EUROOPA KOHTU OTSUS (kolmas koda)

6. aprill 2006 *

Kohtuasjas C-551/03 P,

mille esemeks on Euroopa Kohtu põhikirja artikli 56 alusel 29. detsembril 2003 esitatud apellatsioonkaebus,

General Motors BV (varem General Motors Nederland BV ja Opel Nederland BV), asukoht Lage Mosten (Madalmaad), esindajad: *advocaat* D. Vandermeersch ja *advocaat* R. Snelders ning *Rechtsanwalt* T. Graf, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress Luksemburgis,

hageja,

teine menetlusosaline:

Euroopa Ühenduste Komisjon, esindajad: W. Mölls ja A. Whelan, keda abistas J. Flynn, *QC*, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress Luksemburgis,

kostja Esimese Astme Kohtus

* Kohtumenetluse keel: inglise.

EUROOPA KOHUS (kolmas koda),

koosseisus: koja esimees A. Rosas, kohtunikud J. Malenovský, S. von Bahr (ettekandja), A. Borg Barthet ja U. Lõhmus,

kohtujurist: A. Tizzano,
kohtusekretär: vanemametnik L. Hewlett,

arvestades kirjalikus menetluses ja 14. juuli 2005. aasta kohtuistungil esitatut,

olles 25. oktoobri 2005. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

otsuse

1 Apellatsioonkaebuses taotleb General Motors BV, et osaliselt tühistataks Euroopa Ühenduste Esimese Astme Kohtu 21. oktoobri 2003. aasta otsus kohtuasjas T-368/00: General Motors Nederland ja Opel Nederland *vs.* komisjon (EKL 2003, lk II-4491; edaspidi „vaidlustatud kohtuotsus"), millega Esimese Astme Kohus osaliselt tühistas komisjoni 20. septembri 2000. aasta otsuse 2001/146/EÜ EÜ asutamislepingu artikli 81 kohaldamise menetluses (juhtum COMP/36.356 — Opel) (EÜT 2001, L 59, lk 1; edaspidi „vaidlusalune otsus").

Vaidluse aluseks olevad asjaolud

2 Vaidlustatud kohtuotsusest tulenevad asjaolud ja õigusliku tausta võib kokku võtta järgnevalt.

3 Opel Nederland BV (edaspidi „Opel Nederland") asutati 30. detsembril 1994 General Motors Nederland BV 100% osalusega tütarettevõtjana (edaspidi „General Motors Nederland"). Viimane on siseriiklikul tasandil ainus Opeli kaubamärgiga sõidukeid müüv äriühing Madalmaades. Tema tegevusalade hulka kuuluvad nii mootorsõidukite kui nende varuosade ja autotarvikute import, eksport ja hulgimüük. Ta on sõlminud müügi ja teenindusega seotud ainuõiguslikke müügilepinguid umbes 150 edasimüüjaga, kes on seetõttu volitatud edasimüüjatena liidetud Opeli Euroopa turustusvõrku.

4 Ainuõiguslikud müügilepingud on teatud tingimustel välistatud EÜ artikli 85 lõike 1 (muudetuna EÜ artikli 81 lõige 1) kohaldamisalast vastavalt komisjoni 12. detsembri 1984. aasta määrusele (EMÜ) nr 123/85 EMÜ asutamislepingu artikli [81] lõike 3 kohaldamise kohta mootorsõidukite turustamist, müümist ja müügijärgset teenindust käsitlevate teatavate kokkuleppeliikide suhtes (EÜT 1985, L 15, lk 16). See määrus asendati alates 1. oktoobrist 1995 komisjoni 28. juuni 1995. aasta määrusega (EÜ) nr 1475/95 (EÜT L 145, lk 25).

5 Mõlema nimetatud määruse artikli 3 lõike 10 punkt a lubab tootjal ja/või tema maaletoojal keelata edasimüüjatel tarnida lepingu esemeks olevaid kaupu ja vastavaid tooteid teistele edasimüüjatele, kes ei kuulu turustusvõrku. Teisest küljest

ei luba need määrused tootjal ja/või tema maaletoojal keelata edasimüüjatel tarnida lepingu esemeks olevaid kaupu ja vastavaid tooteid lõpptarbijatele, nende volitatud esindajatele või tootja ja/või maaletooja turustusvõrku kuuluvatele teistele edasimüüjatele.

6 28. ja 29. augustil 1996 saatis Opel Nederland kirja 18-le edasimüüjale, kes olid 1996. aasta esimese poolaasta jooksul eksportinud vähemalt 10 autot. Selles kirjas oli märgitud:

„[...] Me oleme täheldanud, et Teie äriühing on 1996. aasta esimeses pooles müünud välismaale märkimisväärse arvu Opeli sõidukeid. Meie silmis on need kogused sedavõrd tähelepanuväärsed, et me kahtlustame tugevalt, et see läbimüük ei ole kooskõlas ei Opeli praeguse ega tulevase ainuõigusliku müügilepingu sätete ja mõttega. [...] Me kavatseme võrrelda Teie vastust ja Teie raamatupidamisandmeid. Hoiame teid sündmuste järgneva arenguga kursis. Eelnev ei muuda asjaolu, et põhimõtteliselt on Teie ülesandeks heade äritulemuste saavutamine oma konkreetses mõjupiirkonnas [...]."

7 26. septembri 1996. aasta koosolekul otsustas Opel Nederlandi juhatus võtta vastu mõned meetmed seoses ekspordiga Madalmaadest. Selle koosoleku protokoll kirjeldab neid meetmeid järgnevalt.

