YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kolmas jaosto)

6 päivänä huhtikuuta 2006 *

Asiassa C-551/03 P,

jossa on kyse yhteisöjen tuomioistuimen perussäännön 56 artiklaan perustuvasta valituksesta, joka on pantu vireille 29.12.2003,

General Motors BV (aiemmin General Motors Nederland BV ja Opel Nederland BV), kotipaikka Lage Mosten (Alankomaat), edustajinaan advocaat D. Vandermeersch, advocaat R. Snelders ja Rechtsanwalt T. Graf, prosessiosoite Luxemburgissa,

valittajana,

ja jossa vastapuolena on

Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään W. Mölls ja A. Whelan, avustajanaan J. Flynn, QC, prosessiosoite Luxemburgissa,

vastaajana ensimmäisessä oikeusasteessa,

* Oikeudenkäyntikieli: englanti.

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (kolmas jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja A. Rosas sekä tuomarit J. Malenovský, S. von Bahr (esittelevä tuomari), A. Borg Barthet ja U. Lõhmus,

julkisasiamies: A. Tizzano,
kirjaaja: johtava hallintovirkamies L. Hewlett,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 14.7.2005 pidetyssä istunnossa esitetyn,

kuultuaan julkisasiamiehen 25.10.2005 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 General Motors BV vaatii valituksessaan yhteisöjen tuomioistuinta kumoamaan osittain Euroopan yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen asiassa T-368/00, General Motors Nederland ja Opel Nederland vastaan komissio, 21.10.2003 antaman tuomion (Kok. 2003, s. II-4491; jäljempänä valituksenalainen tuomio), jolla ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin kumosi osittain EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan mukaisesta menettelystä (asia COMP/36.653 – Opel) 20 päivänä syyskuuta 2000 tehdyn komission päätöksen 2001/146/EY (EYVL 2001, L 59, s. 1; jäljempänä riidanalainen päätös).

Tosiseikat

2 Tosiseikat ja asiaa koskevat oikeussäännöt, sellaisena kuin ne ilmenevät valituksenalaisesta tuomiosta, voidaan esittää pääpiirteissään seuraavasti.

3 Opel Nederland BV (jäljempänä Opel Nederland) perustettiin 30.12.1994 General Motors Nederland BV:n (jäljempänä General Motors Nederland) sataprosenttisesti omistamana tytäryhtiönä. Opel Nederland on Opel-tuotemerkin ainoa kansallinen myyntiyhtiö Alankomaissa. Sen liiketoiminta käsittää moottoriajoneuvojen ja niiden varaosien ja lisätarvikkeiden tuonnin, viennin ja tukkukaupan. Opel Nederland on tehnyt jälleenmyynti- ja huoltopalvelusopimuksia noin 150 jälleenmyyjän kanssa, jotka ovat tämän johdosta Opelin Euroopan jakeluverkkoon kuuluvia valtuutettuja jälleenmyyjiä.

4 Perustamissopimuksen [81] artiklan 3 kohdan soveltamisesta moottoriajoneuvojen jälleenmyyntiä ja huoltopalveluja koskevien sopimusten ryhmiin 12 päivänä joulukuuta 1984 annetun komission asetuksen (ETY) N:o 123/85 (EYVL 1985, L 15, s. 16) nojalla jälleenmyyntisopimuksiin ei tietyillä edellytyksillä sovelleta EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohtaa (josta on tullut EY 81 artiklan 1 kohta). Tämä asetus on 1.10.1995 alkaen korvattu komission 28.6.1995 antamalla asetuksella (EY) N:o 1475/95 (EYVL L 145, s. 25).

5 Kummankin asetuksen 3 artiklan 10 kohdan a alakohdan mukaan on sallittua, että valmistaja ja/tai sen maahantuoja kieltää jälleenmyyjiä toimittamasta sopimustavaroita tai vastaavia tavaroita sellaisille jälleenmyyjille, jotka eivät kuulu jakeluverkkoon. Sen sijaan näiden asetusten mukaan ei ole sallittua, että valmistaja ja/tai sen maahantuoja kieltää jälleenmyyjiä toimittamasta sopimustavaroita tai vastaavia tavaroita kuluttajille, heidän valtuutetuille välittäjilleen tai toisille valmistajan ja/tai maahantuojan jakeluverkkoon kuuluville jälleenmyyjille.

6 Opel Nederland lähetti 28. ja 29.8.1996 kirjeen 18 jälleenmyyjälle, jotka olivat vuoden 1996 alkupuoliskolla vieneet ulkomaille vähintään kymmenen ajoneuvoa. Kyseisessä kirjeessä todetaan seuraavaa:

"– – Olemme havainneet, että yrityksenne on myynyt suuren määrän Opeleita ulkomaille vuoden 1996 alkupuoliskolla. Määrä on niin suuri, että epäilemme vakavasti, että myynti on vastoin nykyisen ja tulevan Opel-jälleenmyyjien myynti- ja huoltopalvelusopimuksen määräyksiä ja henkeä. – – Aikomuksenamme on verrata vastaustanne niihin tietoihin, jotka on kirjattu tilikirjoihinne. Tämän jälkeen ilmoitamme teille asian jatkokäsittelystä. Edellä esitetty ei muuta sitä, että olette pääasiassa vastuussa tyydyttävästä myyntitoiminnasta omalla erityisellä vaikutusalueellanne – –."

7 Opel Nederlandin johto päätti 26.9.1996 pidetyssä kokouksessa toteuttaa joitakin toimenpiteitä Alankomaista muihin maihin suuntautuvan viennin osalta. Kyseisen kokouksen pöytäkirjassa näitä toimenpiteitä kuvataan seuraavasti:

"– – Kokouksessa tehdyt päätökset:

1) Opel Nederland BV tekee tarkastuksen kaikkien tunnettujen vientiä harjoittavien jälleenmyyjien (20) tiloissa. Tarkastusten suoritusjärjestys ilmenee vientiä harjoittavien jälleenmyyjien luettelosta, joka on päivätty 26.9.1999. [Rahoitusjohtaja] Naval vastaa käytännön järjestelyistä.

