalul a considerat că „deși Comisia nu poate fi obligată să efectueze o investigație, garanțiile procedurale prevăzute la articolul 6 din Regulamentul nr. 99/63 o obligă totuși să examineze cu atenție elementele de fapt și de drept aduse la cunoștința sa de reclamantă, pentru a aprecia dacă elementele menționate anterior generează un comportament care să denatureze concurența în interiorul pieței comune și să afecteze comerțul între statele membre” (Hotărârea Tribunalului din 18 septembrie 1992, Automec/Comisia, T-24/90, Rec., p. II-2223, și jurisprudența Curții menționată în cadrul acesteia).

36 În cele din urmă și în temeiul jurisprudenței Tribunalului, citată anterior, Comisia nu este obligată să investigheze fiecare dintre plângerile care îi sunt adresate, însă, odată ce hotărăște să efectueze o astfel de investigație, aceasta trebuie, în absența unei motivații detaliate corespunzător, să o conducă cu grija, seriozitatea și diligența necesare pentru a fi în măsură să aprecieze în deplină cunoștință de cauză elementele de fapt și de drept supuse aprecierii sale de către reclamanți.

37 În lumina acestor considerente, pentru a aprecia legalitatea primului motiv, trebuie să se verifice, în primul rând, elementele de probă prezentate de reclamanți și, în al doilea rând, dacă decizia atacată presupune o examinare corespunzătoare a elementelor de fapt și de drept supuse aprecierii Comisiei.

38 În speță, încălcările pretinse de reclamanți, astfel cum reies acestea din cele trei plângeri menționate anterior, sunt următoarele:

- pe de o parte, existența unui acord între importatorii, în Franța, de autoturisme aparținând mărcilor japoneze Toyota, Honda, Nissan, Mazda și Mitsubishi și administrația franceză, în temeiul căruia importatorii, pentru Franța, ai mărcilor menționate anterior, au acceptat limitarea la 3% a cotei lor cumulate din piața internă franceză de autoturisme, în schimbul unui angajament din partea autorităților franceze, conform căruia parcul autoturismelor de origine japoneză le este rezervat exclusiv, și existența unui acord între întreprinderile anchetate, care are ca obiect repartizarea între acestea a cotei lor de piață cumulate (plângerea Cesbron din 18 noiembrie 1985 și plângerea Cesbron, Asia Motor, Monin Automobiles, EAS din 29 noiembrie 1988);

- pe de altă parte, existența unui acord între concesionarii mărcilor menționate anterior în Martinica și administrație, în temeiul căruia acești concesionari au acceptat limitarea la 15 % a cotei lor din piața de autoturisme din Martinica, în schimbul unei promisiuni, conform căreia parcul autoturismelor de origine japoneză le este rezervat exclusiv și existența unui acord între aceste întreprinderi, care are ca obiect repartizarea cotei de piață globală a acestora (plângerea Somaco din 5 iunie 1990);

39 Tribunalul observă că, cu ocazia depunerii plângerilor lor sau în cadrul investigării acestora, reclamanții au oferit Comisiei, în special, în sprijinul alegațiilor lor, două documente a căror forță probantă nu poate, la prima vedere, să fie eliminată fără o examinare aprofundată. În primul rând, este vorba de copia unui proces-verbal al unei ședințe interministeriale, care a avut loc luni, 19 octombrie 1987, la care au asistat reprezentanții întreprinderilor anchetate în plângerea din 5 iunie 1990, precum și anumiți reprezentanți ai autorităților publice franceze (a se vedea anexa 23 la cererea introductivă de instanță). În temeiul acestui proces-verbal, concesionarii prezenți au decis, în special, în urma unei discuții între toți participanții, „să accepte o autolimitare, pentru toate mărcile considerate împreună, la 15% din piața globală și să respecte în mod imperativ această autolimitare, dacă este necesar, prin autocontrol”. Respectivul document prevede și modalitățile unei verificări progresive a unui excedent, care rezultă dintr-o depășire, în trecut, a cotei alocate anterior unuia dintre concesionari de către semnatarii documentului. În sfârșit, acesta prevede că „în consecință, urmează să fie întocmit un protocol de acord între concesionarii de automobile japoneze în Martinica”.

