SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA (Sala Cuarta)
de 6 de julio de 2000 *

En el asunto T-62/98,

Volkswagen AG, con domicilio social en Wolfsburg (Alemania), representada por el Sr. R. Bechtold, Abogado de Stuttgart, que designa como domicilio en Luxemburgo el despacho de los Sres. Loesch y Wolter, 11, rue Goethe,

parte demandante,

contra

Comisión de las Comunidades Europeas, representada por el Sr. K. Wiedner, miembro del Servicio Jurídico, en calidad de Agente, asistido por M^{e} H.J. - Freund, Abogado de Bruselas, que designa como domicilio en Luxemburgo el despacho del Sr. C. Gómez de la Cruz, miembro del Servicio Jurídico, Centre Wagner, Kirchberg,

parte demandada,

* Lengua de procedimiento: alemán.

que tiene por objeto un recurso de anulación de la Decisión 98/273/CE de la Comisión, de 28 de enero de 1998, relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 85 del Tratado CE (Caso IV/35.733 — VW) (DO L 124, p. 60), o, con carácter subsidiario, la reducción de la multa impuesta en dicha Decisión a la demandante,

EL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA
DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (Sala Cuarta),

integrado por el Sr. R.M. Moura Ramos, Presidente, la Sra. V. Tiili y el Sr. P. Mengozzi, Jueces;

Secretaria: Sra. B. Pastor, administradora principal;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 7 de octubre de 1999;

dicta la siguiente

Sentencia

Hechos y marco jurídico

1 La demandante es la sociedad holding del grupo Volkswagen. Las actividades comerciales del grupo incluyen la construcción de vehículos de las marcas

Volkswagen, Audi, Seat y Skoda, así como la fabricación de componentes y piezas. El grupo también ejerce otras actividades en los ámbitos de los motores industriales, los servicios financieros y los seguros. La parte demandante posee una participación del 98,99 % en Audi AG (en lo sucesivo, «Audi»). La actividad comercial de Audi, con domicilio social en Ingolstadt (Alemania), se centra esencialmente en la construcción y distribución de vehículos automóviles de la marca Audi, así como en la producción de componentes y motores.

2 Los vehículos automóviles de las marcas Volkswagen y Audi se venden en la Comunidad a través de una red de distribución selectiva. La importación en Italia de estos vehículos, así como de sus piezas de recambio y accesorios, se efectúa en exclusividad por la sociedad italiana Autogerma SpA (en lo sucesivo, «Autogerma»), con sede en Verona (Italia), que es una filial al 100 % de la demandante y que, por tanto, constituye con esta última y Audi una unidad económica. La distribución en Italia tiene lugar a través de concesionarios jurídica y económicamente independientes pero contractualmente vinculados a Autogerma.

3 Bajo determinadas condiciones, el Reglamento (CEE) nº 123/85 de la Comisión, de 12 de diciembre de 1984, relativo a la aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado CEE a determinadas categorías de acuerdos de distribución y de servicio de venta y de posventa de vehículos automóviles (DO L 15, p. 16; EE 08/02, p. 150), sustituido, a partir del 1 de octubre de 1995 por el Reglamento (CE) nº 1475/95 de la Comisión, de 28 de junio de 1995 (DO L 145, p. 25), exime los contratos de concesión de la aplicación del artículo 85, apartado 1, del Tratado CE (actualmente artículo 81 CE, apartado 1). De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 7 del Reglamento nº 1475/95, la prohibición establecida en el artículo 85, apartado 1, del Tratado no se aplicará, durante el período comprendido entre el 1 de octubre de 1995 y el 30 de septiembre de 1996, a los acuerdos vigentes el 1 de octubre de 1995 que cumplan las condiciones de exención previstas en el Reglamento (CEE) nº 123/85.

4 El artículo 1 del Reglamento nº 123/85 dispone:

«Con arreglo al apartado 3 del artículo 85 del Tratado CEE, el apartado 1 del artículo 85 [del Tratado] es declarado inaplicable, en las condiciones fijadas en el presente Reglamento, a los acuerdos en los que no participen más que dos empresas y en los que una de las partes se comprometa, con respecto a la otra, a no suministrar en el interior de una zona definida del mercado común:

1) más que a dicha empresa, o

2) más que a dicha empresa y a un número determinado de empresas de la red de distribución, con fines de reventa, vehículos automóviles concretos, de tres o más ruedas, destinados a ser utilizados en las vías públicas [...].»

5 El artículo 2 del Reglamento nº 123/85 precisa que la exención se aplicará también «cuando el compromiso descrito en el artículo 1 esté vinculado al compromiso del abastecedor de no vender productos contractuales a usuarios finales en el territorio convenido».

6 El artículo 3 del Reglamento nº 123/85 dispone: «La exención [...] se aplicará igualmente cuando [el compromiso de distribución selectiva] esté relacionado con el compromiso del distribuidor:

[...]

8) de fuera del territorio convenido:

a) no mantener sucursales o depósitos para la distribución de los productos contractuales y otros correspondientes;

b) no hacer prospección de clientela para los productos contractuales y otros correspondientes;

9) de no confiar a terceros la distribución o el servicio de venta o de posventa de los productos contractuales y otros correspondientes, fuera del territorio convenido;

10) de no suministrar a un revendedor:

a) productos contractuales u otros correspondientes, más que en el caso de que dicho revendedor sea una empresa integrada en la red de distribución,

[...]

11) de no vender los vehículos automóviles [...] a usuarios finales que utilicen los servicios de un intermediario, más que en caso de que dichos usuarios hayan previamente dado poderes por escrito al intermediario para comprar y, en caso de ser éste el que recoja el vehículo, para hacerse cargo de la entrega de un vehículo automóvil concreto.»

7 La redacción de los artículos 1, 2 y 3 del Reglamento nº 1475/95 es casi idéntica a la de las disposiciones correspondientes del Reglamento nº 123/85. El artículo 6, apartado 1, del Reglamento nº 1475/95 prevé:

«La exención no será aplicable en los casos siguientes:

[...]

3) cuando [...] las partes convengan restricciones de la competencia que no estén expresamente exentas por el presente Reglamento; o

[...]

7) cuando el fabricante, el proveedor u otra empresa de la red restrinja directa o indirectamente la libertad de los usuarios finales, de los intermediarios con procuración o de los distribuidores de comprar dentro del mercado común a otra empresa de la red productos contractuales u otros correspondientes [...],

o restrinja la libertad de los usuarios finales de revender productos contractuales u otros correspondientes, siempre que la venta no sea llevada a cabo con fines comerciales; o

8) cuando, sin razón objetivamente justificada, el proveedor otorgue a los distribuidores remuneraciones calculadas en función del lugar de destino de los vehículos automóviles revendidos o del domicilio del comprador [...].»

8 A partir de septiembre de 1992 y en 1993, la lira italiana registró una fuerte baja frente al marco alemán. Sin embargo, la demandante no aumentó proporcionalmente sus precios de venta en Italia. La diferencia de precios que resultó de esa situación creó un interés económico para reexportar desde Italia vehículos de las marcas Volkswagen y Audi.

