ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (tretia komora)

zo 6. apríla 2006 *

Vo veci C-551/03 P,

ktorej predmetom je odvolanie podľa článku 56 Štatútu Súdneho dvora, podané 29. decembra 2003,

General Motors BV, predtým General Motors Nederland BV a Opel Nederland BV, so sídlom v Lage Mosten (Holandsko), v zastúpení: D. Vandermeersch a R. Snelders, advocaten, ako aj T. Graf, Rechtsanwalt, s adresou na doručovanie v Luxemburgu,

odvolateľ,

ďalší účastník konania:

Komisia Európskych spoločenstiev, v zastúpení: W. Mölls a A. Whelan, splnomocnení zástupcovia, za právnej pomoci J. Flynn, QC, s adresou na doručovanie v Luxemburgu,

žalovaná v prvostupňovom konaní,

* Jazyk konania: angličtina.

SÚDNY DVOR (tretia komora),

v zložení: predseda tretej komory A. Rosas, sudcovia J. Malenovský, S. von Bahr (spravodajca), A. Borg Barthet a U. Lõhmus,

generálny advokát: A. Tizzano,
tajomník: L. Hewlett, hlavná referentka,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní zo 14. júla 2005,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 25. októbra 2005,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 General Motors BV svojím odvolaním navrhuje čiastočné zrušenie rozsudku Súdu prvého stupňa Európskych spoločenstiev z 21. októbra 2003, General Motors Nederland a Opel Nederland/Komisia (T-368/00, Zb. s. II-4491, ďalej len „napadnutý rozsudok"), ktorým Súd prvého stupňa čiastočne zrušil rozhodnutie Komisie 2001/146/ES z 20. septembra 2000 týkajúce sa konania podľa článku 81 Zmluvy ES [*neoficiálny preklad*] (vec COMP/36.356 — Opel) (Ú. v. ES L 59, 2001, s. 1, ďalej len „sporné rozhodnutie").

Skutkové okolnosti

2 Skutkový stav a právny rámec, ktoré vyplývajú z napadnutého rozsudku, možno zhrnúť takto.

3 Opel Nederland BV (ďalej len „Opel Nederland") bol založený 30. decembra 1994 ako 100% dcérska spoločnosť General Motors Nederland BV (ďalej len „General Motors Nederland"). Je jedinou vnútroštátnou spoločnosťou predávajúcou značku Opel v Holandsku. Predmet jeho podnikania zahŕňa dovoz, vývoz a veľkoobchod s osobnými automobilmi, ako aj s náhradnými dielmi a príslušenstvom. Uzavrel koncesionárske zmluvy týkajúce sa predaja a servisu s približne 150 koncesionármi, ktorí sú v dôsledku toho súčasťou distribučnej siete Opel v Európe ako autorizovaní predajcovia.

4 Koncesionárske zmluvy sú za určitých podmienok vyňaté z uplatňovania článku 85 ods. 1 Zmluvy o ES (teraz článok 81 ods. 1 ES) nariadením Komisie (EHS) č. 123/85 z 12. decembra 1984 o uplatňovaní článku [81] ods. 3 Zmluvy o EHS na kategórie zmlúv o distribúcii a predajnom a popredajnom servise osobných automobilov (Ú. v. ES L 15, 1985, s. 16). Toto nariadenie bolo od 1. októbra 1995 nahradené nariadením Komisie (ES) č. 1475/95 z 28. júna 1995 (Ú. v. ES L 145, s. 25).

5 Článok 3 ods. 10 písm. a) oboch týchto nariadení oprávňuje výrobcu a/alebo jeho dovozcu, aby zakázal koncesionárom dodávať zmluvné výrobky a príslušenstvo predajcovi, ktorý nepatrí do predajnej siete. Tie isté nariadenia však výrobcu a/alebo jeho dovozcu neoprávňujú, aby zakázal koncesionárom dodávať zmluvné výrobky

a príslušenstvo konečným spotrebiteľom, ich splnomocneným sprostredkovateľom alebo ostatným koncesionárom, ktorí patria do distribučnej siete výrobcu a/alebo jeho dovozcu.

6 Opel Nederland zaslal 28. a 29. augusta 1996 list 18 koncesionárom, ktorí v priebehu prvého polroka 1996 vyviezli aspoň 10 vozidiel. Tento list znie takto:

„... Zistili sme, že vaša spoločnosť predala v priebehu prvej polovice roku 1996 do zahraničia značné množstvo vozidiel Opel. Z nášho pohľadu sú tieto množstvá značné preto, že máme silné podozrenie, že tieto predaje sú v rozpore so znením a duchom súčasnej alebo budúcej koncesionárskej zmluvy Opel. ... Máme v úmysle porovnať vašu odpoveď s údajmi uvedenými vo vašom účtovníctve. Budeme vás informovať o ďalšom postupe. Vyššie uvedené nemení nič na skutočnosti, že ste hlavne povinní dosahovať dobré obchodné výsledky vo vašej konkrétnej oblasti pôsobnosti...“

7 Na schôdzi konanej 26. septembra 1996 sa vedenie Opel Nederland rozhodlo prijať určité opatrenia týkajúce sa vývozu z Holandska. Zápisnica z tohto stretnutia opisuje tieto opatrenia takto:

„... Prijaté rozhodnutia:

1. Opel Nederland vykoná audit u všetkých koncesionárov (20), o ktorých sa vie, že uskutočňujú vývozy. Poradie je zostupné, ako je uvedené na zozname vyvážajúcich koncesionárov z 26. septembra 1996. Pán Naval [finančný riaditeľ] zorganizuje tieto audity.