2) [Myynti- ja markkinointijohtaja] de Heer vastaa kaikille jälleenmyyjille, jotka vastasivat ensimmäiseen Opelin niille lähettämään vientitoimintaa koskevaan kirjeeseen. Jälleenmyyjille ilmoitetaan tulevista tarkastuksista ja tuotepulasta johtuvista rajoitetuista toimituksista.

3) Myynnistä vastaavat aluepäälliköt neuvottelevat vientiin liittyvästä liiketoiminnasta vientiä harjoittavien jälleenmyyjien kanssa seuraavan kahden viikon aikana. Jälleenmyyjille ilmoitetaan, että autojen liian vähäisen tarjonnan vuoksi niille toimitetaan toistaiseksi vain se määrä autoja, joka vastaa niiden myyntitavoitteita. Jälleenmyyjiä pyydetään ilmoittamaan aluepäällikölle, mitkä avoinna oleviin tilauksiin sisältyvät autot ne haluavat ehdottomasti saada. Jälleenmyyjien on itse ratkaistava asiakkaiden kanssa mahdollisesti syntyvät ongelmat.

4) Jälleenmyyjät, jotka ilmoittavat aluepäällikölle haluavansa jatkaa ajoneuvojen laajamittaista vientiä, pyydetään tapaamiseen [pääjohtaja] De Leeuwin ja De Heerin kanssa 22.10.1996.

5) [Myyntihenkilöstöjohtaja] Notenboom pyytää GMAC:tä tarkastamaan jälleenmyyjien varastot, jotta saadaan selville jäljellä olevien autojen todellinen määrä. Voidaan olettaa, että suuri osa autoista on jo viety maasta.

6) Tulevissa myyntikampanjoissa Alankomaiden ulkopuolelle rekisteröitäviä autoja ei lasketa myyntimääriin. Kilpailijat soveltavat samanlaisia ehtoja.

7) [Markkinointivastaava] Aukema poistaa vientiä harjoittavien jälleenmyyjien nimet kampanjalistoilta. Näiden jälleenmyyjien mukaanpääsy jatkossa riippuu tarkastuksen tuloksista.

8) [Rahoitushenkilöstöjohtaja] Aelen laatii kirjeen, jossa jälleenmyyjille ilmoitetaan 150 guldenin maksusta, jonka Opel Nederland BV perii 1.10.1996 alkaen pyynnöstä toimitettavista virallisista maahantuonti-ilmoituksista (esim. tyyppihyväksyntätodistus) ja tulliasiakirjojen laatimisesta tietyille verovapaille ajoneuvoille (esim. diplomaattien autot)."

8 Opel Nederland lähetti kyseisten 28. ja 29.8.1996 päivättyjen kirjeiden ja jälleenmyyjien vastausten johdosta kyseessä oleville 18 jälleenmyyjälle 30.9.1996 uuden kirjeen. Tässä kirjeessä todettiin seuraavaa:

"– – Vastauksenne ei tyydyttänyt meitä, koska sen mukaan ette ymmärrä sitä, mikä on kaikkien Opel-jälleenmyyjien ja Opel Nederlandin yhteisen edun mukaista. Tarkastusyksikkömme tutkii antamanne tiedot. Niin kauan kuin tämä tutkimus on kesken, emme lähetä teille tietoja kampanjoista, koska epäilemme vähittäismyyntiänne koskevien lukujen oikeellisuutta – –."

9 Tarkastukset toteutettiin 19.9.1996 ja 27.11.1996 välisenä aikana.

10 Opel Nederland lähetti 24.10.1996 kaikille jälleenmyyjilleen ohjeen, joka koski myyntiä ulkomailla asuville kuluttajille. Tämän ohjeen mukaan jälleenmyyjät voivat myydä Euroopan unionissa asuville kuluttajille, ja kuluttajat voivat käyttää myös välittäjien palveluja.

11 Saatuaan tietoja, joiden mukaan Opel Nederland on soveltanut strategiaa, jolla järjestelmällisesti estetään uusien moottoriajoneuvojen vienti Alankomaista muihin jäsenvaltioihin, Euroopan yhteisöjen komissio teki 4.12.1996 päätöksen, jossa määrättiin 6 päivänä helmikuuta 1962 annetun neuvoston asetuksen N:o 17 (perustamissopimuksen [81] ja [82] artiklan ensimmäinen täytäntöönpanoasetus; EYVL 1962, 13, s. 204) 14 artiklan 3 kohdan mukaisten tarkastusten suorittamisesta. Tarkastukset suoritettiin 11. ja 12.12.1996 Opel Nederlandissa ja Van Twistissä, joka on Dordrechtiin (Alankomaat) sijoittautunut Opelin jälleenmyyjä.

12 Opel Nederland jakoi 12.12.1996 jälleenmyyjille suuntaviivat uusien moottoriajoneuvojen myynnistä muille jälleenmyyjille ja välittäjien kautta.

13 Opel Nederland ilmoitti 20.1.1998 päivätyllä ohjeella jälleenmyyjilleen, että määräys, jonka mukaan bonusta ei makseta vientiin myydyistä autoista, poistettiin takautuvasti.

14 Komissio lähetti 21.4.1999 General Motors Nederlandille ja Opel Nederlandille väitetiedoksiannon.

15 Komissio teki 20.9.2000 riidanalaisen päätöksen.

Riidanalainen päätös

16 Komissio määräsi riidanalaisella päätöksellä kantajille 43 miljoonan euron suuruisen sakon EY 81 artiklan 1 kohdan rikkomisen vuoksi. Komissio totesi tässä päätöksessä, että Opel Nederland oli tehnyt Alankomaissa toimivien Opel-jälleenmyyjien kanssa sopimuksia, joiden tarkoituksena oli rajoittaa tai estää Opel-merkkisten autojen vientikauppaa, joka suuntautui muissa jäsenvaltioissa asuville kuluttajille ja niin ikään muissa jäsenvaltioissa toimiville Opel-jälleenmyyjille.