„[...] Vastuvõetud otsused:

1. Opel Nederland BV auditeerib kõiki oma edasimüüjaid (20), kelle kohta on teada, et nad tegelevad ekspordiga. Auditeeritakse tähtsuse järjekorras vastavalt eksportivate edasimüüjate nimekirjale 26. septembrist 1996. Auditid korraldab hr Naval [finantsdirektor].

2. Hr de Heer [müügi- ja turundusdirektor] vastab kõikidele edasimüüjatele, kes on vastanud esimesele eksporditegevust puudutavale kirjale, mille Opel neile saatis. Neid teavitatakse auditite korraldamisest ja tarneraskustest, mis tingivad sõidukite piiratud eraldamise.

3. Müügiteeninduse piirkondlikud juhid peavad eksportivate edasimüüjatega eksporitegevuse üle aru kahe järgneva nädala jooksul. Edasimüüjatele antakse teada, et kaupade kättesaadavuse probleemide tõttu saavad nad (kuni uue teateni) üksnes oma hinnangulises müüginormis toodud arvu kaubaühikuid. Neil palutakse piirkondlikele juhtidele teada anda, millised nende ootel olevatest tellimustest on kaubaühikud, mida nad tõesti saada soovivad. Edasimüüjaid peavad ise lahendama probleemid, mis neil oma ostjatega võivad tekkida.

4. Edasimüüjad, kes teatavad piirkondlikule direktorile, et nad ei soovi lõpetada laiaulatuslikku eksporti, kutsutakse kohtumisele härrade De Leeuw'i [peadirektor] ja De Heer'iga 22. oktoobril 1996.

5. Hr Notenboom [müügipersonali direktor] palub GMAC-l välja selgitada edasimüüjate laovarud, et kindlaks teha veel allesolevad ühikud. On tõenäoline, et oluline osa on vahepeal eksporditud.

6. Praegusest hetkest alates ei võeta enam arvesse sõidukeid, mis müüakse müügikampaaniate käigus, kuid mida ei registreerita Madalmaades. Meie konkurendid rakendavad sarnaseid tingimusi.

7. Hr Aukema [vastutav turustamise eest] kustutab eksportivate edasimüüjate nimed sooduskampaaniate nimekirjadest. Nende edaspidine osalus toimub auditite tulemuse põhjal.

8. Hr Aelen [finantspersonali direktor] koostab edasimüüjatele kirja, et neid informeerida, et alates 1. oktoobrist 1996 võtab Opel Nederland BV teatavate maksudest vabastatud (nt diplomaatidele ettenähtud) sõidukite puhul vastava taotluse alusel ametliku impordideklaratsiooni tegemise, s.h tüübikinnitustunnistuse vormistamise ja tollivormistusdokumentide ettevalmistamise eest 150 Hollandi kuldnat."

8 28. ja 29. augusti 1996. aasta kirjade ja edasimüüjate vastuste järel saatis Opel Nederland 30. septembril 1996. aastal 18-le asjassepuutuvale edasimüüjale uue kirja. Selles on kirjutatud:

„[...] Teie vastus valmistas meile pettumuse, kuna see tähendab, et Te ei jaga Opeli ja Opel Nederlandi ülejäänud edasimüüjate ühishuvisid. Meie audititeenistus kontrollib Teie deklaratsioone. Kontrolli tulemuste selgumiseni ei saa Te teavet kampaaniate kohta, kuna me ei ole kindlad, et Teie deklareeritud numbrid on õiged [...]".

9 Kavandatud auditid toimusid ajavahemikul 19. september — 27. november 1996.

10 24. oktoobril 1996 saatis Opel Nederland kõikidele oma edasimüüjatele ringkirja seoses müügiga välismaal asuvatele lõpptarbijatele. Selle ringkirja kohaselt on edasimüüjatel õigus müüa Euroopa Liidus asuvatele lõpptarbijatele ning viimased võivad ühtlasi kasutada vahendajate teenuseid.

11 Saades andmeid, et Opel Nederland kasutab strateegiat, mis seisneb uute sõidukite Madalmaadest teistesse liikmesriikidesse eksportimise süstemaatilises takistamises, võttis Euroopa Ühenduste Komisjon 4. detsembril 1996 nõukogu 6. veebruari 1962. aasta määruse nr 17, esimese määruse asutamislepingu artiklite [81] ja [82] rakendamise kohta (EÜT 1962, 13, lk 204; ELT eriväljaanne 08/01, lk 3) artikli 14 lõike 3 alusel otsuse uurimise alustamise kohta. Uurimise käigus kontrolliti 11. ja 12. detsembril 1996 Opel Nederlandi ja Van Twisti (Opeli edasimüüja Dordrechtis (Madalmaad)).

12 12. detsembril 1996 jagas Opel Nederland edasimüüjatele suunised seoses uute sõidukite müümisega teistele edasimüüjatele ja vahendajatele.

13 20. jaanuari 1998. aasta ringkirjas teatas Opel Nederland oma edasimüüjatele, et boonustasu maksmise peatamine ekspordiks müümisel on tühistatud tagasiulatuvalt.

14 21. aprillil 1999 saatis komisjon General Motors Nederlandile ja Opel Nederlandile vastuväiteteatise.

15 20. septembril 2000 võttis komisjon vastu vaidlusaluse otsuse.

Vaidlusalune otsus

16 Vaidlusaluse otsusega määras komisjon hagejale 43 miljoni euro suuruse trahvi EÜ artikli 81 lõike 1 rikkumise eest. Komisjon leiab selles otsuses, et Opel Nederland sõlmis Madalmaades asuvate Opeli edasimüüjatega kokkuleppeid, mille eesmärk oli teistes liikmesriikides asuvatele lõpptarbijatele ja samuti teistes liikmesriikides asuvatele Opeli edasimüüjatele Opeli sõidukite eksportimise piiramine või keelamine.