2. Pán de Heer [riaditeľ predaja a marketingu] odpovie všetkým koncesionárom, ktorí odpovedali na prvý list o činnostiach týkajúcich sa vývozu, ktorý im Opel poslal. Budú informovaní o organizácii auditov a aj o ťažkostiach pri dodávkach, ktorých následkom je obmedzené prideľovanie vozidiel.

3. Vedúci oblasti predajných služieb v nasledujúcich dvoch týždňoch prediskutujú činnosti týkajúce sa vývozu s vyvážajúcimi koncesionármi. Koncesionári budú informovaní, že z dôvodu problémov dostupnosti výrobkov budú dostávať (až do odvolania) len také množstvo výrobkov, ktoré určí ich norma hodnotenia predaja. Budú vyzvaní, aby vedúcemu oblasti oznámili, ktoré z objednaných výrobkov si skutočne želajú dostať. Je na samotných koncesionároch, aby vyriešili problémy, ktoré by mohli vzniknúť vo vzťahu k ich kupujúcim.

4. Koncesionári, ktorí oznámia vedúcemu oblasti, že neplánujú prestať s vývozom vozidiel vo veľkom rozsahu, budú pozvaní na stretnutie s pánom De Leeuwom [generálny riaditeľ] a pánom De Heerom 22. októbra 1996.

5. Pán Noteboom [riaditeľ personálu predaja] požiada GMAC, aby overil stav zásob koncesionára s cieľom určiť presný počet výrobkov, ktoré sa u neho ešte nachádzajú. Je potrebné počítať s tým, že veľká časť bola medzitým vyvezená.

6. Do budúcna sa nebudú brať do úvahy vozidlá predané v rámci predajných akcií, ktoré nebudú zaregistrované v Holandsku. Naši konkurenti uplatňujú podobné podmienky.

7. Pán Aukema [vedúci pre distribúciu tovaru] vypustí mená vyvážajúcich koncesionárov zo zoznamov vytvorených na účely propagačných akcií. Ich ďalšia účasť bude závisieť od výsledkov auditov.

8. Pán Aelen [riaditeľ finančného personálu] napíše koncesionárom list, v ktorom ich informuje, že Opel Nederland bude od 1. októbra 1996 účtovať 150 NLG za poskytnutie na žiadosť úradných dovozných vyhlásení, ako je typové schválenie vozidla, ako aj za prípravu colných dokumentov, pre niektoré vozidlá oslobodené od dane (určené napríklad pre diplomatov).“

8 Po listoch z 28. a 29. augusta 1996 a odpovediach koncesionárov na ne zaslal Opel Nederland 30. septembra 1996 18 dotknutým koncesionárom nový list. Tento list znie takto:

„... Vaša odpoveď nás sklamala, pretože z nej vyplýva, že nemáte žiadne poňatie o spoločných záujmoch všetkých koncesionárov Opel a Opel Nederland. Naše audítorské oddelenie prekontroluje vaše vyhlásenia. Až do získania výsledkov tejto kontroly nebudete dostávať informácie o akciách, pretože si nie sme istí správnosťou vašich údajov...“

9 Plánované audity sa uskutočnili v čase od 19. septembra do 27. novembra 1996.

10 Dňa 24. októbra 1996 Opel Nederland rozposlal všetkým koncesionárom obežník o predaji konečným užívateľom v zahraničí. Podľa tohto obežníka môžu koncesionári predávať konečným užívateľom s bydliskom v Európskej únii a títo užívatelia môžu použiť aj služby sprostredkovateľa.

11 Po informáciách, že Opel Nederland sledoval stratégiu spočívajúcu v systematickom sťažovaní vývozu nových vozidiel z Holandska do iných členských štátov, Komisia Európskych spoločenstiev 4. decembra 1996 nariadila rozhodnutím vykonať vyšetrovanie podľa článku 14 ods. 3 nariadenia Rady č. 17 zo 6. februára 1962 Prvého nariadenia implementujúceho články [81] a [82] zmluvy (Ú. v. ES 1962, 13, s. 204, Mim. vyd. 08/001, s. 3). Toto vyšetrovanie bolo vykonané 11. a 12. decembra v Opel Nederland a v de Van Twist, koncesionára Opel v Dordrechte (Holandsko).

12 Dňa 12. decembra 1996 Opel Nederland rozposlal koncesionárom usmernenia o predaji nových vozidiel predajcom a sprostredkovateľom.

13 Obežníkom z 20. januára 1998 Opel Nederland informoval svojich koncesionárov, že vylúčenie vyplácania prémií v prípade predaja na vývoz bolo so spätnou účinnosťou zrušené.

14 Dňa 21. apríla 1999 Komisia doručila General Motors Nederland a Opel Nederland oznámenie o výhradách.

15 Dňa 20. septembra 2000 Komisia prijala sporné rozhodnutie.

Sporné rozhodnutie

16 Komisia sporným rozhodnutím uložila žalobcom pokutu vo výške 43 miliónov eur z dôvodu porušenia článku 81 ods. 1 ES. Komisia v tomto rozhodnutí prišla k záveru, že Opel Nederland uzavrel s koncesionármi Opel so sídlom v Holandsku zmluvy smerujúce k obmedzeniu alebo zákazu predaja na vývoz vozidiel Opel konečným používateľom s bydliskom v iných členských štátoch a koncesionárom Opel takisto so sídlom v iných členských štátoch.