17 Tämä toteamus perustui seuraaviin pääasiallisiin väitteisiin: ensinnäkin Opel Nederland oli ottanut syyskuussa 1996 käyttöön yleisen strategian, jonka tarkoituksena oli Alankomaista muihin maihin suuntautuvan vientikaupan rajoittaminen tai estäminen; toiseksi Opel Nederlandin yleistä strategiaa oli toteutettu yksittäisten toimenpiteiden avulla, jotka toteutettiin yhteisestä sopimuksesta jälleenmyyjien kanssa jälleenmyyntisopimusten osana ja joista oli tullut keskeinen osa Opel Nederlandin ja sen selektiiviseen jakeluketjuun Alankomaissa kuuluvien jälleenmyyjien sopimussuhdetta.

18 Riidanalaisen päätöksen mukaan yleiseen strategiaan sisältyivät erityisesti seuraavat toimenpiteet:

– rajoittava toimituksia koskeva käytäntö

– rajoittava bonuskäytäntö, jonka mukaan vähittäiskaupan bonuskampanjat eivät koskeneet vientikauppaa kuluttajille ja jota sovellettiin 1.10.1996–20.1.1998

– suora vientikielto, jota sovellettiin erotuksetta 31.8.–24.10.1996 kuluttajille suuntautuvan myynnin osalta ja 31.8.–12.12.1996 muille Opel-jälleenmyyjille suuntautuvan myynnin osalta.

19 Sakon määrän määrittämisen osalta riidanalaisessa päätöksessä todetaan, että komission on asetuksen N:o 17 15 artiklan säännösten nojalla otettava huomioon kaikki asiaan liittyvät olosuhteet ja erityisesti kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuus ja kesto.

20 Riidanalaisessa päätöksessä komissio piti rikkomista erittäin vakavana, koska Opel Nederland esti yhteismarkkinatavoitteen toteutumisen. Komissio otti huomioon Opelin merkittävän markkinaosuuden Euroopan unionin relevanteilla markkinoilla. Kyseisen päätöksen mukaan rikkominen oli vaikuttanut myös muiden jäsenvaltioiden markkinoihin. Opel Nederland toimi komission mukaan tahallaan, sillä se ei voinut olla tietämättä, että kyseisten toimenpiteiden tarkoituksena oli rajoittaa kilpailua. Komissio päätteli tämän perusteella, että 40 miljoonaa euroa oli asianmukainen määrä sakon määrittelyn perustaksi.

21 Komissio katsoi, että kilpailusääntöjen rikkominen oli kestänyt elokuun lopusta tai syyskuun alusta 1996 tammikuuhun 1998 saakka eli 17 kuukautta, mikä merkitsee keskipitkää rikkomista. Komissio otti huomioon kolmen eri rikkomisen kestot ja katsoi, että oli perusteltua korottaa 40 miljoonan euron määrää 7,5 prosentilla eli 3 miljoonalla eurolla, minkä seurauksena sakon määrä kohosi 43 miljoonaan euroon.

22 Lopuksi komissio katsoi, ettei käsiteltävänä olleessa asiassa ollut lieventäviä seikkoja erityisesti siksi, että Opel Nederland oli jatkanut yhtä rikkomisen tärkeää osatekijää eli rajoittavaa bonuskäytäntöä 11. ja 12.12.1996 toteutettujen tarkastusten jälkeen.

Valituksenalainen tuomio

23 General Motors Nederland ja Opel Nederland nostivat ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimeen 30.11.2000 toimitetulla kannekirjelmällä kanteen, jossa ne vaativat riidanalaisen päätöksen kumoamista tai toissijaisesti mainitussa päätöksessä määrätyn sakon kumoamista tai kyseisen sakon määrän alentamista.

24 Ensimmäisessä kanneperusteessaan General Motors Nederland ja Opel Nederland väittivät, ettei Opel Nederland ole milloinkaan noudattanut strategiaa, jonka tarkoituksena olisi estää tai rajoittaa erotuksetta kaikkea vientiä. General Motors Nederlandin ja Opel Nederlandin mukaan lukemalla tarkkaan asiakirjoja, joihin komissio tukeutui, erityisesti 26.9.1996 pidetyn kokouksen pöytäkirjaa, käy ilmi, että strategialla pyrittiin yksinomaan rajoittamaan voimassa olevissa jälleenmyyntisopimuksissa kiellettyä määräystenvastaista vientikauppaa valtuuttamattomille jälleenmyyjille, eikä rajoittamaan laillista vientiä kuluttajille tai muille jälleenmyyjille.

25 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi valituksenalaisen tuomion 45 kohdassa, että komission väitteet perustuivat johdon 26.9.1996 pitämän kokouksen pöytäkirjaan, jossa vahvistettiin Opel Nederlandin ylimmän johdon päättämät toimenpiteet.

26 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi valituksenalaisen tuomion 47 kohdassa, että kantajien teoria, jonka mukaan Opel Nederland pyrki rajoittamaan ainoastaan jälleenmyyntisopimusten vastaista vientiä, ei ilmene millään tavalla pöytäkirjan sanamuodosta.

27 Valituksenalaisen tuomion 48 kohdassa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi lisäksi, että tätä tulkintaa tukivat tietyt sisäiset asiakirjat, jotka osoittivat, että Opel Nederlandin johtohenkilöt olivat huolestuneita vientikaupan kasvusta ja että he tarkastelivat toimenpiteitä kaiken viennin vähentämiseksi tai jopa lopettamiseksi.

28 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi vielä valituksenalaisen tuomion 49 kohdassa, että Opel Nederlandin päätös olla myöntämättä bonuksia vientikaupalle ei voinut luonteensakaan puolesta koskea muuta kuin jälleenmyyntisopimusten mukaista kauppaa, kun otettiin huomioon se, ettei bonuksia milloinkaan myönnetty muille kuin kuluttajille suuntautuvalle kaupalle.

29 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi lisäksi valituksenalaisen tuomion 50 kohdassa, että komission tulkintaa tuki se, ettei päätöstä tehtäessä tarkastuksia niiden jälleenmyyjien luona, joita epäiltiin vientikaupasta, ollut vielä tehty eikä Opel Nederland voinut näin ollen tietää, olivatko vientiä harjoittavat jälleenmyyjät tosiasiallisesti toteuttaneet kauppoja valtuuttamattomien jälleenmyyjien kanssa.