17 See järeldus tugines peamiselt järgmistel argumentidel: esiteks võttis Opel Nederland septembris 1996 vastu üldise strateegia, mille eesmärk oli kogu Madalmaadest väljapoole eksportimise piiramine või takistamine; teiseks viidi kogu Opel Nederlandi üldine strateegia ellu üksikmeetmete kaudu, mida rakendati tema edasimüüjate nõusolekul ainuõiguslike müügilepingute tegeliku täitmise käigus ja mis muutusid Opel Nederlandi ja tema Madalmaade valikulise turustusvõrgu edasimüüjate vaheliste suhete lahutamatuks osaks.

18 Vaidlusaluse otsuse kohaselt hõlmas üldine strateegia järgmisi meetmeid:

— piirav tarnepoliitika;

— 1. oktoobrist 1996 kuni 20. jaanuarini 1998 rakendatud piirav boonustasude poliitika, mis välistas boonustasudega jaemüügikampaaniatest ekspordi lõpptarbijatele;

— 31. augustist 24. oktoobrini 1996 rakendatud otsene, ilma eranditeta ekspordikeeld müügi korral lõpptarbijatele, ja 31. augustist 12. detsembrini 1996 rakendatud keeld müügi korral teistele Opeli edasimüüjatele.

19 Käsitledes trahvisumma kindlaksmääramist, ütleb vaidlusalune otsus, et komisjon peab vastavalt määruse nr 17 artiklile 15 arvestama kõiki antud asjas olulisi asjaolusid, eriti rikkumise raskust ja kestust.

20 Vaidlusaluses otsuses kvalifitseeris komisjon rikkumise väga raskeks, kuna Opel Nederland takistas ühtse turu eesmärgi saavutamist. Komisjon võttis arvesse Opeli kaubamärgi olulist seisundit Euroopa Liidu asjakohastel turgudel. Nimetatud otsuse kohaselt avaldas see rikkumine mõju ka teiste liikmesriikide turgudele. Opel Nederland tegutses tahtlikult, sest talle ei saanud tähelepanuta jääda, et kõnealuste meetmete eesmärk oli konkurentsi piiramine. Kokkuvõttes leidis komisjon, et 40 miljonit eurot on selle trahvi sobiv põhisumma.

21 Mis puutub rikkumise kestusesse, siis hindas komisjon, et toimepandud rikkumine kestis 1996. aasta augusti lõpust või septembri algusest kuni 1998. aasta jaanuarini, s. o 17 kuud, mis kujutab endast keskmise kestusega rikkumist. Arvestades vastavalt iga kolme konkreetse meetme kestust, leidis komisjon, et on põhjendatud suurendada 40 miljoni euro suurust summat 7,5%, s.o 3 miljonit eurot, mis suurendas trahvisumma 43 miljoni euroni.

22 Lõpuks leidis komisjon, et kergendavad asjaolud antud juhul puuduvad, täpsemalt seetõttu, et Opel Nederland jätkas selle rikkumise koosseisu olulise tunnuse — piiravate boonustasude poliitika — elluviimist pärast 11. ja 12. detsembril 1996 läbiviidud kontrolli.

Vaidlustatud kohtuotsus

23 General Motors Nederland ja Opel Nederland esitasid 30. novembril 2000 Esimese Astme Kohtu kantseleisse saabunud hagiavalduse, milles palutakse tühistada vaidlustatud otsus ja teise võimalusena tühistada selle otsusega määratud trahv või vähendada trahvisummat.

24 Esimeses väites eitasid General Motors Nederland ja Opel Nederland asjaolu, et Opel Nederland on võtnud vastu strateegia eesmärgiga takistada või piirata eranditult kogu eksporti. Dokumentide, millele komisjon tugines, täpsemalt 26. septembri 1996. aasta koosoleku protokolli täpsel lugemisel selgub, et selle strateegia eesmärk oli üksnes piirata juhuslikku eksporti volitamata edasimüüjatele, mis oli keelatud ka kehtivate ainuõiguslike müügilepingute alusel, mitte aga piirata lepingukohast eksporti lõpptarbijatele või teistele edasimüüjatele.

25 Esimese Astme Kohus leidis vaidlustatud kohtuotsuse punktis 45, et komisjoni argumendid põhinevad 26. septembri 1996. aasta koosoleku protokollil, mis kujutab endast lõppdokumenti Opel Nederlandi kõige kõrgemate vastutavate isikute võetud meetmete kohta.

26 Esimese Astme Kohus leidis vaidlustatud kohtuotsuse punktis 47, et hagejate arvamus, mille kohaselt Opel Nederland soovis lihtsalt piirata ainuõiguslike müügilepingutega vastuolus olevat eksporti, ei kajastu nimetatud protokollis mitte mingil viisil.

27 Vaidlustatud kohtuotsuse punktis 48 lisas Esimese Astme Kohus, et seda tõlgendust kinnitavad teatud sisedokumendid, mis näitavad, et Opel Nederlandi vastutavad isikud olid mures ekspordi suurenemise pärast ja et nad kaalusid ekspordi piiramise, kui mitte peatamise meetmeid.

28 Esimese Astme Kohus tõi vaidlustatud kohtuotsuse punktis 49 välja, et Opel Nederlandi otsus ekspordi korral boonustasu enam mitte maksta võis oma laadi tõttu puudutada üksnes ainuõiguslike müügilepingutega vastavuses olevat müüki, kuna boonustasu ei olnud kunagi makstud müügi korral teistele ostjatele peale lõpptarbija.