9 Durante los años 1994 y 1995, la Comisión recibió escritos de consumidores alemanes y austriacos que se quejaban de los obstáculos para comprar en Italia vehículos nuevos de las referidas marcas con objeto de reexportarlos inmediatamente a Alemania o Austria.

10 Mediante escrito de 24 de febrero de 1995, la Comisión hizo saber a la demandante que, a raíz de quejas procedentes de consumidores alemanes había comprobado que ésta o Autogerma habían obligado a los concesionarios italianos de las marcas Volkswagen y Audi, amenazándoles con resolver su contrato de concesión, a vender vehículos únicamente a clientes italianos. En el mismo escrito

la Comisión requirió a la demandante para que pusiera fin a este obstáculo a la reexportación y en el plazo de tres semanas desde la fecha de recepción de dicho escrito le comunicase las medidas adoptadas al respecto.

11 Mediante escrito de 30 de marzo de 1995, la demandante respondió que las dificultades a que tuvieron que hacer frente determinados consumidores podrían haber sido causadas por un problema de comunicación, en particular entre Autogerma y los concesionarios italianos. Para eliminar cualquier malentendido, añadió a este escrito una copia de una circular enviada el 16 de marzo de 1995 a los concesionarios italianos.

12 Mediante escrito de 2 de mayo de 1995, la Comisión respondió a la demandante que la circular de 16 de marzo de 1995 no había puesto fin a los obstáculos a la reexportación. La Comisión mencionó, a este respecto, nuevas quejas procedentes de varios consumidores alemanes y austriacos.

13 El 17 de octubre de 1995, la Comisión adoptó una Decisión por la que disponía que se efectuaran visitas de inspección con arreglo al artículo 14, apartado 3, del Reglamento nº 17 del Consejo, de 6 de febrero de 1962, Primer Reglamento de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado (DO 1962, 13, p. 204; EE 08/01, p. 22). Las visitas de inspección tuvieron lugar los días 23 y 24 de octubre de 1995 en la demandante y Audi, así como, en Italia, en Autogerma, Auto Brenner SpA de Bolzano, Auto Pedross Herbert & Co. de Silandro, Dorigoni SpA de Trento, Eurocar SpA de Udine, IOB Silvano & C. SRL de Gemona, Adriano Mansutti de Tricesimo, Günther Rabanser de Pontegardena, Mutschlechner SAS de Brunico y Franz Nitz de Vipiteno. Mediante dichas inspecciones, la Comisión trató de averiguar si la demandante y Audi habían celebrado acuerdos o aplicado prácticas concertadas con Autogerma y sus concesionarios en Italia, con objeto de no vender vehículos nuevos a consumidores domiciliados en otros Estados miembros.

14 Basándose en los documentos examinados con ocasión de dichas comprobaciones, la Comisión estimó que la demandante, Audi y Autogerma habían adoptado

con sus concesionarios italianos una política de compartimentación del mercado. El 25 de octubre de 1996, la Comisión notificó a la demandante y a Audi un pliego de cargos en este sentido.

15 Mediante escrito de 18 de noviembre de 1996, la demandante y Audi solicitaron la puesta de manifiesto del expediente. Tuvieron acceso a él el 5 de diciembre de 1996.

16 El 19 de diciembre de 1996, Autogerma, siguiendo instrucciones expresas de la demandante, dirigió una circular a los concesionarios italianos, en la que precisaba que las exportaciones destinadas a usuarios finales (en su caso, a través de intermediarios) así como a concesionarios de la red de distribución, eran lícitas y que, por lo tanto, no serían sancionadas. Dicha circular también indicaba que el descuento concedido a los concesionarios sobre el precio de venta de los vehículos encargados, denominado «margen», y el pago de su prima eran totalmente independientes de si los vehículos se habían vendido dentro o fuera de su territorio contractual.

17 Mediante escrito de 12 de enero de 1997, la demandante y Audi enviaron a la Comisión sus observaciones sobre el pliego de cargos.

18 En una audiencia que tuvo lugar el 7 de abril de 1997 expusieron asimismo su punto de vista a los servicios competentes de la Comisión.

19 El 7 de octubre de 1997, el Abogado de la demandante también tuvo, a petición propia, una entrevista con el Director de dichos servicios, en particular sobre la cuestión de si la Comisión estimaba que las infracciones comprobadas habían finalizado o si consideraba que persistían.

20 El 28 de enero de 1998, la Comisión adoptó la Decisión 98/273/CE, relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 85 del Tratado CE (Caso IV/35.733 — VW) (DO L 124, p. 60; en lo sucesivo, «Decisión» o «Decisión impugnada»). En ella se designa a la demandante como único destinatario. A este respecto, la Comisión expone que la demandante es responsable de la infracción comprobada, pues Audi y Autogerma son sus filiales y ella conocía sus actividades. En cuanto a los concesionarios italianos, la Comisión indica que éstos no participaron activamente en los obstáculos a la reexportación, pero, como víctimas de la política restrictiva puesta en práctica por los constructores y Autogerma, sufrieron presiones que les forzaron a respaldar dicha política.

21 Por lo que respecta a los hechos imputados, la Comisión enumera una serie de documentos con objeto de probar, por una parte, que, a través de medidas específicas y con medios financieros y personales propios, la demandante y Audi impidieron la reexportación de vehículos de Italia a Alemania u otros Estados miembros, y, por otra parte, que, siguiendo instrucciones de la demandante y de Audi, Autogerma procedió a efectuar verificaciones rigurosas en los concesionarios italianos, con objeto de erradicar la práctica de algunos de ellos de vender automóviles a compradores extranjeros, imponiendo sanciones severas a algunos de dichos concesionarios.

22 Por los que atañe a las medidas adoptadas por la demandante y Audi, la Comisión cita el establecimiento por la demandante de un «sistema de margen fraccionado» aplicable a las ventas del nuevo automóvil Volkswagen Polo en Italia. Según ese sistema, en lugar de un descuento global del 13 % sobre el importe facturado por cada vehículo pedido, al concesionario se le concede, en el momento de extender la factura, una rebaja de 8 % solamente, concediéndosele posteriormente un descuento del 5 % únicamente en el supuesto de que el vehículo se matricule en su territorio contractual. Según la Decisión, Audi introdujo un sistema similar para la venta del automóvil Audi A4 en Italia. La Comisión también menciona la reducción por la demandante y Audi de las existencias de los concesionarios. Dicha medida, acompañada de una política de suministro restrictivo causó un alargamiento considerable de los plazos de entrega y llevó a determinados clientes a anular sus pedidos. Además, permitió a Autogerma denegar los pedidos procedentes de concesionarios alemanes (suministros cruzados dentro de la red de distribución de Volkswagen). La Comisión

también invoca las condiciones fijadas por Audi y Autogerma para el cálculo de la prima trimestral del 3 % pagada a los concesionarios con base en el número de vehículos vendidos.