30 Valituksenalaisen tuomion 56 kohdassa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi, että komissio oli todennut perustellusti, että Opel Nederland oli ottanut 26.9.1996 käyttöön kaiken viennin rajoittamiseen tähtäävän yleisen strategian.

31 Toisessa kanneperusteessaan General Motors Nederland ja Opel Nederland väittivät, että komissio oli tehnyt tosiseikkoja ja oikeudellisia seikkoja koskevan virheen arvioinnissa, jonka mukaan Opel Nederland oli toteuttanut EY 81 artiklan vastaista toimitusten rajoituskäytäntöä.

32 Valituksenalaisen tuomion 88 kohdassa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi, ettei ollut osoitettu oikeudellisesti riittävällä tavalla, että toimitusten rajoittamista koskevasta toimenpiteestä olisi ilmoitettu jälleenmyyjille, eikä ainakaan ollut osoitettu, että tämä toimenpide olisi tullut osaksi Opel Nederlandin ja sen jälleenmyyjien välistä sopimussuhdetta.

33 Tässä tilanteessa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin arvioi, että toinen kanneperuste oli perusteltu. Näin ollen se kumosi riidanalaisen päätöksen siltä osin kuin siinä oli todettu EY 81 artiklan 1 kohdan vastaisen toimitusten rajoittamista koskevan toimenpiteen olemassaolo.

34 Kolmannessa kanneperusteessaan General Motors Nederland ja Opel Nederland väittivät, että komissio oli tehnyt tosiseikkoja ja oikeudellisia seikkoja koskevan virheen arvioinnissa, jonka mukaan Opel Nederland oli pannut täytäntöön EY 81 artiklan vastaisen rajoittavan vähittäismyynnin bonusjärjestelmän.

35 Valituksenalaisen tuomion 98 kohdassa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi aluksi, että se, että vientikauppa jätettiin bonusjärjestelmän, josta oli tullut Opel Nederlandin ja sen jälleenmyyjien välisten sopimusten olennainen osa, ulkopuolelle, merkitsisi EY 81 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua sopimusta.

36 Tämän jälkeen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin tarkasteli 99 kohdassa ja sitä seuraavissa kohdissa sitä, oliko kyseessä olleen toimenpiteen tavoitteena kilpailun rajoittaminen.

37 Valituksenalaisen tuomion 100 kohdassa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoi, että komissio oli katsonut perustellusti, että koska bonuksia ei enää myönnetty vientikaupalle, jälleenmyyjien taloudellinen toiminta-ala vientikaupan harjoittamisen osalta supistui verrattuna niiden toiminta-alaan kotimaan kaupan osalta. Tältä osin ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi, että jälleenmyyjien oli joko sovellettava ulkomaisiin asiakkaisiin epäedullisempia ehtoja kuin kansallisiin asiakkaisiin tai tyydyttävä vientikaupan osalta pienempään marginaaliin. Kun bonukset poistettiin vientikaupan osalta, vientikaupasta tuli ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen mukaan vähemmän houkuttelevaa ulkomaisille asiakkaille tai jälleenmyyjille. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin arvioi näin ollen, että toimenpide oli jo luonteensa puolesta omiaan vaikuttamaan kielteisesti vientikauppaan, vaikkei toimituksia olisi rajoitettukaan.

38 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin viittasi ensimmäisen kanneperusteen osalta tehtyyn arvioon ja totesi valituksenalaisen tuomion 101 kohdassa lisäksi, että vientikaupan lisääntyminen oli aiheuttanut Opel Nederlandin johdon toimenpiteet, ja kyseisten toimenpiteiden tavoitteena oli vientikaupan vähentäminen.

39 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin otti huomioon sekä toimenpiteen luonteen että sen tavoitteet, ja se katsoi valituksenalaisen tuomion 102 kohdassa toimenpiteen taloudellisen asiayhteyden valossa, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan kyseinen toimenpide oli sopimus, jonka tavoitteena oli kilpailun rajoittaminen (ks. vastaavasti asia 19/77, Miller v. komissio, tuomio 1.2.1978, Kok. 1978, s. 131, 7 kohta; yhdistetyt asiat 96/82–102/82, 104/82, 105/82, 108/82 ja 110/82, IAZ ym. v. komissio, tuomio 8.11.1983, Kok. 1983, s. 3369, 23–25 kohta ja yhdistetyt asiat 29/83 ja 30/83, CRAM ja Rheinzink v. komissio, tuomio 28.3.1984, Kok. 1984, s. 1679, 26 kohta).

40 General Motors Nederland ja Opel Nederland väittivät toissijaisesti, että 43 miljoonan euron sakko ei ollut kohtuullinen rikkomisen vakavuuteen ja kestoon nähden. Niiden mukaan komissio ei myöskään ottanut huomioon rikkomisen

tarkoituksellisuuden puuttumista, rikkomisen rajallista vaikutusta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan eikä Opel Nederlandin välittömästi omasta aloitteestaan toteuttamia korjaavia toimenpiteitä.

41 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoi valituksenalaisen tuomion 199 kohdassa, että 40 miljoonaa euroa sakon perusmääräksi oli, kun oletettiin, että väitetyt kolme toimenpidettä olivat olemassa, oikeutettu ja sitä oli perusteltu asianmukaisesti riidanalaisessa päätöksessä. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin arvioi kuitenkin valituksenalaisen tuomion 200 kohdassa, että tätä määrää oli alennettava, kun otettiin huomioon se, ettei rajoitettuja toimituksia koskevan toimenpiteen olemassaoloa ollut osoitettu. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin vahvisti käsiteltävänä olleessa asiassa sakon perusmääräksi rikkomisen vakavuuteen nähden 33 miljoonaa euroa. Valituksenalaisen tuomion 203 kohdassa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoi myös, että 7,5 prosentin lisäys, jonka komissio teki tähän määrään rikkomusten keston perusteella, oli perusteltu. Näin ollen sakon määräksi tuli 35 475 000 euroa.