29 Esimese Astme Kohus lisas vaidlustatud kohtuotsuse punktis 50, et komisjoni tõlgendust kinnitas asjaolu, et otsuse vastuvõtmise hetkel ei olnud ekspordiga tegelemises kahtlustatavate edasimüüjate juures veel auditid toimunud ja et Opel Nederlandil ei olnud seega võimalik teada, kas „eksportijad" edasimüüjad olid tegelikult sõlminud müügilepinguid volitamata edasimüüjatega.

30 Vaidlustatud kohtuotsuse punktis 56 sedastas Esimese Astme Kohus, et komisjon leidis õigesti, et Opel Nederland võttis 26. septembril 1996 vastu üldise strateegia igasuguse ekspordi takistamiseks.

31 Teises väites kinnitavad General Motors Nederland ja Opel Nederland, et komisjon tegi faktivea ja rikkus õigusnorme, leides, et Opel Nederland rakendas EÜ artikliga 81 vastuolus olevat tarnimise piiramise poliitikat.

32 Vaidlustatud kohtuotsuse punktis 88 leidis Esimese Astme Kohus, et asjaolu, et edasimüüjatele teatati piiravast tarnemeetmest, ei ole piisavalt tõendatud, ja veel vähem on tõendatud, et see meede kuulus Opel Nederlandi ja tema edasimüüjate vaheliste lepinguliste suhete alla.

33 Neil asjaoludel leidis Esimese Astme Kohus, et teine väide on põhjendatud. Seepärast tühistas ta vaidlustatud otsuse osa, milles tuvastati EÜ artikli 81 lõikega 1 vastuolus oleva piirava tarnemeetme olemasolu.

34 Kolmandas väites kinnitasid General Motors Nederland ja Opel Nederland, et komisjon tegi faktivea ja rikkus õigusnorme, leides, et jaemüügi boonustasusid piirava süsteemi rakendamine on vastuolus EÜ artikliga 81.

35 Vaidlustatud kohtuotsuse punktis 98 tõi Esimese Astme Kohus kõigepealt välja, et ekspordiks müümise väljaarvamine Opel Nederlandi ja tema edasimüüjate vaheliste ainuõiguslike müügilepingute lahutamatuks osaks muutnud boonustasude süsteemist kujutab endast kokkulepet EÜ artikli 81 lõike 1 tähenduses.

36 Järgmiseks uuris Esimese Astme Kohus punktis 99 ja järgnevates punktides, kas kõnealuse meetme eesmärk oli konkurentsi piiramine.

37 Vaidlustatud kohtuotsuse punktis 100 leidis Esimese Astme Kohus, et komisjon oli õigesti tõdenud, et kuna boonustasusid ekspordilt enam ei makstud, vähenes eksportööride sellise müügi majanduslik tegutsemisvabadus võrreldes siseriikliku müügiga. Sellega seoses märkis Esimese Astme Kohus, et edasimüüjad olid sunnitud kas kohaldama välisklientidele vähem soodsaid tingimusi kui siseriiklikele klientidele, või leppima ekspordi korral väiksema vaheltkasuga. Ekspordi korral boonustasude maksmise lõpetamise tõttu muutus eksport Esimese Astme Kohtu arvates kas välisklientide või edasimüüjate jaoks vähem atraktiivseks. Esimese Astme Kohus leidis seetõttu, et see meede võib juba oma laadilt mõjutada eksporti negatiivselt, isegi kui tarnepiirangud ei seatud.

38 Esimese väite hindamisel lisas Esimese Astme Kohus vaidlustatud kohtuotsuse punktis 101, et Opel Nederlandi juhtkonna meetmed olid ajendatud ekspordi kasvust ja nende eesmärk oli seda vähendada.

39 Võttes arvesse kõnealuse meetme laadi ja selle eesmärke ning lähtudes selle rakendamise majanduslikust kontekstist, leidis Esimese Astme Kohus vaidlustatud kohtuotsuse punktis 102, et vastavalt väljakujunenud kohtupraktikale kujutab see meede endast kokkulepet, mille eesmärk on konkurentsi piiramine (vt selle kohta Euroopa Kohtu 1. veebruari 1978. aasta otsus kohtuasjas 19/77: Miller *vs.* komisjon, EKL 1977, lk 131, punkt 7; 8. novembri 1983. aasta otsus liidetud kohtuasjades 96/82–102/82, 104/82, 105/82, 108/82 ja 110/82: IAZ jt *vs.* komisjon, EKL 1982, lk 3369, punktid 23–25, ja 28. märtsi 1984. aasta otsus liidetud kohtuasjades 29/83 ja 30/83: CRAM ja Rheinzink *vs.* komisjon, EKL 1983, lk 1679, punkt 26).

40 Teise võimalusena väitsid General Motors Nederland ja Opel Nederland, et määratud 43 miljoni euro suurusel trahvil ei ole mõistlikku seost rikkumise raskuse ja kestusega. Lisaks ei arvestanud komisjon rikkumise tahtluse puudumist, selle

rikkumise piiratud mõju ühendusesisesele kaubandusele ja Opel Nederlandi poolt kohe omal algatusel võetud heastamismeetmeid.