40 Din dosar și, în special, din măsurile de organizare a procedurii ordonate de Tribunal rezultă că acest document a fost anexat unei scrisori adresate Comisiei, la 25 august 1989, de către reclamantele Cesbron, Asia Motor, Monin Automobiles și EAS, în cadrul cercetării penale a plângerii depuse de Somaco la 5 iunie 1990. Prin urmare, acesta a fost adus la cunoștința Comisiei înainte de adoptarea deciziei atacate.

41 În al doilea rând, procesului-verbal al acestei ședințe interministeriale i s-a anexat un document intitulat „protocol de acord” (a se vedea anexa 24 la cerere), care poartă semnăturile fiecăruia dintre reprezentanții legali ai concesionarilor și care este formulat astfel:

„S-au convenit următoarele:

Semnatarii, care își angajează concesiunea, în acord cu autoritățile publice, se obligă să respecte cota-parte pentru importul de vehicule noi aparținând mărcii japoneze, alocată de administrație și stabilită la 15% din piața globală a vehiculelor noi în Martinica, considerând toate mărcile împreună.

Aceștia convin ca modul de repartizare a acestor 15% să fie cel din 1982, adică:

- Toyota: 46,93 %

- Nissan: 26,01 %

- Mazda: 15,00 %

- Honda: 7,99 %

- Mitsubishi: 4,07 %

...

Pe de altă parte, semnatarii au luat cunoștință de procesul-verbal al ședinței interministeriale de luni, 19 octombrie 1987, un exemplar fiind anexat la prezentul protocol de acord și sunt de acord cu condițiile acestuia.

În consecință, la începutul fiecărui an se va ține o ședință la Prefectura din Martinica pentru a stabili numărul certificatelor de conformitate (document necesar pentru importul unui automobil) la care va avea dreptul fiecare concesionar de automobile aparținând mărcilor

japoneze în Martinica pentru anul în curs, în conformitate cu dispozițiile prevăzute în procesul-verbal menționat anterior și în prezentul protocol de acord.

În cazul nerespectării uneia dintre clauzele menționate anterior de către vreuna dintre părți, prezentul protocol își pierde puterea legală.”

42 Acest document a fost anexat și scrisorii menționate anterior, adresată Comisiei la 25 august 1989. De asemenea, acesta a fost anexat plângerii Somaco din 5 iunie 1990.

43 Având în vedere aceste probe, Tribunalul consideră, în primul rând, că acest „protocol de acord” are, la o primă analiză, o importantă valoare probantă în ceea ce privește existența probabilă a unui consens între concesionarii importatorilor anchetati, care își desfășoară activitatea pe teritoriul departamentului Martinica, care are ca obiect partajarea, între aceștia, a cotei de 15% din piață, impusă agenților economici de către autoritățile naționale franceze. Tribunalul precizează că procesul-verbal al ședinței interministeriale, în temeiul căruia a fost întocmit protocolul de acord, nu include nicio referire la vreo partajare, de către autoritatea publică, a acestei cote de import care, la prima vedere, pare să rezulte doar din inițiativa întreprinderilor care sunt părți la protocolul de acord. Drept răspuns la una dintre întrebările scrise adresate de Tribunal, Comisia a declarat că, din câte știa, modalitățile de repartizare a volumului de importuri în Martinica nu au fost modificate între 1987 și sfârșitul anului 1991.

44 Prin urmare, din documentele și informațiile comunicate Tribunalului rezultă că acest sistem de repartizare între cei cinci concesionari, astfel cum s-a constatat în protocolul analizat anterior, era, după reînnoire, în continuare în vigoare la 5 decembrie 1991, dată la care Comisia a adoptat decizia atacată. La prima vedere, aceste elemente din dosar reprezintă o dovadă serioasă a existenței unei autonomii reale de acțiune de care dispun cei cinci importatori anchetati în ceea ce privește repartizarea pieței. Ca atare, acesta poate intra sub incidența articolului 85 din tratat.

45 În al doilea rând, în această etapă a raționamentului, trebuie să se compare aceste constatări de fapt, referitoare la probele oferite de reclamanți, cu motivele deciziei atacate, pentru ca Tribunalul să verifice dacă, prin respingerea plângerilor cu care a fost sesizată, Comisia a refuzat în mod corespunzător informațiile de fapt analizate anterior și supuse aprecierii sale de către reclamanți.