Valitus

42 General Motors Nederland ja Opel Nederland vaativat, että yhteisöjen tuomioistuin

– kumoaa valituksenalaisen tuomion siltä osin kuin se koskee Opel Nederlandin rajoittavaksi väitettyä yleistä vientistrategiaa ja bonuskäytäntöä sekä siltä osin kuin siinä pysytetään sakko näiltä osin

– kumoaa riidanalaisen päätöksen siltä osin kuin sitä ei vielä kumottu valituksenalaisessa tuomiossa ja siltä osin kuin se koskee Opel Nederlandin väitettyä vientistrategiaa ja bonuskäytäntöä sekä siltä osin kuin siinä määrätään sakko näiltä osin

– joka tapauksessa alentaa 35 475 000 euron suuruista sakkoa

– toissijaisesti palauttaa asian ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen käsiteltäväksi yhteisöjen tuomioistuimen tuomion mukaisesti

– velvoittaa komission korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

43 Komissio vaatii, että yhteisöjen tuomioistuin hylkää valituksen ja velvoittaa General Motors Nederlandin ja Opel Nederlandin korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

44 General Motors Nederland ja Opel Nederland ilmoittivat yhteisöjen tuomioistuimelle 20.6.2005 päivätyllä kirjeellä, että nämä kaksi yhtiötä olivat sulautuneet ja muodostivat vastedes yhden ainoan yhtiön toiminimellä General Motors BV (jäljempänä General Motors).

Ensimmäinen valitusperuste

General Motorsin esittämät perustelut

45 Ensimmäisessä valitusperusteessaan General Motors väittää, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin teki oikeudellisen virheen, kun se vahvisti komission toteamuksen, jonka mukaan Opel Nederland sovelsi yleistä käytäntöä, jonka tarkoituksena oli kaiken viennin rajoittaminen.

46 General Motors väittää ensinnäkin, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen päättelyllä otetaan selvästi vääristyneellä tavalla huomioon 26.9.1996 pidetyn kokouksen pöytäkirjan sanamuoto, johon ei sisälly viittausta mihinkään yleiseen strategiaan, jonka tarkoituksena on kaiken viennin rajoittaminen.

47 General Motors väittää toiseksi, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin ei noudattanut perusteluvelvollisuutta, kun se katsoi yhtäältä, ettei komissio ollut perustanut väitteitään Opel Nederlandin sisäisiin asiakirjoihin, ja kun se toisaalta tukeutui tosiasiassa itse näihin samoihin asiakirjoihin todetakseen, että oli olemassa yleinen strategia, jonka tarkoituksena oli kaiken viennin rajoittaminen.

48 General Motors katsoo kolmanneksi, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin syyllistyi kehäpäättelyyn. General Motors väittää, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin nojautui aluksi bonuskäytäntöön todetakseen, että oli olemassa yleinen strategia, jonka tarkoituksena oli autojen viennin rajoittaminen, minkä jälkeen se nojautui väitettyyn yleiseen strategiaan osoittaakseen, että bonuskäytäntö oli luonteeltaan rajoittava.

49 General Motors väittää lisäksi, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin ei noudattanut perusteluvelvollisuutta ja että se otti todisteet huomioon vääristyneellä tavalla, kun se totesi valituksenalaisen tuomion 50 kohdassa, että komission tulkintaa tuki se, ettei tarkastuksia niiden jälleenmyyjien luona, joita epäiltiin vientikaupasta, ollut vielä tehty 26.9.1996 pidetyn kokouksen aikaan eikä Opel Nederland voinut näin ollen tietää, olivatko vientiä harjoittavat jälleenmyyjät tosiasiallisesti toteuttaneet kauppoja valtuuttamattomien jälleenmyyjien kanssa. General Motorsin mukaan nimittäin ainakin yksi tarkastus oli tehty ennen 26.9.1996 pidettyä kokousta. Lisäksi tätä kokousta ennen jälleenmyyjille oli lähetetty kirje, jossa Opel Nederland pyysi tietoja myyntitoiminnan sääntöjenmukaisuudesta mutta johon jälleenmyyjät eivät olleet vastanneet tyydyttävästi.

Yhteisöjen tuomioistuimen arviointi asiasta

50 Kuten julkisasiamies toteaa ratkaisuehdotuksensa 51 kohdassa, siitä huolimatta, että General Motors vetoaa ensimmäisessä valitusperusteessaan perusteluvirheisiin, se pyrkii tällä valitusperusteellaan tosiasiassa riitauttamaan ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tosiseikkoja koskevan arvioinnin ja erityisesti sellaisten tiettyjen tosiseikkojen ja asiakirjojen todistusarvon, joiden perusteella ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi, että Opel Nederland oli ottanut käyttöön yleisen käytännön, jonka tarkoituksena oli kaiken viennin rajoittaminen.

51 Tältä osin EY 225 artiklasta ja yhteisöjen tuomioistuimen perussäännön 58 artiklan ensimmäisestä kohdasta ilmenee, että ainoastaan ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on toimivaltainen toisaalta määrittämään ratkaisun perustaksi asetettavan tosiseikaston, lukuun ottamatta sellaisia tapauksia, joissa määritetyn tosiseikaston paikkansapitämättömyys käy ilmi ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimelle toimitetusta aineistosta, ja toisaalta arvioimaan tätä tosiseikastoa. Kun ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on määrittänyt asian tosiseikaston tai arvioinut sitä, yhteisöjen tuomioistuin on EY 225 artiklan nojalla toimivaltainen harjoittamaan tämän tosiseikaston oikeudelliseen luonnehdintaan ja ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen sen pohjalta tekemiin oikeudellisiin päätelmiin kohdistuvaa valvontaa (ks. mm. asia C-185/95 P, Baustahlgewebe v. komissio, tuomio 17.12.1998, Kok. 1998, s. I-8417, 23 kohta).