41 Vaidlustatud kohtuotsuse punktis 199 leidis Esimese Astme Kohus, et määratud 40 miljoni euro suurune põhisumma paistab eeldusel, et kolm väidetavat meedet olid olemas, olevat vaidlusaluses otsuses õigustatud ja kohaselt põhjendatud. Esimese Astme Kohus hindas vaidlustatud kohtuotsuse punktis 200 sellegipoolest, et seda summat tuleb vähendada, võttes arvesse, et tarnet piirava meetme olemasolu ei ole tõendatud. Kohtuasja selliste asjaolude tõttu määras Esimese Astme Kohus trahvi põhisummaks rikkumise raskuse eest 33 miljonit eurot. Vaidlustatud kohtuotsuse punktis 203 leidis Esimese Astme Kohus ka, et komisjonipoolne trahvisumma suurendamine 7,5% võrra oli rikkumiste kestust arvestades põhjendatud. Seetõttu kujunes trahvi summaks 35 475 000 eurot.

Apellatsioonkaebus

42 General Motors Nederland ja Opel Nederland paluvad Euroopa Kohtul:

— tühistada vaidlustatud kohtuotsus nii väidetavat ekspordi piiramise üldist strateegiat kui ka Opel Nederlandi boonustasude poliitikat puudutavas ja nende asjaolude eest määratud trahvi kinnitavas osas;

— tühistada vaidlusalune otsus vaidlustatud kohtuotsusega veel tühistamata osas, mis puudutab Opel Nederlandi väidetavat ekspordi piiramise strateegiat ja boonustasude poliitikat ning määrab nende eest trahvi;

— 35 475 000 euro suurust trahvi igal juhul vähendada;

— teise võimalusena saata kohtuasi tagasi Esimese Astme Kohtule uuesti läbivaatamiseks vastavalt Euroopa Kohtu otsusele;

— kohtukulud mõista välja komisjonilt.

43 Komisjon palub Euroopa Kohtul jätta apellatsioonkaebus rahuldamata ja mõista kohtukulud välja General Motors Nederlandilt ja Opel Nederlandilt.

44 20. juuni 2005. aasta kirjaga teavitasid General Motors Nederland ja Opel Nederland Euroopa Kohut, et need kaks äriühingut on ühinenud ning moodustavad nüüdsest ühe äriühingu ärinimega „General Motors BV" (edaspidi „General Motors").

Esimene väide

General Motorsi argumendid

45 Esimeses väites toob General Motors välja, et Esimese Astme Kohus rikkus õigusnorme, kinnitades komisjoni seisukohta, et Opel Nederland rakendas kogu eksporti piiravat üldist poliitikat.

46 Esiteks väidab General Motors, et Esimese Astme Kohtu arutluskäik moonutab ilmselgelt 26. septembri 1996. aasta koosoleku protokolli sõnastust, mis ei sisalda ühtegi viidet mingile kogu eksporti piiravale üldisele strateegiale.

47 Teiseks toob General Motors välja, et Esimese Astme Kohus rikkus põhjendamiskohustust, leides ühest küljest, et komisjoni argumendid ei rajanenud Opel Nederlandi sisedokumentidel, ja tuginedes teisest küljest ise tegelikult nendele samadele dokumentidele kogu ekspordi piiramise üldise strateegia olemasolu sedastamisel.

48 Kolmandaks leiab General Motors, et Esimese Astme Kohtu arutluskäik on ringikujuline. Kohus leiab, et see rajaneb esmalt boonustasude poliitikal, millest tehakse järeldus kogu mootorsõidukite ekspordi piiramise üldise strateegia olemasolu kohta, ja see tugineb omakorda väidetaval üldisel strateegial, mis on kinnitus selle boonustasude poliitika piirava olemuse kohta.

49 Viimaks toob General Motors välja, et Esimese Astme Kohus rikkus põhjendamiskohustust ja moonutas tõendeid, asudes vaidlustatud kohtuotsuse punktis 50 seisukohale, et komisjoni tõlgendust kinnitab asjaolu, et 26. septembri 1996. aasta koosoleku ajaks ei olnud edasimüüjate juures läbiviidud auditid veel toimunud ja et Opel Nederland ei saanud seega teada, kas „eksportijad" edasimüüjad olid tegelikult sõlminud müügilepinguid volitamata edasimüüjatega. Tegelikkuses oli General Motorsi väitel enne 26. septembri 1996. aasta koosolekut läbi viidud vähemalt üks audit. Lisaks saadeti enne seda koosolekut edasimüüjatele kiri, milles Opel Nederland palus teavet müügi korrapärasuse kohta, kuid millele edasimüüjad ei andnud ühtegi rahuldavat vastust.

Euroopa Kohtu hinnang

50 Nagu on välja toodud kohtujuristi ettepaneku punktis 51, soovib General Motors oma esimeses väites, olgugi et ta tugineb põhjendamisvigadele, tegelikult vaidlustada Esimese Astme Kohtu poolt faktidele antud hinnangut; täpsemalt, vaidlustada teatavate faktide ja dokumentide tõenduslikku väärtust, mis viisid Esimese Astme Kohtu järeldusele, et Opel Nederland võttis vastu kogu eksporti takistava üldise strateegia.

51 Selles osas tuleneb EÜ artiklist 225 ja Euroopa Kohtu põhikirja artikli 58 esimesest lõigust, et ühelt poolt on ainult Esimese Astme Kohtus pädev fakte tuvastama, välja arvatud juhul, kui tema poolt tuvastatu sisuline ebaõigsus tuleneb temale esitatud toimikumaterjalidest, ja teiselt poolt fakte hindama. Kui Esimese Astme Kohus on fakte tuvastanud või hinnanud, on Euroopa Kohus vastavalt EÜ artiklile 225 pädev kontrollima nende faktide õiguslikku kvalifikatsiooni ja Esimese Astme Kohtu poolt neist tuletatud õiguslikke tagajärgi (vt täpsemalt 17. detsembri 1998. aasta otsus kohtuasjas C-185/95 P: Baustahlgewebe *vs.* komisjon, EKL 1995, lk I-8417, punkt 23).