46 În această privință, trebuie să se amintească faptul că zece întreprinderi diferite au fost anchetate în plângerile din 29 noiembrie 1988 și 5 iunie 1990: cea din 29 noiembrie 1988 viza importatorii francezi ai celor cinci mărci japoneze Toyota, Honda, Nissan, Mazda și Mitsubishi, iar cea din 5 iunie 1990 viza societățile CCIE, SIDA, SIGAM, SAVA și Auto GM, concesionari, în insula Martinica, ai mărcilor contestate în plângerea din 29 noiembrie 1988. Decizia în litigiu respinge cele două plângeri menționate anterior, precum și plângerea inițială din 18 noiembrie 1985, interpretată de Comisie ca vizând doar articolul 30 din tratat. Totuși, drept răspuns la una dintre întrebările scrise adresate de Tribunal, Comisia a afirmat că, din proprie inițiativă, a conexas plângerile din 29 noiembrie 1988 și 5 iunie 1990 „ținând seama de identitatea elementelor: aceleași produse, aceleași comportamente contestate, aceleași

argumente, aceleași cereri, etc.” Astfel, Comisia a oferit un răspuns comun, întemeiat pe aceleași motive, plângerilor cu care a fost sesizată și care vizau atât Franța metropolitană, cât și departamentul Martinica.

47 La pagina 2 din decizia atacată, Comisia afirmă că investigațiile desfășurate de serviciile sale au stabilit că comportamentul „celor cinci importatori anchetați” reprezintă o parte integrantă a politicii autorităților publice franceze în materie de importuri de automobile japoneze în Franța. În cadrul acestei politici, autoritățile naționale stabilesc nu doar cantitățile totale pentru importurile de vehicule admise anual în Franța, ci și modalitățile de repartizare a acestor cantități, în special rezervându-le doar importatorilor anchetați.

48 În primul rând, Tribunalul evidențiază că unicul element invocat de Comisie, în sprijinul acestei ultime declarații, reiese din nota, analizată anterior, adresată Comisiei de către autoritățile franceze la 28 noiembrie 1989. Totuși, afirmația autorităților franceze (a se vedea punctul 6 de mai sus), reluată pur și simplu în decizia atacată, conform căreia agenții economici nu dispun de nicio autonomie în ceea ce privește gestionarea sistemul de reglementare introdus de autoritățile publice franceze, nu este susținută de nicio dovadă documentară.

49 În al doilea rând, Tribunalul notează că însăși Comisia admite că această afirmație se aplică atât importatorilor naționali, cât și concesionarilor acestora din Martinica. În ceea ce îi privește, cel puțin, pe aceștia din urmă, afirmația în cauză este contrazisă direct de analiza documentelor examinate anterior și, în special, de protocolul de acord menționat anterior.

50 În cele din urmă, Tribunalul observă faptul că reclamantii au oferit, în cadrul dezbaterilor, alte dovezi documentare, care susțin prezumția stabilită de documentele analizate anterior și pe care Comisia ar fi trebuit să le examineze cu atenție și imparțialitate. În această privință, Tribunalul face referire, pe de o parte, la o scrisoare din 1 iulie 1987 din partea Ministerului Industriei, Poștelor, Telecomunicațiilor și Turismului și, pe de altă parte, la o hotărâre din 16 martie 1990 a Tribunal de Commerce din Paris.

51 În scrisoarea din 1 iulie 1987 (a se vedea anexa 41 la cerere), pe care reclamantii, fără să fie contraziși de Comisie, au declarat, în cursul procedurii orale, că au prezentat-o Comisiei, cu ocazia cercetării plângerilor, referindu-se la pericolele pe care le reprezintă importurile paralele pentru sistemul de autolimitare a vânzărilor de vehicule japoneze, ministerul arată că importurile paralele, care fac concurență directă activității celor cinci importatori acreditați, riscă să aducă atingere în mod progresiv exclusivității de fapt care le-a fost recunoscută, în schimbul angajamentelor de autolimitare ale acestora. Acesta adaugă că „dezvoltarea unor astfel de practici riscă să conducă rapid la o contestare, de către importatorii acreditați, a întregului sistem de autolimitare”. La o primă analiză, acest document confirmă că, în opinia autorităților publice franceze, agenții economici contestați nu sunt, contrar motivului de respingere a plângerilor, privați de orice libertate de acțiune.