23 Entre las sanciones impuestas por Autogerma a los concesionarios, la Comisión menciona la resolución de determinados contratos de concesión y la supresión de la prima trimestral del 3 % para las ventas fuera del territorio contractual.

24 En la Decisión se subraya que las medidas adoptadas por la demandante, Audi y Autogerma que tenían por objeto regular las ventas de los vehículos automóviles por los concesionarios italianos se referían tanto a los suministros a revendedores no pertenecientes a la red (en lo sucesivo, «revendedores no autorizados») como a consumidores finales y a concesionarios de las marcas Volkswagen y Audi residentes o establecidos en Estados miembros distintos de Italia.

25 La Comisión cita asimismo documentos que demuestran que las medidas antes mencionadas restringieron efectivamente el comercio entre Italia, de una parte, y Alemania y Austria, de otra parte, pues numerosos clientes residentes en estos dos últimos Estados vieron denegados sus pedidos por los concesionarios italianos.

26 La Comisión concluye que dichas medidas, que se insertan todas en el marco de la relación contractual entre los constructores, a través de Autogerma, y los concesionarios italianos de su red de distribución selectiva, tienen su origen en un acuerdo o en una práctica concertada, y constituyen una infracción del artículo 85, apartado 1, del Tratado, pues reflejan la aplicación de una política de compartimentación del mercado. Precisa que dichas medidas no están amparadas por los Reglamentos nº 123/85 y nº 1475/95, puesto que ninguna disposición de los referidos Reglamentos permite eximir un acuerdo destinado a impedir exportaciones paralelas por consumidores finales, a través de intermediarios autorizados por estos últimos o por otros concesionarios de la red de distribución. La Comisión también precisa que en el caso de autos se excluye la

concesión de una exención individual, dado que la demandante, Audi y Autogerma no notificaron ningún dato de su acuerdo con los concesionarios y, en cualquier caso, los obstáculos a la reexportación contravienen al objetivo de protección de los consumidores que figura en el artículo 85, apartado 3, del Tratado.

27 En la medida en que la demandante y Audi subrayaron en sus observaciones sobre el pliego de cargos que determinados documentos en los que se basa la Comisión son meros informes internos del grupo Volkswagen que sólo reflejan un debate y, a veces, conflictos de intereses en el seno del grupo, esta última expone que los conflictos internos del grupo no son pertinentes, pues no cambian en nada el hecho de que la demandante y sus filiales Audi y Autogerma celebraron un acuerdo con sus concesionarios que es incompatible con las normas comunitarias en materia de competencia. Contra la argumentación desarrollada también en las observaciones sobre el pliego de cargos, según la cual, de un lado, la mayor parte de las reexportaciones desde Italia a Alemania y Austria correspondía a suministros ilícitos a revendedores no autorizados y, de otro, las ventas a los particulares (en su caso, a través de intermediarios) o a otros concesionarios de las marcas Volkswagen y Audi eran insignificantes, la Comisión considera que, aun cuando sólo una ínfima parte de las ventas impedidas atañe a consumidores finales, sus intermediarios u otros concesionarios de dichas marcas, no por ello el comercio entre los Estados miembros se ve menos afectado, por lo que se infringen las normas comunitarias en materia de competencia.

28 En el artículo 1 de la Decisión, la Comisión señala que la demandante, junto con sus filiales Audi y Autogerma, «ha infringido lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 85 del Tratado CE, al haber suscrito acuerdos con los concesionarios italianos de su red de distribución para prohibir o restringir las ventas a usuarios finales de otros Estados miembros, independientemente del hecho de que los pedidos se hagan personalmente o a través de un intermediario autorizado, así como de otros concesionarios de la red de distribución de otro Estado miembro». En el artículo 2 de la Decisión la Comisión ordena a la demandante poner fin a dichas infracciones y, a estos efectos, le obliga a adoptar, entre otras medidas, las que enumera.

29 En el artículo 3 de la Decisión, la Comisión impone a la demandante, en razón de la gravedad de la infracción comprobada, una multa de 102.000.000 de ECU. Sobre este extremo, la Comisión considera que el hecho de obstaculizar las exportaciones paralelas de vehículos por los consumidores finales y los suministros cruzados en el seno de la red de concesionarios es contrario al objetivo de la creación de un mercado común, que constituye uno de los principios fundamentales de la Comunidad Europea, de modo que la infracción comprobada es especialmente grave. A lo anterior se añade el hecho de que las normas aplicables en la materia fueron fijadas hace ya muchos años, así como la circunstancia de que, de todos los constructores de vehículos automóviles de la Comunidad, el grupo Volkswagen tiene la mayor cuota de mercado. La Comisión también cita documentos para probar que la demandante era plenamente consciente de que su comportamiento infringía el artículo 85 del Tratado. Asimismo subraya que la infracción duró más de diez años. Por último, la Comisión tuvo en cuenta, como circunstancias agravantes, el hecho de que la demandante, por una parte, no puso fin a las medidas imputadas, pese a que se le enviaron dos escritos en 1995 en los que se señalaba que el comportamiento consistente en impedir o restringir las exportaciones paralelas desde Italia constituía una infracción de las normas en materia de competencia, y, por otra parte, que se aprovechó de la situación de dependencia existente entre un constructor de vehículos automóviles y sus concesionarios, lo cual produjo, en el presente asunto, pérdidas considerables de volumen de negocios a varios distribuidores. A este respecto, en la Decisión se explica que la demandante, Audi y Autogerma amenazaron a más de cincuenta concesionarios con resolver sus contratos si continuaban vendiendo vehículos a clientes extranjeros, y que de hecho fueron resueltos doce contratos de concesión, poniendo en peligro la existencia de las empresas afectadas.

30 La Decisión se notificó mediante escrito dirigido el 5 de febrero de 1998 a la demandante, quien lo recibió al día siguiente.

31 Mediante escrito de 2 de marzo de 1998, la demandante informó a la Comisión acerca de las medidas adoptadas en cumplimiento del artículo 2 de la Decisión, y le pidió que contestase si se correspondían con las previstas en dicho artículo.

Mediante escrito de 27 de marzo de 1998, la Comisión respondió que las medidas citadas eran, esencialmente, conformes con las impuestas en la Decisión.

Procedimiento y pretensiones de las partes

32 Mediante escrito presentado en la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia el 8 de abril de 1998, la demandante interpuso el presente recurso.

33 La fase escrita concluyó el 11 de enero de 1999.

34 Visto el informe del Juez Ponente, el Tribunal de Primera Instancia (Sala Cuarta) decidió iniciar la fase oral y, en el marco de las diligencias de ordenación del procedimiento, instó a las partes a responder a preguntas escritas y a aportar determinados documentos. Las partes así lo hicieron.

35 En la vista pública de 7 de octubre de 1999 fueron oídos los informes orales de las partes y sus respuestas a las preguntas orales formuladas por el Tribunal de Primera Instancia.