52 Yhteisöjen tuomioistuimella ei siten ole toimivaltaa määrittää asian tosiseikastoa eikä lähtökohtaisesti myöskään arvioida sitä selvitystä, johon ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on asian tosiseikastoa määrittäessään tukeutunut. Silloin, kun tämä selvitys on saatu asianmukaisesti ja todistustaakkaa sekä asian selvittämistä koskevia menettelysääntöjä ja yleisiä oikeusperiaatteita on noudatettu, ainoastaan ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tehtävänä on arvioida sille esitetyn selvityksen näyttöarvoa (ks. mm. asia C-19/95 P, San Marco v. komissio, määräys 17.9.1996, Kok. 1996, s. I-4435, 40 kohta). Lukuun ottamatta sitä tapausta, että tuomioistuimelle esitetty selvitys on otettu huomioon vääristyneellä tavalla, tämä arviointi ei näin ollen ole sellainen oikeuskysymys, että se sinänsä kuuluisi yhteisöjen tuomioistuimen harjoittaman valvonnan piiriin (em. asia Baustahlgewebe v. komissio, tuomion 24 kohta).

53 Näin ollen on ainoastaan tarkasteltava General Motorsin argumentteja, joilla pyritään osoittamaan, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin otti todisteet huomioon vääristyneellä tavalla.

54 Tältä osin on muistutettava, että tällaisen vääristyneellä tavalla huomioon ottamisen on ilmettävä toimitetusta aineistosta selvästi ilman, että on tarpeen ryhtyä uudelleen arvioimaan tätä tosiseikastoa ja selvitystä (asia C-116/03 P, Fichtner v. komissio, määräys 9.7.2004, 34 kohta, ei julkaistu oikeustapauskokoelmassa).

55 General Motorsin sen argumentin osalta, jonka mukaan ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin otti huomioon vääristyneellä tavalla 26.9.1996 pidetyn kokouksen pöytäkirjan sanamuodon, kun se totesi kyseisen pöytäkirjan osoittavan, että kyse oli yleisestä strategiasta, jonka tarkoituksena oli rajoittaa vientikauppaa, on selvää, että General Motors Nederland ja Opel Nederland olivat myöntäneet ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa, että asiakirjat, joihin komissio oli nojautunut, ja muun muassa kyseinen pöytäkirja osoittivat, että oli olemassa strategia, jolla pyrittiin rajoittamaan jälleenmyyntisopimuksissa kiellettyä vientikauppaa valtuuttamattomille jälleenmyyjille.

56 Koska 26.9.1996 päivätyssä pöytäkirjassa mainitaan eri toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on rajoittaa vientiä, ja muun muassa se, että vientikauppa jätetään bonuskampanjoiden ulkopuolelle, ilman että tehtäisiin eroa sääntöjenmukaisen ja sääntöjenvastaisen viennin välillä, General Motors ei ole kyennyt osoittamaan, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin olisi ottanut tämän asiakirjan huomioon selvästi vääristyneellä tavalla.

57 General Motorsin sen argumentin osalta, jonka mukaan ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin otti huomioon vääristyneellä tavalla todisteita, kun se antoi valituksenalaisen tuomion 50 kohdassa tietyn merkityksen sille seikalle, että kaikki jälleenmyyjien luona suoritetut tarkastukset oli toteutettu 26.9.1996 jälkeen, riittää, kun todetaan, että joka tapauksessa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kyseisessä 50 kohdassa esittämässä toteamuksessa ei voi olla kyse sellaisesta todisteiden huomioon ottamisesta vääristyneellä tavalla, joka voisi vaikuttaa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen toteamukseen edellä mainitun yleisen strategian olemassaolosta.

58 Näin ollen ensimmäinen valitusperuste on hylättävä osittain siksi, että sen tutkittavaksi ottamisen edellytykset puuttuvat, ja osittain siksi, että se on perusteeton.

Toinen valitusperuste

General Motorsin esittämät perustelut

59 Toisessa valitusperusteessaan General Motors väittää, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin teki oikeudellisen virheen, kun se vahvisti komission toteamuksen, jonka mukaan Opel Nederland oli toteuttanut EY 81 artiklan vastaisen rajoittavan vähittäismyynnin bonusjärjestelmän.

60 General Motors väittää ensinnäkin, että sopimuksella voidaan katsoa olevan EY 81 artiklassa tarkoitettu rajoittava tarkoitus ainoastaan, jos ensi näkemältä selvästi sen ainoana päämääränä on rajoittaa kilpailua huomattavasti tai jos sillä on ilmeisesti tällainen vaikutus. General Motorsin mukaan Opel Nederlandin bonuskäytäntöä ei voida pitää tällaisena sopimuksena.

61 Toiseksi General Motors väittää, että oikeuskäytäntö, jonka ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin mainitsee valituksenalaisen tuomion 102 kohdassa ja joka liittyy vientikieltoihin tai muihin viennin esteisiin, ei tue ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen toteamusta, jonka mukaan Opel Nederlandin bonuskäytäntö on luokiteltava sopimukseksi, jolla on EY 81 artiklassa tarkoitettu rajoittava tarkoitus. Lisäksi sen myötä, että tätä käsitettä tulkitaan liian laajasti, voidaan luokitella moitittaviksi kilpailun kannalta täysin harmittomia sopimuksia, ja kyseisessä tulkinnassa on kyse – jos sitä ei ole mahdollista osoittaa vääräksi – syyttömyysolettaman vastaisesta menettelystä ja siitä, että loukataan oikeutta tulla kuulluksi.

62 Kolmanneksi General Motors katsoo, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen valituksenalaisen tuomion 100 kohdassa suorittamalla kansallisen myynnin ja vientikaupan vertailulla ei ole asian kannalta merkitystä. General Motors toteaa, että koska jälleenmyyjille syntyi voittomarginaalia bonusten maksamisesta riippumatta ja koska autojen toimitusta ei rajoitettu, Opel Nederlandin bonuskäytännöstä ei seurannut se, että alankomaalaisten jälleenmyyjien kannalta viennin harjoittaminen bonuskampanjoiden aikana olisi ollut vähemmän houkuttelevaa. General Motors väittää, että joka tapauksessa siltä osin kuin taloudelliset edellytykset ovat Alankomaissa tapahtuvan kotimaan kaupan ja vientikaupan osalta hyvin erilaiset muun muassa Alankomaiden korkean autoveron valossa, se, että vientikauppa jätetään bonuskampanjoiden ulkopuolelle, ei johda välttämättä hintojen nousuun tai voittomarginaalin pienentymiseen vientikaupassa suhteessa kotimaan kauppaan.