17 Tento záver sa zakladal na týchto hlavných tvrdeniach: po prvé, v septembri 1996 Opel Nederland prijal všeobecnú stratégiu s cieľom obmedziť alebo zabrániť akémukoľvek predaju na vývoz z Holandska, po druhé, všeobecná stratégia Opel Nederland bola vykonávaná pomocou individuálnych opatrení, ktoré sa uskutočňovali po spoločnej dohode s jeho koncesionármi v rámci praktického vykonávania koncesionárskych zmlúv, a ktoré sa stali integrálnou súčasťou zmluvných vzťahov, ktoré Opel Nederland udržiaval s koncesionármi zo svojej selektívnej distribučnej siete v Holandsku.

18 Podľa sporného rozhodnutia zahŕňala všeobecná stratégia predovšetkým tieto opatrenia:

— obmedzujúcu politiku zásobovania,

— obmedzujúcu politiku v oblasti prémií vylučujúcu predaj na vývoz konečným spotrebiteľom z prémiových akcií na maloobchodný predaj, ktorá sa uplatňovala v období od 1. októbra 1996 do 20. januára 1998,

— priamy zákaz vývozu bez rozdielu, uplatňovaný v období od 31. augusta do 24. októbra 1996, pokiaľ ide o predaj konečným spotrebiteľom, a v období od 31. augusta do 12. decembra 1996, pokiaľ ide o predaj iným koncesionárom Opel.

19 Pokiaľ ide o stanovenie výšky pokuty, sporné rozhodnutie uvádza, že Komisia je na základe ustanovení článku 15 nariadenia č. 17 povinná zohľadniť všetky okolnosti daného prípadu, a predovšetkým závažnosť porušenia a jeho trvanie.

20 Komisia kvalifikovala v spornom rozhodnutí porušenie ako veľmi vážne, pretože Opel Nederland bránila uskutočneniu cieľa jednotného trhu. Zohľadnila významné postavenie, ktoré má značka Opel na dotknutých trhoch v Únii. Podľa tohto rozhodnutia sa účinky porušenia prejavili aj na trhoch v iných členských štátoch. Opel Nederland konal úmyselne, pretože si musel uvedomovať, že cieľom dotknutých opatrení bolo obmedzovanie hospodárskej súťaže. Komisia v dôsledku toho prišla k záveru, že suma 40 miliónov eur je primeraným základom na určenie výšky tejto pokuty.

21 Pokiaľ ide o trvanie porušenia, Komisia prišla k záveru, že spôsobené porušenie trvalo od konca augusta alebo od začiatku septembra 1996 do januára 1998, teda 17 mesiacov, čo predstavuje stredne dlho trvajúce porušenie. Komisia po zohľadnení trvania jednotlivých troch opatrení usúdila, že je opodstatnené zvýšiť sumu 40 miliónov eur o 7,5%, teda o 3 milióny eur, v dôsledku čoho sa pokuta zvýšila na 43 miliónov eur.

22 Komisia nakoniec usúdila, že v prejednávanej veci nie sú dané poľahčujúce okolnosti najmä preto, že Opel Nederland pokračoval vo vykonávaní podstatnej zložky porušenia, teda politiky v oblasti obmedzených prémií, aj po vyšetrovaní vykonanom 11. a 12. decembra 1996.

Napadnutý rozsudok

23 General Motors Nederland a Opel Nederland návrhom podaným do kancelárie Súdu prvého stupňa 30. novembra 2000 podali žalobu smerujúcu k zrušeniu sporného rozhodnutia, subsidiárne k zrušeniu alebo zníženiu pokuty uloženej týmto rozhodnutím.

24 General Motors Nederland a Opel Nederland v rámci svojho prvého žalobného dôvodu spochybnili, že by Opel Nederland niekedy prijal stratégiu smerujúcu k zamedzeniu alebo obmedzeniu všetkých vývozov bez rozdielu. Presná analýza dokumentov, o ktoré sa Komisia opiera, predovšetkým zápisnice zo schôdze konanej 26. septembra 1996, preukazuje, že cieľom stratégie bolo iba obmedzenie neregulárneho predaja na vývoz neautorizovaným predajcom, ktorý je zakázaný platnými koncesionárskymi zmluvami, a nie obmedzenie dovolených vývozov konečným spotrebiteľom alebo iným koncesionárom.

25 Súd prvého stupňa v bode 45 napadnutého rozsudku konštatoval, že tvrdenia Komisie sa zakladali na zápisnici zo schôdze vedenia 26. septembra 1996, ktorá je konečným dokumentom týkajúcim sa opatrení prijatých najvyšším vedením Opel Nederland.

26 Súd prvého stupňa v bode 47 napadnutého rozsudku uviedol, že tvrdenie žalobcov, že Opel Nederland chcel obmedziť iba vývozy, ktoré sú v rozpore s koncesionárskymi zmluvami, sa nijako neodráža v znení zápisnice.

27 V bode 48 napadnutého rozsudku Súd prvého stupňa dodáva, že tento výklad bol potvrdený aj preštudovaním niektorých interných dokumentov, ktoré preukazujú, že vedenie Opel Nederland bolo znepokojené zvýšením vývozov a že zvažovalo opatrenia s cieľom obmedziť, ak nie zastaviť, všetky vývozy.

28 Súd prvého stupňa ďalej v bode 49 napadnutého rozsudku konštatoval, že rozhodnutie Opel Nederland ukončiť poskytovanie prémií za predaj na vývoz sa vzhľadom na svoju povahu mohlo vzťahovať iba na predaje, ktoré sú v súlade s koncesionárskymi zmluvami, keďže prémie neboli nikdy udeľované za predaje iným príjemcom než konečným spotrebiteľom.