36 La demandante solicita al Tribunal de Primera Instancia que:

— Anule la Decisión impugnada.

— Condene en costas a la demandada.

37 La demandada solicita al Tribunal de Primera Instancia que:

— Desestime el recurso.

— Condene en costas a la demandante.

Sobre el fondo

38 La demandante invoca sustancialmente cinco motivos de anulación. Los motivos primero y segundo se basan, respectivamente, en errores de hecho y errores de Derecho en la aplicación del artículo 85 del Tratado. Los tres últimos motivos se basan en la violación del principio de buena administración, de la obligación de motivación y del derecho de audiencia.

39 Además, con carácter subsidiario, la demandante alega un motivo que tiene por objeto la reducción de la multa impuesta por la Decisión, basado en el carácter excesivo de dicha multa.

A. *Sobre el primer motivo, basado en errores de hecho en la aplicación del artículo 85 del Tratado*

Sobre los obstáculos a la reexportación

Consideraciones previas

40 En el marco de este primer motivo, la demandante sostiene que respetó los principios de la distribución selectiva recogidos en los Reglamentos nº 123/85 y nº 1475/95. Afirma haber reconocido en todo momento que las ventas por sus concesionarios italianos a consumidores finales extranjeros y a otros concesionarios de su red de distribución eran lícitas. En su opinión, todas las medidas que la Comisión calificó de incompatibles con las normas comunitarias en materia de competencia en la Decisión impugnada, en realidad tenían por único objetivo impedir las ventas ilícitas, es decir las ventas a revendedores no autorizados. La argumentación de la demandante se basa en la afirmación de que «todos los interesados sabían que las ventas de los concesionarios italianos a consumidores finales extranjeros y a otros concesionarios de la red de distribución eran lícitas y no debían obstaculizarse» y trata, por consiguiente, de demostrar que los obstáculos imputados no existían (puntos 13 y 78 de la demanda). Más concretamente, la demandante afirma que todos los concesionarios del grupo tenían, durante todo el período señalado por la Comisión, derecho a vender vehículos nuevos a consumidores finales, tanto dentro como fuera de su territorio contractual, y a efectuar suministros cruzados a otros concesionarios de las marcas Volkswagen y Audi (punto 56 de la demanda).

41 La demandante no niega que, si hubiera impedido las reexportaciones desde Italia del modo indicado por la Comisión, tal comportamiento habría sido incompatible con los contratos de concesión y con la normativa comunitaria. Se habría expuesto a procedimientos por parte de la Comisión y habría podido exigírsele responsabilidad contractual frente a los concesionarios de su red de distribución

por incumplimiento de los Reglamentos nº 123/85 y nº 1475/95 (punto 4 de la réplica).

42 La demandada no niega que la prohibición de las reexportaciones por revendedores no autorizados y las disposiciones tomadas a estos efectos son compatibles con las normas comunitarias en materia de competencia. Sin embargo, sostiene que las medidas adoptadas por la demandante, Audi y Autogerma cubrían, en realidad, todas las reexportaciones de vehículos automóviles desde Italia.

43 En consecuencia, procede examinar si la Comisión cometió errores de apreciación de los hechos al concluir, en el artículo 1 de la Decisión, que la demandante, junto con sus filiales Audi y Autogerma, «ha infringido lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 85 del Tratado CE, al haber suscrito acuerdos con los concesionarios italianos de su red de distribución para prohibir o restringir las ventas a usuarios finales de otros Estados miembros —independientemente del hecho de que los pedidos se hagan personalmente o a través de un intermediarios autorizado— así como de otros concesionarios de la red de distribución de otro Estado miembro». A este respecto debe comprobarse si la Comisión reunió pruebas suficientemente precisas y concordantes para asentar la firme convicción de que la infracción alegada tuvo lugar (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 21 de enero de 1999, Riviera auto service y otros/Comisión, asuntos acumulados T-185/96, T-189/96 y T-190/96, Rec. p. II-93, apartado 47).

Sobre el obstáculo que resulta del sistema de primas

— Alegaciones de las partes

44 En cuanto a las medidas concretas supuestamente tomadas por Autogerma respecto de los concesionarios que habían realizado ventas fuera de su territorio

contractual, la demandante se opone, en primer lugar, a las apreciaciones de la Comisión relativas a las modalidades de cálculo de la prima trimestral del 3 %. Explica que Autogerma tiene la costumbre de conceder una prima a los concesionarios, definida en la «convenzione B», cuyo importe y requisitos de abono varían a lo largo de los años, y que tiene por objeto recompensarlos por los resultados obtenidos en el marco del cumplimiento de sus obligaciones contractuales. Puesto que, entre dichas obligaciones, reviste importancia la de promover las ventas de vehículos nuevos en el territorio contractual y ofrecer un servicio posventa de calidad a los clientes en dicho territorio, la prima se abona, lógicamente, en función del correcto cumplimiento de dicha obligación. Según la demandante, del 1 de enero de 1988 al 31 de diciembre de 1990, la mencionada prima del 3 % se abonaba a razón del 2 % y del 0,5 % si se cumplían las cuotas de ventas de automóviles que debían alcanzarse en un plazo de cuatro meses y de un año, respectivamente, y a razón del 0,5 % si se alcanzaban otros porcentajes. Dicho reparto se modificó con posterioridad (del 1 de enero de 1990 al 30 de abril de 1994: 1,5 % por la cuota de venta que debía alcanzarse en cuatro meses y 1,5 % por la cuota que debía alcanzarse en un año; del 1 de mayo de 1994 al 31 de diciembre de 1994: 1,4 % por la cuota que debía alcanzarse en cuatro meses, 1 % por la cuota que debía alcanzarse en un año y 0,6 % por el grado de satisfacción de la clientela). En la convenzione B se estipuló expresamente que para el cálculo de la prima debían tenerse en cuenta todas las ventas, pero las realizadas fuera del territorio contractual tan sólo lo serían hasta un máximo del 15 % de la totalidad de las ventas efectuadas por el concesionario (en lo sucesivo, «regla del 15 %»). Sin embargo, en la práctica la regla del 15 %, en vigor hasta el 30 de septiembre de 1996, no se aplicó. A partir del 1 de octubre de 1996, todas las ventas de vehículos nuevos se tomaron en consideración para el cálculo de la prima. La demandante también explica que, si bien inicialmente la cantidad de vehículos vendidos se determinaba atendiendo a los suministros, a partir del 1 de enero de 1995 hasta el 30 de septiembre de 1996, la prima correspondiente a la cuota de ventas que debía realizarse en el período de cuatro meses dependía de las matriculaciones.