52 Seega puudub Euroopa Kohtul pädevus tuvastada fakte ja põhimõtteliselt uurida tõendeid, mida Esimese Astme Kohus on nende faktide tõendamiseks vastu võtnud. Juhul kui need tõendid on hangitud õiguspäraselt, kui on järgitud õiguse üldpõhimõtteid ja tõendamiskohustust ning tõendite hankimist puudutavaid menetlusnorme, on üksnes Esimese Astme Kohus pädev hindama talle esitatud tõendite tõenduslikku väärtust (vt eelkõige 17. detsembri 1996. aasta otsus kohtuasjas C-19/95 P: San Marco *vs.* komisjon, EKL 1996, lk I-4435, punkt 40). Järelikult ei kujuta see hindamine — välja arvatud juhul, kui tõendeid on moonutatud — endast Euroopa Kohtu kontrollile alluvat õiguslikku küsimust (vt eespool viidatud kohtuotsus Baustahlgewebe *vs.* komisjon, punkt 24).

53 Seetõttu tuleb kontrollida üksnes neid General Motorsi argumente, mille eesmärk on näidata, et Esimese Astme Kohus on tõendeid moonutanud.

54 Sellega seoses tuleb märkida, et selline moonutamine peab olema toimikumaterjalidest tulenevalt ilmne, ilma et oleks vaja fakte ja tõendeid uuesti hindama asuda (9. juuli 2004. aasta määrus kohtuasjas C-116/03 P: Fichtner *vs.* komisjon, kohtulahendite kogumikus ei avaldata, punkt 34).

55 Seoses General Motorsi argumendiga, mille kohaselt Esimese Astme Kohus moonutas 26. septembri 1996. aasta koosoleku protokolli sisu, leides, et see kinnitab ekspordi piiramise üldist strateegiat, on selge, et General Motors Nederland ja Opel Nederland on Esimese Astme Kohtus omaks võtnud, et dokumendid, millele komisjon tugines, ja eelkõige kõnealune protokoll, kinnitavad, et oli olemas strateegia, millega piirati ainuõiguslike müügilepingutega keelatud eksporti volitamata edasimüüjatele.

56 Kuna 26. septembri 1996. aasta protokoll mainib erinevaid ekspordi piiramise meetmeid, sealhulgas ekspordi väljaarvamist boonustasude kampaaniatest, tegemata vahet süstemaatilisel ja juhuslikul ekspordil, ei ole General Motors tõendanud, et Esimese Astme Kohus on seda dokumenti ilmselt moonutanud.

57 Seoses General Motorsi argumendiga, mille kohaselt Esimese Astme Kohus on moonutanud tõendusmaterjali, andes vaidlustatud kohtuotsuse punktis 50 teatava tähtsuse asjaolule, et kõik edasimüüjate juures läbiviidud auditid toimusid pärast 26. septembrit 1996, piisab, kui tõdeda, et igal juhul ei kujuta Esimese Astme Kohtu poolt nimetatud punktis 50 leitu endast tõendusmaterjali moonutamist, mis võiks mõjutada Esimese Astme Kohtu järeldust eespool mainitud üldise strateegia olemasolu osas.

58 Neil asjaoludel tuleb esimene väide tagasi lükata kui osaliselt vastuvõetamatu ja osaliselt põhjendamata.

Teine väide

General Motorsi argumendid

59 Teises väites toob General Motors välja, et Esimese Astme Kohus on rikkunud õigusnorme, kinnitades komisjoni seisukohta, et jaemüügi boonustasusid piirava süsteemi rakendamine on vastuolus EÜ artikliga 81.

60 General Motors väidab esiteks, et kokkuleppe eesmärgiks saab pidada konkurentsi piiramist EÜ artikli 81 tähenduses siis, kui kohe esmapilgul on ilmselge, et selle ainus eesmärk või nähtav mõju on konkurentsi oluline piiramine. General Motorsi väitel ei saa Opel Nederlandi boonustasude poliitikat pidada selliseks kokkuleppeks.

61 Teiseks kinnitab General Motors, et vaidlustatud kohtuotsuse punktis 102 Esimese Astme Kohtu poolt seoses teiste ekspordikeeldude või eksporditakistustega viidatud kohtupraktika ei toeta Esimese Astme Kohtu järeldust, mille kohaselt Opel Nederlandi boonustasude poliitika eesmärgiks tuleb pidada konkurentsi piiramist EÜ artikli 81 tähenduses. Selle mõiste liiga lai tõlgendus toob ka kaasa konkurentsi jaoks täiesti ohutute kokkulepete rikkumistena käsitlemise ohu ja vaidlustamise võimaluste puudumisel rikub süütuse presumptsiooni ja õigust olla ärakuulatud.

62 Kolmandaks leiab General Motors, et vaidlustatud kohtuotsuse punktis 100 Esimese Astme Kohtu poolt tehtud võrdlus riigisisese müügi ja ekspordi vahel ei ole asjakohane. General Motors märgib, et kuna edasimüüjad võisid olenemata boonustasude maksmisest vaheltkasu teenida ja kuna autotarned ei olnud piiratud, ei vähendanud Opel Nederlandi boonustasude poliitika Hollandi edasimüüjate huvi eksportimise vastu boonustasude kampaaniate ajal. Igal juhul toob General Motors välja, et kuna Madalmaade-sisese müügi ja ekspordi majanduslikud tingimused on väga erinevad, eriti Hollandi kõrget mootorsõidukite maksu silmas pidades, ei toonud ekspordi väljaarvamine boonustasude kampaaniatest tingimata kaasa hindade tõusu või ekspordi müügitulu kahanemist võrreldes siseriikliku müügiga.