29 Súd prvého stupňa v bode 50 napadnutého rozsudku dodal, že výklad Komisie je podporený skutočnosťou, že audity u koncesionárov, ktorí boli podozrievaní z predaja na vývoz, neboli v okamihu prijatia rozhodnutia ešte vykonané, a že Opel Nederland tak nemohol vedieť, či „vyvážajúci" koncesionári skutočne umožnili predaj neautorizovaným predajcom.

30 V bode 56 napadnutého rozsudku Súd prvého stupňa konštatoval, že Komisia oprávnene prišla k záveru, že Opel Nederland 26. septembra 1996 prijal všeobecnú stratégiu s cieľom sťažiť akýkoľvek vývoz.

31 General Motors Nederland a Opel Nederland v rámci druhého žalobného dôvodu tvrdili, že Komisia sa dopustila skutkového a právneho omylu, keď konštatovala, že Opel Nederland vykonával politiku obmedzovania zásobovania v rozpore s článkom 81 ES.

32 Súd prvého stupňa v bode 88 napadnutého rozsudku konštatoval, že sa dostatočne z právneho hľadiska nepreukázalo, že opatrenie obmedzenia zásobovania bolo oznámené koncesionárom, a ešte menej sa preukázalo, že toto opatrenie sa stalo súčasťou zmluvných vzťahov medzi Opel Nederland a jeho koncesionármi.

33 Za týchto okolností Súd prvého stupňa usúdil, že druhý žalobný dôvod je dôvodný. Zrušil preto sporné rozhodnutie v časti, v ktorej konštatovalo existenciu opatrenia obmedzujúceho zásobovanie v rozpore s článkom 81 ods. 1 ES.

34 General Motors Nederland a Opel Nederland svojím tretím žalobným dôvodom tvrdili, že Komisia sa dopustila skutkového a právneho omylu, keď sa domnievala, že Opel Nederland v rozpore s článkom 81 ES zaviedol obmedzujúci systém prémií v maloobchode.

35 Súd prvého stupňa v bode 98 napadnutého rozsudku najskôr konštatoval, že vylúčenie predaja na vývoz zo systému prémií, ktorý sa stal integrálnou súčasťou koncesionárskych zmlúv medzi Opel Nederland a jej koncesionármi, predstavuje dohodu v zmysle článku 81 ods. 1 ES.

36 Súd prvého stupňa ďalej v bode 99 a nasledujúcich preskúmal, či je cieľom predmetného opatrenia obmedzenie hospodárskej súťaže.

37 V bode 100 napadnutého rozsudku Súd prvého stupňa usúdil, že Komisia oprávnene tvrdila, že vzhľadom na to, že prémie za predaj na vývoz sa už neposkytovali, ekonomický manévrovací priestor koncesionárov pri vykonávaní takého predaja sa v porovnaní s manévrovacím priestorom, ktorý mali k dispozícii pri vnútroštátnom predaji, zmenšil. V tejto súvislosti uviedol, že koncesionári boli nútení buď uplatňovať voči zahraničným zákazníkom nevýhodnejšie podmienky ako voči domácim zákazníkom, alebo sa uspokojiť v prípade predajov do cudziny s nižším ziskom. Zrušením prémií za predaj na vývoz sa tento predaj stal podľa Súdu prvého stupňa menej zaujímavým pre zahraničných zákazníkov alebo pre koncesionárov. Súd prvého stupňa preto usúdil, že toto opatrenie mohlo samo osebe negatívne ovplyvniť predaj na vývoz aj v prípade, že by nebolo obmedzené zásobovanie.

38 Súd prvého stupňa v bode 101 napadnutého rozsudku s odkazom na posúdenie prvého odvolacieho dôvodu dodal, že opatrenia prijaté vedením Opel Nederland boli vyvolané zvýšením predaja na vývoz a ich cieľom bolo jeho zníženie.

39 S ohľadom tak na povahu opatrenia, ako aj ním sledované ciele a vo svetle ekonomických súvislostí, v rámci ktorých sa malo uplatňovať, Súd prvého stupňa prišiel v bode 102 napadnutého rozsudku k záveru, že podľa ustálenej judikatúry predstavuje toto opatrenie dohodu, ktorej cieľom je obmedzovanie hospodárskej súťaže (pozri v tomto zmysle rozsudky Súdneho dvora z 1. februára 1978, Miller/Komisia, 19/77, Zb. s. 131, bod 7; z 8. novembra 1983, IAZ a i./Komisia, 96/82 až 102/82, 104/82, 105/82, 108/82 a 110/82, Zb. s. 3369, body 23 až 25, a z 28. marca 1984, CRAM a Rheinzink/Komisia, 29/83 a 30/83, Zb. s. 1679, bod 26).

40 General Motor Nederland a Opel Nederland subsidiárne uplatňujú, že uložená pokuta vo výške 43 miliónov eur nebola úmerná závažnosti a dĺžke trvania porušenia. Komisia okrem toho nezohľadnila chýbajúci úmysel spôsobiť porušenie,

obmedzený dosah tohto porušenia na obchod v rámci Spoločenstva a opatrenia na nápravu, ktoré Opel Nederland okamžite prijal z vlastnej iniciatívy.

