

Asunto T-368/00

General Motors Nederland BV y Opel Nederland BV contra Comisión de las Comunidades Europeas

«Competencia — Distribución de vehículos automóviles — Artículo 81 CE — Reglamentos (CEE) n° 123/85 y (CE) n° 1475/95 — Compartimentación — Estrategia global orientada a limitar las exportaciones — Restricción del abastecimiento — Sistema de restricción de primas — Prohibición de las exportaciones — Multa — Gravedad y duración de la infracción — Proporcionalidad — Directrices para el cálculo de las multas»

Sentencia del Tribunal de Primera Instancia (Sala Segunda) de 21 de octubre de 2003 II-4495

Sumario de la sentencia

1. *Competencia — Prácticas colusorias — Acuerdos entre empresas — Concepto — Comportamiento unilateral — Exclusión — Medidas individuales aplicadas a los concesionarios y aceptadas por éstos — Inclusión (Art. 81 CE, ap. 1)*

2. *Competencia — Prácticas colusorias — Acuerdos entre empresas — Prueba de la infracción a cargo de la Comisión*
(Art. 81 CE, ap. 1)
3. *Competencia — Prácticas colusorias — Perjuicio para la competencia — Contratos de concesión relativos a las ventas de vehículos automóviles — Exclusión de las ventas de exportación del sistema de concesión de primas a los concesionarios*
(Art. 81 CE, ap. 1)
4. *Competencia — Prácticas colusorias — Perjuicio para la competencia — Criterios de apreciación — Objeto contrario a la competencia — Comprobación suficiente*
(Art. 81 CE, ap. 1)
5. *Competencia — Multas — Importe — Determinación — Criterios — Gravedad de las infracciones — Elementos que han de apreciarse*
(Reglamento n° 17 del Consejo, art. 15, ap. 2)
6. *Competencia — Multas — Importe — Facultad de apreciación de la Comisión — Control jurisdiccional*
(Art. 229 CE; Reglamento n° 17 del Consejo, art. 17)

1. En ausencia de acuerdos entre empresas, el comportamiento unilateral de una empresa, sin la participación expresa o tácita de otra, no está comprendido en el ámbito de aplicación del artículo 81 CE, apartado 1.

reguladas por un acuerdo general establecido de antemano.

(véanse los apartados 58, 60, 98 y 147)

Por lo que se refiere a la distribución de vehículos automóviles, debe distinguirse entre una estrategia global de los constructores encaminada a limitar las exportaciones y las medidas individuales adoptadas con respecto a los distribuidores en el ámbito de dicha estrategia. Estas últimas, desde el momento en que son aceptadas, pasan a formar parte del contrato de distribución y se insertan en un conjunto de relaciones comerciales continuadas

2. Incumbe a la Comisión recabar pruebas suficientemente precisas y concordantes para asentar la firme convicción de que la infracción alegada tuvo lugar.

(véase el apartado 88)

3. La puesta en práctica por un distribuidor de vehículos automóviles, en el marco de los contratos de distribución, de una medida que excluye las ventas de exportación del sistema de primas constituye un acuerdo que tiene por objeto restringir la competencia. Al dejar de concederse primas por ventas de exportación, el margen de maniobra económica del que disponen los distribuidores para efectuar dichas ventas se ve reducido en comparación con el margen del que disponen para efectuar ventas nacionales. En efecto, los distribuidores se ven obligados, bien a aplicar a los clientes extranjeros condiciones menos favorables que a los clientes nacionales, bien a conformarse con un margen inferior cuando se trate de ventas de exportación. Al suprimir las primas por ventas de exportación, estas últimas resultan menos interesantes para los clientes extranjeros o para los distribuidores. En consecuencia, la medida puede, por su propia naturaleza, influir negativamente en las ventas de exportación.

(véanse los apartados 100 y 102)

4. Resulta superfluo tomar en consideración los efectos concretos de un acuerdo a efectos de la aplicación del artículo 81 CE, apartado 1, cuando sea

evidente que el acuerdo tiene por objeto impedir, restringir o falsear el juego de la competencia dentro del mercado común.

(véase el apartado 104)

5. La gravedad de las infracciones debe apreciarse en función de un gran número de factores, tales como, en particular, las circunstancias específicas del asunto, su contexto y el alcance disuasorio de las multas, y hacerlo sin que se haya establecido una lista taxativa o exhaustiva de criterios que deban tenerse en cuenta de modo obligatorio.

Una infracción que tiene por objeto compartimentar el mercado interior es, por su naturaleza, especialmente grave. Es contraria a los objetivos más fundamentales de la Comunidad y, en particular, a la realización del mercado único.

(véanse los apartados 189 y 191)

6. En el marco del Reglamento nº 17, la Comisión dispone de un margen de apreciación al fijar el importe de las multas, a fin de lograr que las empresas ajusten su comportamiento a las nor-

mas sobre la competencia. No obstante, incumbe al Tribunal de Primera Instancia controlar si el importe de la multa impuesta es proporcionado en relación con la gravedad y la duración de la infracción y sopesar la gravedad

de la infracción y las circunstancias alegadas por el demandante.

(véase el apartado 189)