45 La demandante expone que los documentos citados por la Comisión para demostrar que se adoptaron sanciones mediante dicha prima o bien no tienen relación alguna con la referida cuestión, o bien carecen de fuerza probatoria. Dicha parte subraya que tan sólo se sancionó a distribuidores que incumplieron su contrato de concesión al suministrar automóviles a revendedores no auto-

rizados. De la redacción y del contexto de todos los documentos citados por la Comisión se desprende claramente que sólo se veían afectadas las ventas a revendedores no autorizados. Además, ningún dato justifica la conclusión de la Comisión según la cual el sistema de primas controvertido incitó a numerosos concesionarios a renunciar de manera general a realizar ventas fuera de su territorio contractual. Asimismo, contrariamente a lo que afirma la Comisión, la «Unione Concessionari Audi Volkswagen» (en lo sucesivo, «UCAV») nunca expresó su desacuerdo con dicho sistema. Además, desde hacía tiempo la Comisión estaba informada de su contenido, pues en 1988 recibió una copia de la convenzione B. No expresó objeción alguna respecto de ese sistema porque, en opinión de la demandante, el conjunto de éste y, en particular la regla del 15 %, era compatible con el Reglamento nº 123/85.

46 La demandada precisa, en primer lugar, que, por lo que respecta al automóvil Audi A4, el perjuicio económico sufrido por un concesionario en el supuesto de que rebasara el techo fijado por la regla del 15 %, en caso de venta y posterior matriculación del automóvil fuera del territorio contractual, ascendía al 8 % del precio de facturación de éste, que corresponde a la pérdida de la prima del 3 % y del margen fraccionado equivalente al 5 %.

47 La demandada observa a continuación que en ninguno de los documentos citados en la Decisión se hace una distinción por lo que respecta al pago de la prima según que las ventas fuera del territorio contractual se celebraran con revendedores no autorizados o con consumidores finales u otros concesionarios. La demandada menciona un documento en el que se declara que la prima quedaba «bloqueada por todas las ventas fuera del territorio contractual». También menciona documentos que demuestran que el sistema de primas constituía un medio de presión para disuadir las ventas a extranjeros y que los concesionarios italianos sentían que restringía su libertad de acción. Por último, la demandada alega que dicho sistema, aplicable desde 1988, se reforzó a partir del otoño de 1993 en la medida en que el pago de la prima del 3 % se condicionaba a la matriculación de los vehículos en el territorio contractual del concesionario.

— Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

48 Procede observar, con carácter preliminar, que la demandante no niega que del 1 de enero de 1988 al 30 de septiembre de 1996 el cálculo de la prima abonada por Autogerma a los concesionarios italianos para recompensar el correcto cumplimiento por éstos de sus obligaciones contractuales se sometía a la regla del 15 %, estipulada en la convenzione B. Según dicha regla, tanto las ventas dentro como fuera del territorio contractual se tomaban en cuenta para el pago de la prima, pero estas últimas tan sólo hasta un máximo del 15 % de la totalidad de las ventas realizadas (véase el apartado 44 *supra*).

49 Debe señalarse que dicha regla podía incitar a los concesionarios italianos a vender al menos el 85 % de los vehículos disponibles dentro de su territorio contractual. Por consiguiente, restringía las posibilidades de los usuarios finales y los concesionarios de otros Estados miembros de adquirir vehículos en Italia y ello, precisamente, en un período en el que, por una parte, tales compras presentaban un gran interés para ellos y, por otra parte, la cantidad de vehículos disponibles para su venta en ese Estado era limitada (véanse, a este respecto, los apartados 79 y siguientes *infra*). De ello se deduce que la Comisión llegó fundadamente a la conclusión, en particular en el considerando 181 de la Decisión, de que la regla del 15 % excede el alcance de la exención concedida por el Reglamento nº 123/85. En efecto, aunque el Reglamento nº 123/85 ofrezca a los fabricantes importantes medios de protección de sus redes, no les autoriza, sin embargo, a adoptar medidas que compartimenten sus mercados (sentencia del Tribunal de Justicia de 24 de octubre de 1995, Bayerische Motorenwerke, C-70/93, Rec. p. I-3439, apartado 37).

50 Además, la alegación de la demandante según la cual la regla del 15 % no se aplicó en la práctica y, por lo tanto, no pudo usarse como medio para restringir las reexportaciones desde Italia, carece de credibilidad a la luz de varios documentos del expediente.

51 De este modo, en una nota interna de 28 de junio de 1994 (nota nº 97 de la Decisión), titulada «Denegación/retención de la prima por ventas extraterritoriales (incluidas las exportaciones paralelas)», el Sr. Schlesinger, presidente de Autogerma, se expresó de este modo:

«Como ya le anticipé verbalmente, le confirmo que deseo aprobar o denegar por escrito [...] cada caso de concesión o retención eventual de la prima por ventas extraterritoriales/exportaciones paralelas.

[...]

Vuelvo a recordarle que nuestra red debe vender nuestros vehículos en Italia (sobre todo para poder "sobrevivir") y no realizar actividades de "distribución" extraterritorial.

Como sabe, hace tiempo que Autogerma viene continuamente pidiendo a las propias casas matrices facilidades en cuanto a los suministros, precios, equipamientos especiales, etc., y ello no puede "agradecerse" con la reventa de nuestros vehículos al extranjero.»

52 En una nota de 4 de julio de 1994 (nota nº 97 de la Decisión), el Sr. Schlesinger indica:

«A este respecto señalo nuevamente que [...] nuestros concesionarios deben abstenerse terminantemente de vender "fuera del territorio contractual" (con excepción del 15 % contractualmente previsto, pero que debe ser "matriculado"); de ahora en adelante, el descuento no se abonará por ventas "fuera del

territorio" y el descuento y las posibles primas/campañas promocionales se pagarán por vehículos "matriculados" (y no por entregas).»

53 A continuación, el acta de la reunión de 27 de julio de 1994 entre la UCAV y Autogerma (nota nº 67 de la Decisión) menciona el siguiente debate:

«Scarabel:

Subraya que a algunos concesionarios se les han bloqueado los descuentos especiales sobre las ventas fuera del territorio contractual y que tales descuentos —por lo menos en teoría— podrían ser legalmente reclamados. Por otro lado, destaca la necesidad de reexaminar la cuota del 15 % admitida para las ventas fuera del territorio contractual.

Dr. Schlesinger:

[...] El descuento especial no es más que un descuento adicional, un simple "extra". Antes se concedía con gran generosidad, y si ahora hay unos 20 concesionarios, de un total de 234, que no han recibido tal descuento, ello se debe a que no hay que premiar a los mayoristas o exportadores. Antes mirábamos hacia otro lado, pero hoy la tendencia es a negar el descuento en el caso de las ventas fuera del territorio contractual, dado que éste se concede por las matriculaciones, no por los suministros.

[...]

Dr. Schlesinger:

Pide a la UCAV que sensibilice a la base para un buen lanzamiento del nuevo Polo (limitación de los descuentos, no a las exportaciones).»

54 Un informe de Audi sobre un contacto con Autogerma el 12 de octubre de 1994 (nota nº 101 de la Decisión) confirma:

«Se permite la venta fuera del propio territorio hasta un 15 % (filiales, etc.), más allá no se abonará la prima del 3 %.»