41 V bode 199 napadnutého rozsudku Súd prvého stupňa usúdil, že základná výška pokuty stanovená na 40 miliónov eur sa za predpokladu existencie troch uvádzaných opatrení javí opodstatnená a riadne odôvodnená v spornom rozhodnutí. Súd prvého stupňa sa však v bode 200 napadnutého rozsudku domnieval, že je potrebné znížiť túto sumu vzhľadom na to, že sa nedokázala existencia opatrenia o zásobovaní. Za okolností prejednávanej veci Súd prvého stupňa určil základnú sumu pokuty vzhľadom na závažnosť porušenia na 33 miliónov eur. V bode 203 napadnutého rozsudku Súdny dvor takisto usúdil, že zvýšenie sumy o 7,5% vykonané Komisiou vzhľadom na dĺžku trvania porušení bolo odôvodnené. Výška pokuty bola preto stanovená na 35 475 000 eur.

O odvolaní

42 General Motors Nederland a Opel Nederland navrhli, aby Súdny dvor:

— zrušil napadnutý rozsudok v rozsahu, v akom sa týka údajnej všeobecnej stratégie obmedzujúcej vývoz, ako aj politiky prémií Opel Nederland, a v rozsahu, v akom potvrdzuje pokutu v týchto bodoch,

— zrušil sporné rozhodnutie v častiach, v ktorých ešte nebolo zrušené napadnutým rozsudkom a ktoré sa týkajú údajnej stratégie vývozu a politiky prémií Opel Nederland a uloženia pokuty v týchto bodoch,

— v každom prípade znížil pokutu vo výške 35 475 000 eur,

— subsidiárne, vrátil vec Súdu prvého stupňa na jej opätovné posúdenie v súlade s rozsudkom Súdneho dvora,

— zaviazal Komisiu na náhradu trov konania.

43 Komisia navrhla, aby Súdny dvor zamietol odvolanie a zaviazal General Motors Nederland a Opel Nederland na náhradu trov konania.

44 Listom z 20. júna 2005 General Motors Nederland a Opel Nederland informovali Komisiu o tom, že tieto dve spoločnosti sa zlúčili a odteraz tvoria jedinú spoločnosť s obchodným menom „General Motors BV“ (ďalej len „General Motors“).

O prvom odvolacom dôvode

Argumentácia General Motors

45 General Motors svojím prvým odvolacím dôvodom tvrdí, že Súd prvého stupňa sa dopustil právneho omylu tým, že potvrdil konštatovanie Komisie, podľa ktorého Opel Nederland uplatňoval všeobecnú politiku s cieľom obmedziť všetky vývozy.

46 General Motors po prvé tvrdí, že úvaha Súdu prvého stupňa predstavuje zjavné skreslenie znenia zápisnice zo stretnutia 26. septembra 1996, ktorá neobsahuje žiadnu zmienku o nejakej všeobecnej stratégii s cieľom zabrániť všetkým vývozom.

47 General Motors po druhé tvrdí, že Súd prvého stupňa porušil povinnosť odôvodnenia jednak tým, že usúdil, že Komisia nezaložila svoje tvrdenia na interných dokumentoch Opel Nederland, jednak tým, že sa sám v skutočnosti opieral o tie isté dokumenty, keď prišiel k záveru o existencii všeobecnej stratégie s cieľom zabrániť všetkým vývozom.

48 General Motors sa po tretie domnieva, že úvahy Súdu prvého stupňa sú chodením v kruhu. Tvrdí, že Súd prvého stupňa najprv argumentuje politikou prémií, aby prišiel k záveru o existencii všeobecnej stratégie s cieľom obmedzovať vývoz osobných automobilov, a následne sa pri dokazovaní obmedzujúceho charakteru tejto politiky prémií opiera o údajnú všeobecnú stratégiu.

49 General Motors nakoniec tvrdí, že Súd prvého stupňa porušil povinnosť odôvodnenia a skreslil dôkazy, keď v bode 50 napadnutého rozsudku tvrdil, že výklad Komisie je podporený skutočnosťou, že v čase schôdze z 26. septembra 1996 sa audity u koncesionárov ešte neuskutočnili, a Opel Nederland preto nemohol vedieť, či „vyvážajúci" koncesionári skutočne umožnili predaj neautorizovaným predajcom. Podľa General Motors bol totiž najmenej jeden audit vykonaný pred schôdzou konanou 26. septembra 1996. Tejto schôdzi navyše predchádzal list adresovaný koncesionárom, ktorým Opel Nederland žiadal o informácie o dodržiavaní pravidiel predaja, na ktorý však koncesionári neposkytli žiadnu uspokojivú odpoveď.

Posúdenie Súdnym dvorom

50 Ako uvádza generálny advokát v bode 51 svojich návrhov, General Motors sa svojím prvým odvolacím dôvodom v skutočnosti snaží, aj napriek tomu, že sa odvoláva na chyby odôvodnenia, spochybniť posúdenie skutkového stavu vykonané Súdom prvého stupňa, a predovšetkým spochybniť dôkaznú hodnotu určitých skutočností a dokumentov, ktoré viedli Súd prvého stupňa k záveru, že Opel Nederland prijal všeobecnú stratégiu zameranú na sťaženie akéhokoľvek vývozu.

51 Z článku 225 ES a článku 58 prvého odseku Štatútu Súdneho dvora v tejto súvislosti vyplýva, že len Súd prvého stupňa má právomoc jednak zistiť skutkový stav okrem prípadu, keď by vecná nesprávnosť jeho zistení vyplývala z dokumentov v spise, ktoré mu boli predložené, jednak tento skutkový stav posúdiť. Pokiaľ Súd prvého stupňa zistil alebo posúdil skutkový stav, Súdny dvor má na základe článku 225 právomoc preskúmať právnu kvalifikáciu tohto skutkového stavu a právnych následkov, ktoré z neho vyvodil Súd prvého stupňa (pozri najmä rozsudok zo 17. decembra 1998, Baustahlgewebe/Komisia, C-185/95 P, Zb. s. I-8417, bod 23).