52 De asemenea, existența unui acord anticoncurențial între cei cinci importatori anchetați a fost, în cele din urmă, constatată de Tribunal de Commerce din Paris, în Hotărârea din 16 martie 1990, adusă de asemenea la cunoștința Comisiei de către reclamanți (a se vedea anexa 19 la cerere), chiar dacă această instanță a decis suspendarea judecării până la pronunțarea Comisiei cu privire la plângerile cu care a fost sesizată.

53 În această privință, Tribunalul consideră, având în vedere documentele oferite spre analiză, că constatările precise, de fapt și de drept, efectuate de instanța națională, chiar dacă nu obligau Comisia, puteau să o conducă la continuarea cercetării în vederea verificării compatibilității informațiilor transmise de autoritățile publice franceze cu toate elementele de fapt și de drept supuse aprecierii sale de către reclamanți. Astfel, prin mijloacele pe care le considera cele mai adecvate circumstanțelor speței, instituția pârâtă trebuia să stabilească, cu suficientă certitudine, relevanța faptelor pretinse, înainte de a aprecia, în primul motiv al deciziei atacate, că importatorii anchetați „nu dispun ... de nicio libertate de acțiune în această cauză”.

54 Totuși, rezultă suficient de clar din examinarea tuturor documentelor și în special din răspunsul Comisiei la una dintre întrebările scrise, care au fost adresate în acest scop de Tribunal, că, în ciuda discrepanței dintre răspunsul autorităților franceze din 28 noiembrie 1989 și documentele trimise Comisiei spre analiză de către reclamanți, aceasta nu a luat nicio altă măsură de cercetare judecătorească după 28 noiembrie 1989 cu scopul obținerii informațiilor solicitate inițial sau verificării corectitudinii răspunsului autorităților franceze. În special, Comisia nu a luat nicio măsură de cercetare judecătorească după 5 iunie 1990, data depunerii plângerii societății Somaco, îndreptată tocmai împotriva practicilor constatate în Martinica.

55 Din cele menționate anterior rezultă că, în măsura în care decizia în litigiu respinge plângerile pe motiv că agenții economici anchetați nu dispun de nicio autonomie sau „libertate de acțiune”, în timp ce acest motiv este combătut de probe precise și circumstanțiale supuse analizei Comisiei de către reclamanți, aceasta este viciată de o eroare evidentă de apreciere a faptelor, care a condus la comiterea unei erori de drept cu privire la aplicabilitatea articolului 85 din tratat comportamentului agenților anchetați.

56 Prin urmare, Tribunalul trebuie să admită primul motiv invocat de reclamanți. Totuși, pentru a respinge cererile cu care a fost sesizată, Comisia s-a bazat și pe faptul că, în cazul în care se constată încălcarea regulilor comunitare de concurență, acest fapt, presupunând că este demonstrat, nu poate, în circumstanțele speței, să modifice situația reclamanților. Deși al doilea motiv de respingere a plângerilor este prezentat în decizia atacată „în lumina constatărilor” efectuate de Comisie în cadrul primului motiv de respingere, care, astfel cum s-a afirmat deja, este viciat de o eroare evidentă de apreciere a faptelor și de o eroare de drept, Tribunalul consideră că, în realitate, acest al doilea motiv prezintă o autonomie suficientă în raport cu primul motiv analizat mai sus. Prin urmare, Tribunalul trebuie să se pronunțe cu privire la al doilea din cele cinci motive de anulare invocate de reclamanți și prin care aceștia contestă, în realitate, legalitatea celui de-al doilea motiv de respingere a plângerilor acestora, reținut de Comisie.

Cu privire la al doilea motiv, întemeiat pe încălcarea tratatului

Argumentele părților

57 Împotriva celui de-al doilea motiv de respingere invocat de Comisie, conform căruia „stabilirea unor cantități totale de către autoritățile publice nu intră sub incidența articolului 85, în timp ce aplicarea acestei dispoziții repartizării nu poate genera acreditarea” societăților reclamante, reclamanții afirmă că nu contestă existența unei cote de import, ci excluderea lor de la beneficiul acestei cote, obținută prin acordul care există între întreprinderile beneficiare, și dispariția oricărei concurențe, ca urmare a unor sub-cote intangibile. Aceștia adaugă că refuzul autorităților franceze de a-i acredita în calitate de importatori nu a fost niciodată contestat în plângerile depuse, deoarece, chiar și fără această acreditare, mărcile excluse din acord nu ar fi trebuit să întâlnească niciun obstacol în calea comercializării lor, ca urmare a existenței unor importuri paralele, care pot permite această comercializare.