63 Neljandaks toob General Motors välja, et Esimese Astme Kohus on vaidlustatud kohtuotsuse punktis 101 ekslikult tuginenud Opel Nederlandi tahtlusele, järeldades piirava eesmärgiga kokkuleppe olemasolu EÜ artikli 81 tähenduses. Vastupidi, eesmärki, mis on kokkuleppel nimetatud artikli tähenduses, tuleb hinnata objektiivselt, mitte ühe poole subjektiivsele tahtele viidates.

Euroopa Kohtu hinnang

64 Seoses selle väite esimese osaga piisab, kui sedastada, nagu on täpsustatud ka kohtujuristi ettepaneku punktis 67, et vastupidiselt General Motorsi poolt väidetule võib kokkuleppe eesmärgiks pidada konkurentsi piiramist isegi siis, kui selle ainus eesmärk ei ole konkurentsi piiramine, vaid sellel on ka teisi, õiguspäraseid eesmärke (vt 13. juuli 1966. aasta otsus liidetud kohtuasjades 56/64 ja 58/64: Consten ja Grundig *vs.* komisjon, EKL 1966, lk 429, 496; eespool viidatud kohtotsus IAZ jt *vs.* komisjon, punkt 25; 8. juuli 1999. aasta otsus kohtuasjas C-235/92 P: Montecatini *vs.* komisjon, EKL 1999, lk I-4539, punkt 122, ja 15. oktoobri 2002. aasta otsus liidetud kohtuasjades 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 jt *vs.* komisjon, EKL 2002, lk I-8375, punkt 491).

65 Sellest järeldub, et teise väite esimene osa tuleb tagasi lükata.

66 Seoses teise väite teise osaga tuleneb nii vaidlustatud kohtuotsuse punktis 102 viidatud kohtupraktikast kui Esimese Astme Kohtu poolt selles punktis õigesti märgitust, et selleks, et kindlaks teha, kas kokkuleppel on konkurentsi piirav eesmärk EÜ artikli 81 tähenduses, tuleb arvesse võtta mitte üksnes kokkuleppe tingimusi, vaid ka teisi tegureid, nagu kokkuleppe kui sellise poolt selle majanduslikus ja õiguslikus kontekstis taotletavaid eesmärke.

67 Olgugi, et vaidlustatud kohtuotsuse punktis 102 viidatud kohtupraktika puudutab ekspordikeelde või võrreldavaid piiranguid, tuleneb sellest kohtupraktikast, et turustamise valdkonnas sõlmitud kokkuleppel on piirav iseloom EÜ artikli 81 tähenduses, kui sellest ilmneb selgelt tahe kohelda eksporti vähemsoodsalt kui riigisisest müüki ja see viib kõnealuse turu eraldamiseni (vt selle kohta täpsemalt eespool viidatud kohtuotsus IAZ, punkt 23).

68 Nagu on kinnitatud kohtujuristi ettepaneku punktis 72, võidakse selline eesmärk saavutada mitte üksnes otseste ekspordi piiramise meetmete, vaid ka kaudsete meetmete abil, nagu käesolevas kohtuasjas, kuna nad puudutavad kõnealuste tehingute majanduslikke tingimusi.

69 Seega ilmneb, et Esimese Astme Kohus võis oma arutluskäiku toetada viitega vaidlustatud kohtuotsuse punktis 102 viidatud kohtupraktikale.

70 Neil asjaoludel ei saa asuda seisukohale, et see kohtuotsus sisaldab liiga laia konkurentsi piirava kokkuleppe määratlust EÜ artikli 81 tähenduses, mis võiks rikkuda süütuse presumptsiooni või õigust olla ära kuulatud.

71 Seega tuleb teise väite teine osa tagasi lükata.

72 Käsitledes järgnevalt teise väite kolmandat osa, tuleb välja tuua, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt tuleb selleks, et hinnata, kas kokkulepet tuleb pidada keelatuks selle konkurentsi kahjustava tagajärje tõttu, uurida konkurentsi reaalset toimimist olukorras, kus vaidlusalust kokkulepet ei oleks sõlmitud (vt 28. mai 1998. aasta otsus kohtuasjas C-7/95 P: Deere *vs.* komisjon, EKL 1998, lk I-3111, punkt 76, ja 28. mai 1998. aasta otsus kohtuasjas C-8/95 P: New Holland Ford *vs.* komisjon, EKL 1998, lk I-3175, punkt 90).

73 Nagu on välja toodud kohtujuristi ettepaneku punktis 74, tuleb käesoleva kohtuasja esemeks olevas olukorras uurida Hollandi edasimüüjate tegevust ja kõnealuse turu konkurentsiolukorda olukorras, kus eksporti ei ole boonustasude poliitikast välja arvatud.

74 Ilmneb, et Esimese Astme Kohus on sellise uurimise läbi viinud, leides nimelt vaidlustatud kohtuotsuse punktis 100, et kui ekspordilt ei makstud enam boonustasusid, vähenes nende edasimüüjate sellise müügi teostamise majanduslik tegutsemisvabadus võrreldes nende riigisisese müügi tegutsemisvabadusega.

75 Seda järeldust ei mõjuta asjaolu, et riigisisene müük Madalmaades ja eksport ei allu vastava ühtlustamise puudumisel samadele maksutingimustele.