52 Súdny dvor nemá teda právomoc zisťovať skutkový stav a v zásade ani skúmať dôkazy, ktoré Súd prvého stupňa uviedol na podporu tohto skutkového stavu. Pokiaľ totiž tieto dôkazy boli riadne získané a boli rešpektované všeobecné právne zásady a procesné pravidlá uplatniteľné v oblasti dôkazného bremena a vykonávania dôkazných prostriedkov, prislúcha samotnému Súdu prvého stupňa posúdiť hodnotu, ktorú je potrebné priznať predloženým dôkazom (pozri najmä uznesenie zo 17. septembra 1996, San Marco/Komisia, C-19/95 P, Zb. s. I-4435, bod 40). Toto posúdenie s výnimkou prípadu skreslenia týchto dôkazov teda nepredstavuje právnu otázku, ktorá ako taká, podlieha kontrole Súdneho dvora (rozsudok Baustahlgewebe/Komisia, už citovaný, bod 24).

53 Je preto potrebné preskúmať len tvrdenia General Motors smerujúce k preukázaniu toho, že Súd prvého stupňa skreslil dôkazy.

54 V tejto súvislosti je potrebné pripomenúť, že takéto skreslenie musí zjavne vyplývať z dokumentov v spise bez toho, aby bolo potrebné vykonať nové posúdenie skutkového stavu a dôkazov (uznesenie z 9. júla 2004, Fichtner/Komisia, C-116/03 P, neuverejnené v Zbierke, bod 34).

55 Pokiaľ ide o tvrdenie General Motors, že Súd prvého stupňa skreslil znenie zápisnice zo stretnutia 26. septembra 1996 tým, že potvrdil, že z tejto zápisnice vyplýva všeobecná stratégia s cieľom obmedziť predaje na vývoz, je nesporné, že General Motors Nederland a Opel Nederland pred Súdom prvého stupňa uznali, že dokumenty, o ktoré sa Komisia opiera, a predovšetkým táto zápisnica, preukazujú existenciu stratégie s cieľom obmedziť predaje na vývoz neautorizovaným predajcom zakázané koncesionárskymi zmluvami.

56 Keďže zápisnica z 26. septembra 1996 spomína rôzne opatrenia zamerané na obmedzenie vývozu a najmä vylúčenie predaja na vývoz z prémiových akcií bez toho, aby nejako rozlišovala medzi riadnymi a nelegálnymi vývozmi, General Motors nedokázal preukázať, že by Súd prvého stupňa tento dokument zjavne skreslil.

57 Pokiaľ ide o tvrdenie General Motors, že Súd prvého stupňa skreslil dôkazy, keď v bode 50 napadnutého rozsudku pripísal určitý význam okolnosti, že všetky audity u koncesionárov sa uskutočnili po 26. septembri 1996, stačí konštatovať, že konštatovanie Súdu prvého stupňa v tomto bode 50 by v žiadnom prípade nemohlo predstavovať skreslenie dôkazov, ktoré by mohlo mať vplyv na záver Súdu prvého stupňa o existencii vyššie uvedenej všeobecnej stratégie.

58 Za týchto okolností je potrebné zamietnuť prvý odvolací dôvod čiastočne ako neprípustný a čiastočne ako nedôvodný.

O druhom odvolacom dôvode

Argumentácia General Motors

59 General Motors svojím druhým odvolacím dôvodom tvrdí, že Súd prvého stupňa sa dopustil právneho omylu tým, že potvrdil konštatovanie Komisie, podľa ktorého Opel Nederland v rozpore s článkom 81 ES zaviedol systém obmedzujúci prémie za maloobchodný predaj.

60 General Motors tvrdí, po prvé, že zmluvu možno považovať za zmluvu s obmedzujúcim cieľom v zmysle článku 81 ES len vtedy, ak je zjavne jej jediným cieľom alebo jediným zrejmým účinkom výrazné obmedzenie hospodárskej súťaže. Podľa General Motors nemožno politiku Opel Nederland v oblasti prémií považovať za takú zmluvu.

61 Po druhé, General Motors tvrdí, že judikatúra citovaná Súdom prvého stupňa v bode 102 napadnutého rozsudku, ktorá sa týka zákazov vývozu alebo iných obmedzení vývozu, nepodporuje záver Súdu prvého stupňa, že politika Opel Nederland v oblasti prémií by mala byť kvalifikovaná ako dohoda s obmedzujúcim cieľom v zmysle článku 81 ES. Veľmi široký výklad tohto pojmu by okrem toho mohol viesť k postihnutiu dohôd úplne neškodných pre hospodársku súťaž a k porušeniu, pri neexistencii možností vyvrátiť ju, prezumpcie neviny a práva byť vypočutý.

62 Po tretie, General Motors sa domnieva, že porovnanie vnútroštátneho predaja a predaja na vývoz vykonané Súdom prvého stupňa v bode 100 napadnutého rozsudku je nepodstatné. General Motors uvádza, že vzhľadom na to, že koncesionári mohli dosiahnuť zisk bez ohľadu na vyplatenie prémií a zásobovanie vozidlami nebolo obmedzené, politika Opel Nederland v oblasti prémií neznížila záujem holandských koncesionárov vyvážať v priebehu prémiových akcií. General Motors v každom prípade tvrdí, že keďže ekonomické podmienky vnútroštátneho predaja v Holandsku a predaja na vývoz sú veľmi odlišné, vylúčenie predaja na vývoz z prémiových akcií predovšetkým vzhľadom na veľkú výšku holandskej dane na automobily nevedie nevyhnutne k zvýšeniu ceny alebo zníženiu zisku z predaja na vývoz v porovnaní s vnútroštátnym predajom.