58 Drept răspuns la argumentul Comisiei, conform căruia reclamanții solicită să participe la o repartizare a cotelor pe care ei înșiși o consideră ilicită, aceștia din urmă afirmă că nu au solicitat niciodată să participe la un acord ilicit și că plângerile lor vizează doar restabilirea unei concurențe libere pe piața respectivă, care să le permită o exercitare liberă a comerțului, în cadrul unei concurențe loiale între toate mărcile de origine asiatică.

59 De asemenea, reclamanții contestă argumentul Comisiei conform căruia, în măsura în care sistemul de reglementare introdus de autoritățile publice franceze nu permite importatorilor, alții decât cei cinci importatori anchemati, să fie incluși în defalcarea cotei, constatarea unei încălcări a articolului 85 nu modifică în niciun fel poziția reclamanților în raport cu cei cinci importatori. În primul rând, aceștia subliniază că nu încearcă să fie incluși în defalcarea cotei de import și afirmă că dimensiunile unei piețe nu justifică limitarea de către autoritățile unui stat membru a numărului de operatori care își desfășoară activitatea pe respectiva piață. În continuare, aceștia contestă raționamentul Comisiei, în măsura în care acesta presupune faptul că importatorii nu aveau altă opțiune decât aceea de a adopta un comportament anticoncurențial. În această privință, reclamanții susțin că, din probele oferite în cadrul dezbaterilor, reiese că acordul denunțat rezultă dintr-un consens între întreprinderile în cauză care, în special, la începutul fiecărui an cad de acord cu privire la sub-cote și prevăd amenzi în cazul depășirii, de către o parte la acord, a sub-cotei alocate acestuia de părțile la acord.

60 În sfârșit, reclamanții susțin că jurisprudența constantă a Curții condamnă toate acordurile ilicite, chiar și cele care sunt legate de dispoziții legislative sau de practici ale statelor membre (a se vedea, în special, Hotărârea din 4 mai 1988, Bodson, 30/87, Rec., p. 2479). Comisia însăși a precizat că faptul că o întreprindere a fost de acord cu un anumit comportament sub presiuni puternice și chiar împotriva propriului interes economic nu reprezintă un obstacol pentru constatarea existenței unui acord anticoncurențial [a se vedea, în special, Decizia 88/86/CEE a Comisiei din 18 decembrie 1987 privind o procedură de aplicare a articolului 85 din Tratatul CEE (IV/31.017 - Fisher-Price/Quaker Oats Ltd - Toyco, JO 1988, L 49, p. 19)].

61 Comisia afirmă că, în opinia sa, nu există motive pentru a contesta temeinicia afirmației autorităților franceze, conform căreia întreprinderile în cauză nu dispun de nicio autonomie în ceea ce privește gestionarea sistemului de reglementare a pieței, stabilit de autoritățile publice. Aceasta adaugă că faptul că reclamanților li s-a refuzat autorizarea „de tip” a importurilor și că, prin urmare, importurile acestora trebuie să se desfășoare „individual” nu rezultă din comportamentul celor cinci importatori contestați de reclamanți.

Aprecierea Tribunalului

62 În cadrul celui de-al doilea motiv de anulare, reclamanții contestă legalitatea celui de-al doilea motiv de respingere a plângerilor, prin care decizia atacată consideră că, ținând seama de refuzul acreditării reclamanților, constatarea unei încălcări a regulilor de concurență de către părțile în cauză în plângeri nu poate modifica poziția reclamanților pe piață (a se vedea punctul 13 de mai sus, *in fine*).

63 În cadrul măsurilor de organizare a procedurii, menționate anterior, Tribunalul a solicitat Comisiei să îi ofere anumite precizări cu privire la propria interpretare a noțiunii de „acreditare în calitate de importator”, la care se referă decizia atacată. Printr-o primă serie de întrebări scrise, acesta a solicitat instituției pârâte să precizeze sensul acestei noțiuni și dacă estima că aceasta vizează schimburile comerciale și poate, prin urmare, fi asimilată unei licențe de import sau dacă, dimpotrivă, intră sub incidența dreptului francez al circulației rutiere și, prin urmare, nu produce efecte decât în ceea ce privește modalitatea de autorizare și de omologare a vehiculelor, independent de condițiile de comercializare ale vehiculului.