55 La circular de 20 de octubre de 1994, dirigida por Autogerma a los concesionarios, relativa a la facturación del nuevo automóvil Volkswagen Polo (nota nº 85 de la Decisión) también da a entender que se aplicaba la regla del 15 %, pues indica:

«Queda por examinar si, en el interés común de todos, procede o no modificar (al alza o a la baja) la actual franquicia del 15 % (para las ventas extraterritoriales).»

56 A continuación, en una nota interna de 22 de noviembre de 1994 (nota nº 91 de la Decisión), se afirma que «la prima trimestral se abona con base en las matriculaciones de vehículos en el territorio del mercado, no con base en las ventas en general». Según una circular de Audi de 8 de diciembre de 1994, dicha medida estaba vinculada al sistema de margen fraccionado proyectado, y tenía por objeto obtener «que sólo se [abonara] el margen o la prima en el supuesto de

actividad acreditada en el propio territorio del mercado del que es responsable [...]» (nota nº 92 de la Decisión).

57 Por último, en una nota interna de la demandante de 24 de marzo de 1995 (nota nº 91 de la Decisión), se confirma:

«Se permite al concesionario suministrar hasta el 15 % a otros territorios contractuales. El abono de la prima se efectuará cuando se alcance el 80—85 % del objetivo. En la actualidad, la prima se determina por las entregas, en el futuro se pagará por matriculaciones.»

58 Estos documentos demuestran que la regla del 15 % se aplicó con el objetivo expreso de disuadir las ventas, por los concesionarios italianos, al extranjero. De las manifestaciones antes citadas del Sr. Schlesinger de 4 de julio de 1994 y del Sr. Scarabel de 27 de julio de 1994, así como de la circular de 20 de octubre de 1994, del informe de Audi sobre el contacto con Autogerma el 12 de octubre de 1994 y de la nota de 24 de marzo de 1995, antes mencionados, se desprende, además, que la regla del 15 % no sólo se aplicó como criterio para no pagar la prima por las ventas realizadas fuera del territorio contractual que rebasasen el techo del 15 % de la totalidad de las ventas efectuadas, sino que también se interpretaba en el sentido de que prohibía tales ventas.

59 De todo lo anterior resulta que debe desestimarse la alegación según la cual la Comisión llegó a la conclusión errónea de que la demandante, junto con sus filiales Audi y Autogerma, quiso obstaculizar las reexportaciones desde Italia mediante el sistema de primas previsto en la convenzione B.

60 En el marco del motivo subsidiario que tiene por objeto obtener la reducción de la multa se examinará la alegación según la cual, puesto que la convenzione B fue notificada en 1988, la Comisión no podía sancionar a la demandante por haber aplicado la regla del 15 % estipulada en dicho acuerdo.

Sobre la introducción de un sistema de margen fraccionado

— Alegaciones de las partes

61 La demandante sostiene que, si bien la idea de un sistema de margen fraccionado se debatió efectivamente en 1994, en particular por lo que respecta a los nuevos automóviles Volkswagen Polo y Audi A4, y se inspiraba en el deseo de que cada concesionario concentrase su actividad en su propio territorio contractual, en contra de lo afirmado por la Comisión tal sistema nunca se introdujo. La demandante también señala que dicha introducción requeriría una estipulación adicional al contrato de concesión. Pues bien, el documento clave en materia de márgenes, a saber la estipulación adicional a los contratos celebrados con los concesionarios italianos, comúnmente denominado «allegato A», no prueba en absoluto la introducción de un margen fraccionado. La demandante cita varias circulares de Autogerma a los concesionarios. En la circular de 20 de octubre de 1994, Autogerma tan sólo precisó la fase en que se encontraban las conversaciones con la UCAV. En las de 2 de noviembre de 1994 y de 9 de mayo de 1995, anunció que, para la facturación del nuevo automóvil Volkswagen Polo, no procedía introducir un margen fraccionado, por lo que se aplicaría un descuento global del 13 %. La demandante también menciona un documento similar por lo que atañe al automóvil Audi A4 y aporta una manifestación en el mismo sentido del presidente de la UCAV. La demandante señala que la única persona citada por la Comisión, según la cual se aplicó efectivamente un sistema de margen fraccionado es el Sr. Mutschlechner, subconcesionario del concesionario Beikircher. Sobre este extremo, la demandante observa que no se excluye que determinados concesionarios hayan aplicado tal sistema respecto de subconcesionarios, pero que ello no es en absoluto responsabilidad de los constructores o de Autogerma. Por lo demás, la demandante no niega que un sistema de margen fraccionado como el proyectado en el momento de los hechos habría sido incompatible con el Derecho comunitario.

62 La demandada expone, apoyándose en los documentos citados en la Decisión, que en octubre/noviembre de 1994 se estableció un sistema de margen fraccionado. Dicha parte sostiene que el hecho de que la UCAV rechazase una tentativa anterior de Autogerma de introducir tal sistema en mayo de 1994 carece

de relevancia para determinar si esta última, no obstante, lo estableció en otoño de 1994. La circular de Autogerma de 2 de noviembre de 1994 demuestra, en cambio, que hasta el 30 de abril de 1995 se introdujo un sistema provisional de margen fraccionado respecto del nuevo automóvil Volkswagen Polo. Dicho sistema se aplicó efectivamente. Asimismo, por lo que atañe al automóvil Audi A4, la demandada afirma que, según un documento interno de Audi de 25 de noviembre de 1994, el 18 de octubre de 1994 la UCAV aceptó el sistema propuesto de margen fraccionado, aplicándose éste a continuación. El hecho de que varios meses después, en febrero de 1995, la UCAV no aprobara tal sistema no afectó la aplicación de éste. Por lo demás, la demandada niega que fuese necesaria una modificación del contrato de concesión para poner en práctica dicho sistema.

63 En su réplica, la demandante señala que en su escrito de contestación a la demanda la Comisión, por una parte reconoce que el sistema de margen fraccionado no se introdujo mediante la circular de 20 de octubre de 1994, y, por otra parte, afirma que se estableció mediante la de 2 de noviembre de 1994. La demandante subraya, además, que, a diferencia de lo que expuso en la Decisión, ante el Tribunal de Primera Instancia la Comisión defiende la hipótesis de que dicho sistema sólo se aplicó con carácter temporal, es decir hasta el 30 de abril de 1995. Pues bien, no se introdujo ningún sistema de margen fraccionado. La demandante adjunta a su réplica un informe de la sociedad de auditoría de cuentas Coopers & Lybrand, de fecha 30 de octubre de 1998, según el cual «nuestras comprobaciones de todos los datos determinantes para el examen por lo que respecta al período de 1 de julio de 1994 a 31 de diciembre de 1995 han revelado que en ningún caso hubo reducción del margen aplicado por [Autogerma] —ni para el VW Polo ni para el Audi A4. Los concesionarios recibieron en todos los casos el margen completo que se les debía, del 13 % (VW Polo) o del 15 % (Audi A4)».