63 Po štvrté, General Motors tvrdí, že Súd prvého stupňa sa v bode 101 napadnutého rozsudku neoprávnene opieral o úmysel Opel Nederland, keď prišiel k záveru o existencii dohody s obmedzujúcim cieľom v zmysle článku 81 ES. Cieľ dohody v zmysle tohto článku musí byť posúdený objektívne a nie na základe subjektívneho úmyslu jednej zo strán.

Posúdenie Súdnym dvorom

64 Pokiaľ ide o prvú časť tohto odvolacieho dôvodu, stačí konštatovať, ako upresňuje generálny advokát v bode 67 svojich návrhov, že v rozpore s tvrdeniami General Motors možno dohodu považovať za obmedzujúcu, aj pokiaľ nebolo jej jediným cieľom obmedziť hospodársku súťaž, ale sledovala aj iné, legitímne ciele (pozri rozsudky z 13. júla 1966, Consten a Grundig/Komisia, 56/64 a 58/64, Zb. s. 429, s. 496; IAZ a i./Komisia, už citovaný, bod 25; z 8. júla 1999, Montecatini/Komisia, C-235/92 P, Zb. s. I-4539, bod 122, a z 15. októbra 2002, Limburgse Vinyl Maatschappij a i./Komisia, C-238/99 P, C-244/99 P, C-245/99 P, C-247/99 P, C-250/99 P až C-252/99 P a C-254/99 P, Zb. s. I-8375, bod 491).

65 Z toho vyplýva, že je potrebné zamietnuť prvú časť druhého odvolacieho dôvodu.

66 Pokiaľ ide o druhú časť druhého odvolacieho dôvodu, z judikatúry citovanej v bode 102 napadnutého rozsudku vyplýva, ako Súd prvého stupňa v tomto bode správne pripomína, že na určenie toho, či má dohoda obmedzujúci cieľ v zmysle článku 81 ES, je potrebné zohľadniť nielen znenie dohody, ale vo svetle ekonomických a právnych okolností aj iné faktory, ako napríklad ciele sledované dohodou ako také.

67 Aj keď judikatúra citovaná v bode 102 napadnutého rozsudku sa týka zákazov vývozu alebo porovnateľných obmedzení, vyplýva z nej, že dohoda v oblasti distribúcie má obmedzujúci cieľ v zmysle článku 81 ES, pokiaľ zjavne vyjadruje úmysel znevýhodňovať predaj na vývoz oproti vnútroštátnemu predaju, a vedie tak k rozdeleniu dotknutého trhu (pozri v tomto zmysle najmä rozsudok IAZ, už citovaný, bod 23).

68 Ako tvrdí generálny advokát v bode 72 svojich návrhov, taký cieľ možno dosiahnuť nielen pomocou priamych obmedzení vývozu, ale aj pomocou takých nepriamych opatrení, ktoré sú predmetom prejednávanej veci, keďže pôsobia na ekonomické podmienky týchto transakcií.

69 Zdá sa preto, že Súd prvého stupňa mohol podoprieť svoje úvahy odkazom na judikatúru uvedenú v bode 102 napadnutého rozsudku.

70 Za týchto okolností sa nemožno ani domnievať, že by tento rozsudok obsahoval príliš široké vymedzenie pojmu dohody s obmedzujúcim cieľom v zmysle článku 81 ES, a porušoval tak prezumpciu neviny a právo byť vypočutý.

71 Je preto potrebné zamietnuť druhú časť druhého odvolacieho dôvodu.

72 Pokiaľ ďalej ide o tretiu časť druhého odvolacieho dôvodu, je potrebné uviesť, že podľa ustálenej judikatúry je na posúdenie toho, či možno dohodu považovať za zakázanú z dôvodu zmien fungovania hospodárskej súťaže, ktoré sú jej dôsledkom, potrebné preskúmať hospodársku súťaž v medziach, v akých by skutočne fungovala, ak by neexistovala sporná dohoda (pozri rozsudky z 28. mája 1998, Deere/Komisia, C-7/95 P, Zb. s. I-3111, bod 76, a New Holland Ford/Komisia, C-8/95 P, Zb. s. I-3175, bod 90).

73 Ako uvádza generálny advokát v bode 74 svojich návrhov, v takej situácii, aká je predmetom prejednávanej veci, bolo potrebné preskúmať konanie holandských koncesionárov a konkurenčnú situáciu na dotknutom trhu za predpokladu, že by predaj na vývoz nebol vylúčený z politiky v oblasti prémií.

74 Ukazuje sa, že Súd prvého stupňa skutočne vykonal taký prieskum, keď v bode 100 napadnutého rozsudku konštatoval, že vzhľadom na to, že prémie sa už za predaj na vývoz neudeľovali, ekonomický manévrovací priestor koncesionárov na vykonávanie takého predaja sa obmedzil v porovnaní s manévrovacím priestorom, ktorým disponovali na vykonávanie vnútroštátneho predaja.

75 To, že vnútroštátny predaj v Holandsku a predaj na vývoz nepodliehajú vzhľadom na neexistenciu daňovej harmonizácie rovnakým podmienkam, nemá vplyv na tento záver.