64 La această primă întrebare, Comisia a răspuns după cum urmează:

„Conform informațiilor oferite de Franța, de care dispune Comisia, noțiunea de «acreditare în calitate de importator» rezultă din dreptul francez al circulației rutiere. Articolul 106 din Codul Rutier francez prevede următoarele: «Totuși, în ceea ce privește vehiculele sau componentele vehiculelor care nu sunt fabricate sau asamblate pe teritoriul unui stat membru al CEE, omologarea de tip se admite doar în cazul în care producătorul respectiv are, în Franța, un reprezentant acreditat special de Ministerul Transporturilor. În acest caz, aceasta se face la cererea reprezentantului menționat anterior.»

65 Printr-o a doua serie de întrebări, i s-a solicitat Comisiei, în special, să prezinte motivele pentru care, în opinia acesteia, doar cei cinci importatori în cauză au participat, cu ocazia introducerii sistemului, la repartizarea volumului de automobile importate.

66 La această nouă întrebare, instituția pârâtă a răspuns după cum urmează:

«În ceea ce privește ultima parte a întrebării Tribunalului, Comisia poate doar confirma că, având în vedere dispozițiile articolului 106 din Code de la Route (Codul Rutier francez), pot fi importate doar automobile aparținând mărcilor acreditate. Prin urmare, importatori neacreditați

cu ocazia introducerii sistemului de moderare a importurilor provenind din Japonia nu puteau participa la respectiva repartizare.»

67 Tribunalul evidențiază că din documentele aflate la dosar rezultă că, în dreptul francez, pentru a putea circula pe drumurile publice, orice vehicul a cărui înmatriculare este obligatorie trebuie să fie „omologat” de Ministerul Industriei. Producătorilor japonezi li se aplică dispozițiile articolului R 106 din Code de la Route, conform căruia vehiculele construite în afara teritoriului Comunității Economice Europene pot face obiectul unei omologări de tip numai în cazul în care producătorul în cauză dispune de un mandatar acreditat de autoritățile publice. Vehiculele producătorilor care, precum în cazul vehiculelor importate de reclamant, nu dispun de un asemenea mandatar, trebuie să fie omologate conform așa-numitei proceduri „individuale”, definită de Decretul ministerial din 19 iulie 1954, astfel cum a fost modificat. Spre deosebire de omologarea de tip care permite omologarea unui vehicul-tip – controalele ulterioare permițând verificarea conformității efective a vehiculelor produse cu modelul omologat –, omologarea individuală presupune ca aceasta să aibă loc pentru fiecare vehicul în parte (a se vedea Decizia nr. 91-D-52 din 20 noiembrie 1991 a Consiliului Concurenței francez, atașată în anexa 10 la cerere).

68 De asemenea, trebuie să se evidențieze că, în ceea ce privește conformitatea cu articolul 30 din tratat a sistemului francez de omologare „individuală”, care, de altfel, nu este contestat în cadrul prezentei proceduri, Curtea a considerat că un sistem de omologare a vehiculelor importate dintr-un alt stat membru, în care acestea au fost deja omologate sau autorizate, trebuie să îi permită importatorului să înlocuiască operațiunile de control cu prezentarea documentelor emise în statul membru de export, în măsura în care, pe de o parte, aceste documente includ informațiile necesare, bazate pe controalele efectuate deja și în care, pe de altă parte, procedura de control nu presupune cheltuieli sau termene nerezonabile (Hotărârea din 11 iunie 1987, Gofette și Gilliard, 406/85, Rec., p. 2525).