64 La demandada niega que haya una contradicción entre la Decisión y el escrito de contestación a la demanda por lo que respecta al sistema de margen fraccionado. En efecto, según la demandada, la Decisión y el escrito de contestación a la demanda se remiten a la circular de 2 de noviembre de 1994 relativa al establecimiento de dicho sistema y exponen que, en un principio, sólo debía aplicarse hasta el 30 de abril de 1995. Además, la demandada observa que el informe de Coopers & Lybrand no puede poner en entredicho la fuerza probatoria de las circulares dirigidas a los concesionarios por Autogerma los días 20 de octubre y 2 de noviembre de 1994.

— Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

65 Los documentos obrantes en autos no sostienen suficientemente la tesis de la Comisión según la cual en octubre o noviembre de 1994 se estableció un sistema de margen fraccionado por lo que respecta a los nuevos automóviles Audi A4 y Volkswagen Polo (véase el apartado 62 *supra*).

66 De este modo, en una nota de 10 de noviembre de 1994 (nota nº 87 de la Decisión), Autogerma indica que, antes de poder establecer efectivamente ese nuevo sistema, quedaban determinadas cuestiones por resolver con los concesionarios. En efecto, expone:

«De momento, ambas partes, Autogerma y los concesionarios, están acordando una fase de prueba del nuevo sistema de márgenes hasta el 30 de abril de 1995.»

67 Asimismo, en un informe de 10 de febrero de 1995 sobre un contacto con Autogerma (nota nº 42 de la Decisión), Audi manifiesta:

«Autogerma señala las medidas adoptadas hasta la fecha: el fraccionamiento del margen para el A4, que aún no ha sido aprobada por el consejo consultivo de los concesionarios italianos; de hecho no está en vigor, probablemente en los próximos meses [...].»

68 En cuanto al automóvil Volkswagen Polo, determinados documentos dan a entender que la demandante propuso a Autogerma un sistema de margen

fraccionado. En efecto, notas internas de 22 de noviembre de 1994 y de 6 de febrero de 1995 (nota nº 91 de la Decisión; nota nº 49 de la Decisión) mencionan «Fraccionamiento márgenes del concesionario Polo» y, en otros términos, «Fraccionamiento del margen para el Polo A03» como medida tomada por Autogerma. Además, una nota interna de la demandante de 24 de marzo de 1995 (nota nº 91 de la Decisión) indica que «el fraccionamiento de los márgenes para el Polo (8 + 5) se debatió de modo crítico». Por último, con ocasión de las inspecciones de la Comisión, un subconcesionario italiano, el Sr. Mutschlechner, declaró que «[a] partir de noviembre de 1994, con el comienzo de la comercialización del nuevo Polo, hubo un acuerdo entre Autogerma y sus concesionarios (acuerdo denominado UCAV), según el cual el margen del 9 % [concedido] al [subconcesionario] no se pagaba en su totalidad en el momento de la venta del vehículo sino que se retenía una parte (el 4 %) y su pago se condicionaba a la aportación de la prueba de que el vehículo había sido matriculado *in loco*» (nota nº 86 de la Decisión).

69 No obstante, aparte de este testimonio del Sr. Mutschlechner, que se refiere al caso específico de los subconcesionarios, ningún elemento de prueba permite concluir claramente que el establecimiento del margen fraccionado por lo que respecta al nuevo automóvil Volkswagen Polo fue objeto de un acuerdo entre todas las partes interesadas, incluida la UCAV. Una nota de Autogerma de 24 de octubre de 1994 (nota nº 79 de la Decisión) menciona una opinión favorable de dicho organismo, pero también indica que aún no se había conseguido el acuerdo definitivo de éste:

«El resultado de nuestra reunión con el consejo consultivo de los concesionarios UCAV es que fraccionaremos los márgenes del nuevo Polo, y ello del modo siguiente:

— un descuento inmediato (en la factura del vehículo),

— un descuento parcial posterior, cuando se matricule el vehículo en el territorio contractual del concesionario.

Respecto de los Polo de demostración se abonará inmediatamente la totalidad del descuento. Para la facturación normal tenemos previsto introducir el nuevo sistema: ocho más cinco por ciento o diez más tres por ciento tras el acuerdo definitivo con la UCAV en los próximos días.»

70 Por lo demás, del expediente se desprende que el sistema proyectado del margen fraccionado fue objeto de críticas en el seno del grupo Volkswagen. En efecto, en una nota interna de 23 de febrero de 1995 (nota nº 80 de la Decisión), el Sr. Bothe, que prestaba sus servicios a la demandante, escribe:

«A través de BMW recibí la información de que Autogerma quiere introducir un margen fraccionado. Por el volumen que no se matricule en el territorio contractual del concesionario, éste tan sólo recibirá dos tercios del margen habitual.

Esta regulación, de la que ya me informó el Sr. Bertino el 10 de febrero, me preocupa. Es contraria al artículo 6 punto 8 del nuevo proyecto [de Reglamento comunitario] [...] y da lugar a la inaplicabilidad de la exención.

Sin embargo, ya en la actualidad la Comisión Europea podría considerar que el presente [Reglamento comunitario] no ampara el margen fraccionado, por tender a impedir el comercio transfronterizo precisamente deseado por la Comisión.

Le dije al Sr. Bertino que la solución propuesta resultaría difícil de aplicar en la práctica y tan sólo es defendible mientras no trascienda. Sin embargo, la información obtenida de BMW muestra que el tema ya se debate fuera de la empresa. A ello se añade que aparentemente el Sr. Breitgoff, el reimportador del norte de Alemania conocido por nosotros, declaró ayer por la mañana en la Bayerischer Rundfunk: "VW ha cerrado en Italia". Puesto que en el pasado el Sr. Breitgoff se ha quejado de nosotros repetidamente ante la Comisión, en mi opinión sólo es cuestión de tiempo cuándo se ocupará la Comisión de este tema, que suena mucho a multa.

En consecuencia, deberíamos ponernos inmediatamente de acuerdo con Autogerma sobre una terminología y un tratamiento de esta cuestión que sean defendibles, también frente a la Comisión.»

71 De dicho documento se desprende que hacia finales del mes de febrero de 1995 Autogerma aún no había puesto en práctica un sistema de margen fraccionado («que Autogerma quiere introducir un margen fraccionado») y que la propia demandante dudaba si favorecer el establecimiento de tal sistema.

72 Procede concluir que, por lo que respecta a los nuevos automóviles Audi A4 y Volkswagen Polo, los documentos obrantes en autos no coinciden en cuanto a si entre los constructores, Autogerma y los concesionarios realmente se convino un sistema de margen fraccionado. En consecuencia, la Comisión no ha probado de manera suficientemente precisa y concordante la introducción, bajo la forma de acuerdo o práctica concertada, de tal sistema. Por consiguiente, a este respecto, la Decisión impugnada contiene un error de apreciación.