76 Vzhľadom na uvedené skutočnosti je potrebné zamietnuť tretiu časť žalobného dôvodu ako nedôvodnú.

77 Pokiaľ ide nakoniec o štvrtú časť druhého odvolacieho dôvodu, podľa ktorej sa Súd prvého stupňa v bode 101 napadnutého rozsudku dopustil omylu tým, že sa opieral o úmysel Opel Nederland obmedziť hospodársku súťaž, treba upresniť, že preukázanie tohto úmyslu nie je nevyhnutné na určenie toho, či predmetom dohody je také obmedzenie (pozri v tomto zmysle rozsudky Miller/Komisia, už citovaný, bod 18, ako aj CRAM a Rheinzink/Komisia, už citovaný, bod 26).

78 Aj keď však úmysel účastníkov konania nie je nevyhnutý na určenie toho, či má dohoda obmedzujúcu povahu, nič nezakazuje Komisii alebo súdom Spoločenstva, aby tento úmysel zohľadnili (pozri v tomto zmysle rozsudok IAZ a i./Komisia, už citovaný, body 23 až 25).

79 Z toho vyplýva, ako uvádza generálny advokát v bode 79 svojich návrhov, že Súd prvého stupňa sa pri rozhodovaní o tom, či vylúčenie predaja na vývoz zo systému prémií sleduje obmedzujúci cieľ v zmysle článku 81 ES, mohol oprávnene opierať aj o úmysly Opel Nederland.

80 Je preto potrebné zamietnuť štvrtú časť druhého odvolacieho dôvodu, a teda aj druhý odvolací dôvod ako celok.

O treťom odvolacom dôvode

Argumentácia General Motors

81 General Motors tvrdí, že Súd prvého stupňa sa dopustil právneho omylu tým, že v podstate potvrdil výpočet pokuty vykonaný Komisiou v spornom rozhodnutí.

82 General Motors sa domnieva, po prvé, že odôvodnenie napadnutého rozsudku týkajúce sa pokuty porušuje článok 15 ods. 2 nariadenia č. 17, pretože je založené na chybných záveroch o existencii údajnej všeobecnej stratégie s cieľom obmedziť vývozy a o súlade politiky prémií s článkom 81 ES.

83 Po druhé, General Motors tvrdí, že Súd prvého stupňa sa dopustil právneho omylu a skreslil dôkazy, keď prišiel k záveru, že úkony Opel Nederland neboli ukončením porušení po prvých úkonoch Komisie.

84 Po tretie, General Motors tvrdí, že Komisia vo viacerých iných prípadoch uznala, že rýchle ukončenie porušenia predstavuje poľahčujúcu okolnosť, ktorá odôvodňuje zníženie pokuty. Odvoláva sa predovšetkým na rozhodnutie Komisie 2002/405/ES z 20. júna 2001 týkajúce sa postupu uplatňovania článku 82 Zmluvy ES (vec COMP/E-2/36.041/PO — Michelin) (Ú. v. ES L 143, 2002, s. 1), v ktorom ukončenie porušenia, ku ktorému došlo pred oznámením výhrad, ale tri roky po začatí vyšetrovania a rok a pol po tom, čo Komisia vykonala inšpekciu na mieste, viedlo k vzniku „práva na poľahčujúce okolnosti".

Posúdenie Súdnym dvorom

85 Najskôr je potrebné konštatovať, že prvá časť tretieho odvolacieho dôvodu priamo súvisí s tvrdeniami uvádzanými General Motors na podporu prvých dvoch odvolacích dôvodov, podľa ktorých režim prémií nepredstavoval porušenie článku 81 ES. Keďže tieto tvrdenia boli odmietnuté v rámci prieskumu týchto odvolacích dôvodov, je v dôsledku toho potrebné odmietnuť prvú časť tretieho odvolacieho dôvodu.

86 Pokiaľ ide o druhú a tretiu časť tretieho odvolacieho dôvodu, je potrebné pripomenúť, že usmernenia na výpočet pokút uložených podľa článku 15 ods. 2 nariadenia č. 17 a článku 65 ods. 5 Zmluvy o ESUO stanovujú, že základnú sumu pokuty možno znížiť z dôvodu poľahčujúcich okolností, ako je napríklad ukončenie porušení po prvých úkonoch Komisie.

87 Je nesporné, že Opel Nederland zrušil systém prémií až 20. januára 1998, teda viac ako rok po prvých úkonoch Komisie.

88 Za týchto okolností, a aj keby Komisia znížila pokutu v porovnateľnej situácii, mohol Súd prvého stupňa v bode 204 napadnutého rozsudku oprávnene konštatovať, že Komisia nebola povinná zohľadniť poľahčujúce okolnosti v spornom rozhodnutí.

89 Je preto potrebné zamietnuť druhú a tretiu časť tretieho odvolacieho dôvodu, a teda aj tretí odvolací dôvod ako celok.

90 Keďže žiadny z odvolacích dôvodov uvádzaných General Motors na podporu jeho odvolania nie je dôvodný, je v dôsledku toho potrebné odvolanie zamietnuť.

O trovách

91 Podľa článku 69 ods. 2 rokovacieho poriadku uplatniteľného na základe článku 118 uvedeného rokovacieho poriadku na konanie o odvolaní účastník konania, ktorý vo veci nemal úspech, je povinný nahradiť trovy konania, ak to bolo v tomto zmysle navrhnuté. Keďže Komisia navrhla zaviazať General Motors na náhradu trov konania a General Motors nemal úspech vo svojich dôvodoch, je opodstatnené zaviazať ho na náhradu trov konania.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (tretia komora) rozhodol a vyhlásil:

1. Odvolanie sa zamieta.

2. General Motors BV je povinný nahradiť trovy konania.

Podpisy