63 Neljänneksi General Motors väittää, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin teki virheen, kun se nojautui valituksenalaisen tuomion 101 kohdassa Opel Nederlandin pyrkimykseen todetakseen, että oli olemassa sopimus, jolla oli EY 81 artiklassa tarkoitettu rajoittava tarkoitus. Sopimuksen EY 81 artiklassa tarkoitettua luonnetta on General Motorsin mukaan arvioitava objektiivisesti eikä niin, että tukeudutaan sopimuspuolen subjektiivisiin pyrkimyksiin.

Yhteisöjen tuomioistuimen arviointi asiasta

64 Tämän valitusperusteen ensimmäisen osan osalta riittää, kun todetaan, kuten julkisasiamies on täsmentänyt ratkaisuehdotuksensa 67 kohdassa, että toisin kuin General Motors väittää, sopimusta voidaan pitää tarkoitukseltaan rajoittavana, vaikka sen ainoana päämääränä ei ole kilpailun rajoittaminen, vaan sillä on myös muita, hyväksyttäviä päämääriä (ks. yhdistetyt asiat 56/64 ja 58/64, Consten ja Grundig v. komissio, tuomio 13.7.1966, Kok. 1966, s. 429, erityisesti s. 496, Kok. Ep. I, s. 275; em. yhdistetyt asiat IAZ ym. v. komissio, tuomion 25 kohta; asia C-235/92 P, Montecatini v. komissio, tuomio 8.7.1999, Kok. 1999, s. I-4539, 122 kohta ja yhdistetyt asiat C-238/99 P, C-244/99 P, C-245/99 P, C-247/99 P, C-250/99 P–C-252/99 P ja C-254/99 P, Limburgse Vinyl Maatschappij ym. v. komissio, tuomio 15.10.2002, Kok. 2002, s. I-8375, 491 kohta).

65 Tästä seuraa, että toisen valitusperusteen ensimmäinen osa on hylättävä.

66 Toisen valitusperusteen toisen osan osalta valituksenalaisen tuomion 102 kohdassa mainitusta oikeuskäytännöstä ilmenee, kuten ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on kyseisessä kohdassa perustellusti muistuttanut, että sen määrittämiseksi, onko sopimuksella EY 81 artiklassa tarkoitettu rajoittava tarkoitus, on otettava huomioon sekä sopimuksen sanamuoto että myös muut tekijät, kuten tavoitteet, joita sopimuksella on sellaisenaan taloudellisen ja oikeudellisen asiayhteyden valossa.

67 Vaikka valituksenalaisen tuomion 102 kohdassa mainittu oikeuskäytäntö koskee vientikieltoja tai vastaavia rajoituksia, tästä oikeuskäytännöstä ilmenee, että jälleenmyyntisopimuksella on EY 81 artiklassa tarkoitettu rajoittava tarkoitus, jos siitä käy selvästi ilmi aikomus käsitellä vientikauppaa epäedullisemmin kuin kotimaan kauppaa ja jos se siten johtaa kyseessä olevien markkinoiden eristämiseen (ks. vastaavasti mm. em. yhdistetyt asiat IAZ ym. v. komissio, tuomion 23 kohta).

68 Kuten julkisasiamies toteaa ratkaisuehdotuksensa 72 kohdassa, tällainen päämäärä voidaan saavuttaa paitsi suorilla vientirajoituksilla myös tässä asiassa kyseessä olevan kaltaisilla välillisillä toimenpiteillä, koska ne vaikuttavat näiden liiketoimien taloudellisiin edellytyksiin.

69 On siis ilmeistä, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen oli mahdollista viitata päättelynsä tueksi valituksenalaisen tuomion 102 kohdassa mainittuun oikeuskäytäntöön.

70 Näin ollen ei voida myöskään katsoa, että kyseiseen tuomioon sisältyy liian laaja määritelmä sopimuksesta, jolla on EY 81 artiklassa tarkoitettu rajoittava tarkoitus, niin että kyse olisi syyttömyysolettaman vastaisesta menettelystä tai siitä, että loukataan oikeutta tulla kuulluksi.

71 Näin ollen toisen valitusperusteen toinen osa on hylättävä.

72 Toisen valitusperusteen kolmannen osan osalta on puolestaan todettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan harkittaessa, onko jotakin sopimusta pidettävä kiellettynä sen kilpailua vääristävien vaikutusten vuoksi, on tutkittava, millaisiksi todelliset kilpailuolosuhteet muodostuisivat ilman kyseistä sopimusta (ks. asia C-7/95 P, Deere v. komissio, tuomio 28.5.1998, Kok. 1998, s. I-3111, 76 kohta ja asia C-8/95 P, New Holland Ford v. komissio, tuomio 28.5.1998, Kok. 1998, s. I-3175, 90 kohta).

73 Kuten julkisasiamies toteaa ratkaisuehdotuksensa 74 kohdassa, tässä asiassa kyseessä olevan kaltaisessa tilanteessa oli arvioitava, miten alankomaalaiset jälleenmyyjät olisivat toimineet ja millainen kilpailutilanne kyseessä olevilla markkinoilla olisi vallinnut, jos vientikauppaa ei olisi suljettu bonuskäytännön ulkopuolelle.

74 On ilmeistä, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin todella suoritti tällaisen arvioinnin, kun se totesi erityisesti valituksenalaisen tuomion 100 kohdassa, että koska bonuksia ei enää myönnetty vientikaupalle, jälleenmyyjien taloudellinen toiminta-ala vientikaupan harjoittamisen osalta supistui verrattuna niiden toiminta-alaan kotimaan kaupan osalta.