76 Eeltoodust lähtudes tuleb teise väite kolmas osa tagasi lükata kui põhjendamata.

77 Lõpuks, seoses teise väite neljanda osaga, mille kohaselt Esimese Astme Kohus tegi vaidlustatud kohtuotsuse punktis 101 vea, tuginedes Opel Nederlandi tahtlusele piirata konkurentsi, tuleb täpsustada, et selle tahtluse tõendamine ei ole vajalik asjaolu, et teha kindlaks, kas selline piiramine on kokkuleppe eesmärk (vt selle kohta eespool viidatud kohtuotsus Miller *vs.* komisjon, punkt 18, ning eespool viidatud kohtuotsus CRAM ja Rheinzink *vs.* komisjon, punkt 26).

78 Teisest küljest, kuigi poolte tahtlus ei kujuta endast kokkuleppe konkurentsi piirava olemuse kindlakstegemiseks vajalikku asjaolu, ei takista miski komisjonil või ühenduse kohtutel seda tahtlust arvesse võtmast (vt selle kohta eespool viidatud kohtuotsus IAZ jt *vs.* komisjon, punktid 23–25).

79 Eelnevast tuleneb, nagu on välja toodud ka kohtujuristi ettepaneku punktis 79, et Esimese Astme Kohus võis õiguspäraselt tugineda ka Opel Nederlandi tahtlusele, et kindlaks teha, kas ekspordiks müügi boonustasude süsteemist väljaarvamise eesmärk oli konkurentsi piiramine EÜ artikli 81 tähenduses.

80 Seega tuleb teise väite neljas osa ja seetõttu ka teine väide tervikuna tagasi lükata.

Kolmas väide

General Motorsi argumendid

81 General Motors väidab, et Esimese Astme Kohus on rikkunud õigusnorme, kinnitades komisjoni poolt vaidlusaluses otsuses määratud trahviarvestust selle olulises osas.

82 Esiteks leiab ta, et vaidlusalune otsus rikub trahviga seotud põhjenduse osas määruse nr 17 artikli 15 lõiget 2, kuna see tugineb ebaõigetele järeldustele väidetava ekspordi piiramise üldise strateegia olemasolu kohta ning boonustasude poliitika vastavuse kohta EÜ artiklile 81.

83 Teiseks väidab General Motors, et Esimese Astme Kohus rikkus õigusnorme ja moonutas tõendeid, leides, et Opel Nederlandi tegevust, mis järgnes komisjoni esimestele sekkumistele, ei saa käsitleda rikkumise lõpetamisena.

84 Kolmandaks väidab General Motors, et paljudel teistel juhtudel on komisjon käsitlenud rikkumise kiiret lõpetamist kergendava asjaoluna, mis õigustab trahvi vähendamist. Ta viitab muu hulgas komisjoni 20. juuni 2001. aasta otsusele 2002/405/EÜ EÜ artikli 82 kohaldamise menetluses (juhtum nr COMP/E-2/36.041/PO — Michelin) (EÜT 2002, L 143, lk 1), milles rikkumise lõpetamine, mis leidis aset enne komisjoni vastuväidete esitamist, kuid kolm aastat pärast uurimise algust ja poolteist aastat pärast komisjoni teostatud kohapealset kontrolli, tõi kaasa „õiguse kergendavatele asjaoludele".

Euroopa Kohtu hinnang

85 Esiteks tuleb tõdeda, et kolmanda väite esimene osa on otseselt seotud General Motorsi poolt kahe esimese väite toetuseks esitatud argumendiga, mille kohaselt boonustasude süsteem ei kujuta endast EÜ artikli 81 rikkumist. Kuna see argument lükati nende väidete hindamisel tagasi, tuleb tagasi lükata ka kolmanda väite esimene osa.

86 Seoses kolmanda väite teise ja kolmanda osaga tuleb märkida, et suunised määruse nr 17 artikli 15 lõike 2 ja ESTÜ asutamislepingu artikli 65 lõike 5 kohaselt määratavate trahvide arvutamise meetodi kohta näevad ette trahvi põhisumma vähendamise selliste kergendavate asjaolude puhul, nagu rikkumise lõpetamine kohe pärast komisjoni esimesi sekkumisi.

87 Vaidlust ei ole selle üle, et Opel Nederland ei lõpetanud boonustasude süsteemi enne kui 20. jaanuaril 1998, s.o enam kui aasta pärast komisjoni esimesi sekkumisi.

88 Neil asjaoludel, isegi kui komisjon on sarnastel asjaoludel trahvi vähendanud, võis Esimese Astme Kohus vaidlustatud kohtuotsuse punktis 204 õigesti leida, et komisjon ei pidanud vaidlusaluses otsuses arvestama kergendavate asjaoludega.

89 Seega tuleb kolmanda väite teine ja kolmas osa ja seetõttu ka kolmas väide tervikuna tagasi lükata.

90 Kuna ükski General Motorsi poolt apellatsioonkaebuse toetuseks esitatud väide ei ole põhjendatud, tuleb apellatsioonkaebus jätta rahuldamata.

Kohtukulud

91 Vastavalt kodukorra artikli 69 lõikele 2, mida sama kodukorra artikli 118 alusel kohaldatakse ka apellatsioonkaebuste suhtes, on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud hüvitama kohtukulud, kui vastaspool on seda nõudnud. Kuna General Motors on kohtuvaidluse kaotanud, jäetakse kohtukulud vastavalt komisjoni nõudele General Motorsi kanda.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (kolmas koda) otsustab:

1. Jätta apellatsioonkaebus rahuldamata.

2. Mõista kohtukulud välja General Motors BV-lt.

Allkirjad