69 Prin urmare, Comisia susține în mod eronat faptul că pot fi importate doar vehiculele aparținând mărcilor acreditate (a se vedea punctul 66 de mai sus). Sistemul de acreditare, prevăzut de legislația națională aplicabilă, nu vizează dreptul de a importa, ci doar problema stabilirii dacă omologarea vehiculelor importate, o condiție prealabilă necesară punerii în circulație a vehiculului pe drumurile publice, se face în funcție de tip sau conform așa-numitei proceduri „individuale”. Rezultă că dispozițiile, menționate anterior, din Code de la Route francez nu sunt de natură, prin ele însele, să împiedice importurile directe de vehicule de către importatori care reprezintă producători japonezi, alții decât producătorii care dispun de mandatar acreditat de Ministerul francez al Industriei, Poștelor, Telecomunicațiilor și Turismului. Aceasta este chiar situația producătorilor care au ca importatori în Franța întreprinderile reclamante. Din această perspectivă și astfel cum susțin reclamantii, nici impunerea de cote pentru importurile de vehicule de origine japoneză, nici procedura de acreditare, decise de autoritățile publice franceze și care nu sunt în niciun fel contestate în prezentul litigiu, nu erau de natură, prin ele însele, în conformitate cu regulile de concurență, să împiedice permiterea întreprinderilor reclamante, în același mod precum concurenții lor care distribuie mărci acreditate, să participe la comercializarea de vehicule admise, în cadrul măsurii de contingentare, să intre pe teritoriul francez.

70 În plus și contrar afirmațiilor din a doua parte a motivării deciziei Comisiei, reclamanții nu au solicitat niciodată să li se permită participarea la acordul anticoncurențial pe care l-au denunțat.

71 În cele din urmă, conform unei jurisprudențe constante, faptul că un comportament anticoncurențial din partea importatorilor acreditați, în cazul în care a fost dovedit, a fost favorizat sau încurajat de autoritățile franceze nu are, în sine, nicio influență asupra aplicabilității articolului 85 din tratat (Hotărârea Curții din 10 ianuarie 1985, Leclerc și alții, 229/83, Rec., p. 1, și Hotărârea Curții din 29 ianuarie 1985, Cullet și Chambre Syndicale des réparateurs automobiles et détaillants de produits pétroliers, 231/83, Rec., p. 305).

72 Rezultă că încetarea practicii anticoncurențiale pretinse, ordonată de Comisie, în cazul în care este dovedită, ar fi putut cu siguranță să modifice condițiile de acces, pentru întreprinderile reclamante, pe piața franceză a distribuției de automobile, independent de chestiunea acreditării acestora de către autoritățile publice franceze.

73 Prin urmare, decizia atacată consideră în mod eronat că nu există nicio legătură între interesul reclamanților și aplicarea articolului 85 alineatul (1) unei practici care are ca obiect sau efect limitarea accesului pe piața distribuției de automobile, pentru vehiculele aparținând mărcilor japoneze, la cinci mărci. În această măsură, decizia atacată este viciată de o eroare de drept.

74 Pe de o parte, din cele menționate anterior rezultă că primul motiv prin care Comisia a respins, în decizia atacată, cele trei plângeri cu care a fost sesizată de reclamanți cu privire la încălcarea articolului 85 din tratat se bazează pe o apreciere inexactă în fapt și în drept a elementelor supuse analizei sale de către aceștia și, pe de altă parte, că cel de-al doilea motiv de respingere invocat de Comisie este viciat el însuși de o eroare de drept. Prin urmare, decizia atacată trebuie să fie anulată, în măsura în care vizează articolul 85 din tratat, fără a fi necesar ca Tribunalul să examineze celelalte motive invocate de reclamanți.

Cu privire la cheltuielile de judecată

75 În conformitate cu articolul 87 alineatul (2) din Regulamentul de procedură, partea care cade în pretenții este obligată la plata cheltuielilor de judecată, în cazul în care s-a solicitat acest lucru de partea care a câștigat. Având în vedere că reclamanții nu au solicitat acest lucru, aceștia suportă propriile cheltuieli de judecată.

Pentru aceste motive,

TRIBUNALUL DE PRIMĂ INSTANȚĂ (Camera a doua)

declară și hotărăște:

1) Anulează Decizia Comisiei din 5 decembrie 1991 în măsura în care vizează articolul 85 din tratat.

2) Fiecare parte suportă propriile cheltuieli de judecată.

Cruz Vilaça

Barrington

Biancarelli

Saggio

Kalogeropoulos

Pronunțată în ședință publică la Luxemburg, la 29 iunie 1993.

Grefier
H. Jung

Președinte
J. L. Cruz Vilaça