75 Sillä, että koska verotusta ei ole yhdenmukaistettu, kotimaan kauppaa Alankomaissa ja vientikauppaa eivät koske samat edellytykset, ei ole vaikutusta tämän toteamuksen kannalta.

76 Näin ollen toisen valitusperusteen kolmas osa on hylättävä perusteettomana.

77 Toisen valitusperusteen neljännen osan osalta, jonka mukaan ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin teki virheen valituksenalaisen tuomion 101 kohdassa, kun se tukeutui Opel Nederlandin pyrkimyksiin rajoittaa kilpailua, on täsmennettävä, että sopimuksen rajoittavan tarkoituksen toteaminen ei edellytä välttämättä tällaisen pyrkimyksen osoittamista (ks. vastaavasti em. asia Miller v. komissio, tuomion 18 kohta ja em. yhdistetyt asiat CRAM ja Rheinzink v. komissio, tuomion 26 kohta).

78 Vaikka sopimuksen rajoittavan tarkoituksen toteaminen ei edellytä sopimuspuolten pyrkimystä, mikään ei sitä vastoin ole esteenä sille, että komissio tai yhteisöjen tuomioistuimet ottavat tämän pyrkimyksen huomioon (ks. vastaavasti em. yhdistetyt asiat IAZ ym. v. komissio, tuomion 23–25 kohta).

79 Tästä seuraa, kuten julkisasiamies toteaa ratkaisuehdotuksensa 79 kohdassa, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin saattoi oikeutetusti viitata myös Opel Nederlandin pyrkimyksiin, kun se määritti, oliko sillä, että vientikauppa jätettiin bonusjärjestelmän ulkopuolelle, EY 81 artiklassa tarkoitettu rajoittava tarkoitus.

80 Näin ollen on hylättävä toisen valitusperusteen neljäs osa ja siten kyseinen valitusperuste kokonaisuudessaan.

Kolmas valitusperuste

General Motorsin esittämät perustelut

81 General Motors väittää, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin teki oikeudellisen virheen, kun se pääosin vahvisti sakkoa koskevan laskelman, jonka komissio suoritti riidanalaisessa päätöksessä.

82 Se katsoo ensinnäkin, että valituksenalaisen tuomion sakkoon liittyvillä perusteluilla rikotaan asetuksen N:o 17 15 artiklan 2 kohtaa, koska ne perustuvat virheellisiin päätelmiin viennin rajoittamiseen tähtäävän yleisen strategian olemassaolosta ja bonuskäytännön yhteensopivuudesta EY 81 artiklan kanssa.

83 Toiseksi General Motors väittää, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin teki oikeudellisen virheen ja otti todisteet huomioon vääristyneellä tavalla, kun se katsoi, että Opel Nederlandin toimissa ei ollut kyse rikkomisten lopettamisesta komission ensimmäisistä toimenpiteistä lähtien.

84 Kolmanneksi General Motors väittää, että komissio on todennut useissa muissa tapauksissa, että se, että rikkominen lopetetaan pikaisesti, on lieventävä seikka, joka on peruste sakon alentamiselle. General Motors viittaa erityisesti EY:n perustamissopimuksen 82 artiklan mukaisesta menettelystä (asia COMP/E-2/36.041/PO – Michelin) 20 päivänä kesäkuuta 2001 tehtyyn komission päätökseen 2002/405/EY (EYVL 2002, L 143, s. 1), jossa rikkomisen lopettaminen, joka oli toteutettu ennen väitetiedoksiantoa mutta kolme vuotta tutkimuksen aloittamisen jälkeen ja puolitoista vuotta sen jälkeen, kun komissio oli suorittanut paikan päällä tarkastuksia, katsottiin lieventäväksi seikaksi.

Yhteisöjen tuomioistuimen arviointi asiasta

85 Aluksi on todettava, että tämän kolmannen valitusperusteen ensimmäinen osa liittyy suoraan argumentteihin, joihin General Motors on vedonnut kahden ensimmäisen valitusperusteensa tueksi, joiden mukaan bonusjärjestelmä ei ole EY 81 artiklan vastainen. Koska nämä argumentit on hylätty kyseisten valitusperusteiden tarkastelun yhteydessä, kolmannen valitusperusteen ensimmäinen osa on näin ollen hylättävä.

86 Kolmannen valitusperusteen toisen ja kolmannen osan osalta on muistutettava, että asetuksen N:o 17 15 artiklan 2 kohdan ja EHTY:n perustamissopimuksen 65 artiklan 5 kohdan mukaisesti määrättävien sakkojen laskennassa sovellettavissa suuntaviivoissa säädetään sakon perusmäärän alentamisesta sellaisten lieventävien seikkojen perusteella kuin rikkomisten lopettaminen komission ensimmäisistä toimenpiteistä lähtien.

87 On selvää, että Opel Nederland lopetti bonusjärjestelmän vasta 20.1.1998 eli yli vuosi komission ensimmäisten toimenpiteiden jälkeen.

88 Vaikka komissio oli alentanut sakon määrää vastaavanlaisessa tilanteessa, ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin saattoi tässä tilanteessa todeta perustellusti valituksenalaisen tuomion 204 kohdassa, ettei komission tarvinnut ottaa riidanalaisessa päätöksessään huomioon lieventäviä seikkoja.

89 Näin ollen on hylättävä kolmannen valitusperusteen toinen ja kolmas osa ja siten kyseinen valitusperuste kokonaisuudessaan.

90 Koska yksikään General Motorsin valituksensa tueksi esittämistä perusteista ei ole perusteltu, valitus on näin ollen hylättävä.

Oikeudenkäyntikulut

91 Yhteisöjen tuomioistuimen työjärjestyksen 69 artiklan 2 kohdan mukaan, jota 118 artiklan nojalla sovelletaan muutoksenhakuun, asianosainen, joka häviää asian, velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Koska komissio on vaatinut asian hävinneen General Motorsin velvoittamista korvaamaan oikeudenkäyntikulut, se on velvoitettava korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Näillä perusteilla yhteisöjen tuomioistuin (kolmas jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

1) Valitus hylätään.

2) General Motors BV velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Allekirjoitukset