Sobre el obstáculo que resulta de las medidas adoptadas respecto del abastecimiento

— Alegaciones de las partes

73 Según la demandante, la Comisión consideró erróneamente que los suministros de Autogerma a los concesionarios se retrasaron y limitaron a causa del aumento de las reexportaciones, y que, por consiguiente, las medidas tomadas respecto del abastecimiento también constituyeron un obstáculo a dichas reexportaciones.

74 Sobre este extremo, la demandante explica, en primer lugar, que, durante un determinado período y por razón de dificultades en el inicio de la producción de modelos especialmente solicitados, como los nuevos automóviles Volkswagen Polo y Audi A4, Autogerma sólo pudo abastecer a los concesionarios italianos a prorrata, a fin de garantizar que una distribución equitativa de dichos modelos. Por lo demás considera que, desde un punto de vista jurídico, las reducciones de suministro son inatacables. En cuanto a las medidas que Autogerma le propuso mediante escrito de 26 de septiembre de 1994 (que consistían, en particular, en controlar la distribución del nuevo automóvil Volkswagen Polo), la demandante precisa que éstas nunca se llevaron a la práctica. Dicho automóvil aún no se comercializaba en el momento en que se redactó el referido escrito.

75 La demandante también presenta un análisis respaldado con cifras con objeto de demostrar que la afirmación de la Comisión según la cual se abasteció el mercado italiano de manera restrictiva carece de fundamento. Cita datos para probar que, hacia finales del año 1992, Autogerma y los concesionarios italianos habían acumulado existencias demasiado elevadas de vehículos de las marcas Volkswagen y Audi como consecuencia de un fuerte descenso de la demanda en Italia. No

obstante, con posterioridad, la caída de la lira italiana provocó una fuerte demanda en el mercado italiano por parte de compradores alemanes y austriacos. Por consiguiente, durante los años 1994 y 1995 las necesidades y los pedidos rebasaron claramente la producción, lo que provocó un retraso en los plazos de entrega. Por esta razón y debido al riesgo de variación de los tipos de cambio, determinados clientes se vieron obligados a anular su pedido. La demandante precisa que, habitualmente, dicho problema se presenta con mayor agudeza con ocasión del lanzamiento de nuevos modelos como el automóvil Audi A4, puesto que, en ese caso, la producción sólo se adapta progresivamente a la demanda. La demandante subraya que, en cualquier caso, en Italia nunca se ha aplicado una política de distribución distinta de la vigente en los demás países de la Comunidad. La distribución siempre se ha determinado en función de las necesidades en los Estados miembros, por una parte, y las posibilidades de producción, por otra. Por tanto, los retrasos en las entregas de los nuevos modelos en Italia y otros países de la Comunidad fueron similares.

76 Según la demandante, el hecho de que, durante los años 1993, 1994 y 1995, se reexportaran efectivamente al menos 20.000 vehículos anuales desde Italia prueba que se suministraron más vehículos que los que eran necesarios para abastecer a los consumidores finales italianos.

77 Por último, la demandante expone que la Comisión no ha aportado ningún elemento que pruebe que los constructores y Autogerma prohibieron a los concesionarios italianos abastecer a otros concesionarios de la red. La demandante reconoce que un concesionario alemán, el Sr. Senger, le hizo saber, mediante escrito de 26 de noviembre de 1993, que un concesionario italiano le había dicho que se había prohibido el abastecimiento a los concesionarios alemanes. Dicha parte subraya, no obstante, que negó inmediatamente dicha afirmación indicando, mediante escrito de 7 de diciembre de 1993, que no existía ningún medio legal o contractual de prohibir los suministros cruzados. La demandante señala, en este contexto, que si un concesionario italiano se negó a abastecer a los concesionarios alemanes, ello se explica probablemente por la voluntad de servir primero a la clientela local habitual. Además, la demandante estima que los documentos en los que se basó la Comisión sólo demuestran que los concesionarios alemanes consideraban que les resultaba perjudicial la práctica

generalizada de suministros a revendedores no autorizados, que algunos de ellos pidieron a los constructores que interviniesen y que Autogerma estimó que los concesionarios alemanes importunaban demasiado a los concesionarios italianos con sus incesantes peticiones de suministros cruzados. Sin embargo, dicha parte subraya que la petición de Autogerma de que se pusiera fin a ese comportamiento de los concesionarios alemanes no fue atendida ni debía serlo.

78 La demandada alega, refiriéndose a los documentos citados en la Decisión, que los largos plazos de entrega invocados por Autogerma en sus respuestas a determinados compradores potenciales eran la propia consecuencia del «abastecimiento del mercado italiano en función de sus necesidades». Varios documentos demuestran, en efecto, que se trataba de una auténtica fijación de contingentes en los suministros a los concesionarios italianos, destinada a reducir las reexportaciones desde Italia. Tal fijación de contingentes sí se puso en práctica, en particular para los suministros de los automóviles Audi A4 y Volkswagen Polo, si bien es cierto que este último aún no estaba disponible en el mercado en el momento en que se redactó el escrito de Autogerma de 26 de septiembre de 1994.

— Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

79 Procede señalar que varios documentos incautados por la Comisión demuestran que se puso en práctica una estrategia de fijación de contingentes con objeto de restringir el conjunto de reexportaciones desde Italia.

80 De este modo, un documento interno denominado «Estado de las medidas contra el mercado gris, 25 de noviembre de 1994», indica que, por lo que respecta al nuevo automóvil Audi A4, «el suministro se regulará de modo que sólo se satisfaga la demanda italiana» (nota nº 58 de la Decisión). De ello se deduce que

el objetivo perseguido era eliminar la entrega de vehículos a todo comprador que residiera fuera de Italia, incluidos los consumidores finales y los concesionarios de las marcas Volkswagen y Audi. En ese mismo documento se precisa que dicha medida entrará en vigor en enero de 1995 («Entrada en vigor: Enero del 95»). Según un escrito dirigido por Autogerma a Audi, de fecha 13 de junio de 1994 (nota nº 62 de la Decisión), la fijación de contingentes de los vehículos Audi ya se efectuaba en 1994 para los modelos antiguos. En efecto, se dice: «Aunque se ha conseguido una reducción sustancial de los plazos de entrega del Audi 80, que llegaron a alcanzar los ocho meses, a los concesionarios se les siguen aplicando cupos».

81 Además, de un informe de fecha 30 de agosto de 1993 de un contacto entre la demandante y Audi resulta que éstas ya proyectaban las medidas destinadas a reorganizar el abastecimiento de sus concesionarios de manera que el número de vehículos disponibles en Italia se redujera de modo drástico (nota nº 105 de la Decisión). Se indica:

«Medidas prácticas

1. Reducción de las existencias en Italia mediante el desvío de volumen de producción desde Italia a otros mercados [...]

2. Recompra a través de VW AG de vehículos de los almacenes de importación de Autogerma para venderlos, con arreglo al punto 1, en otros mercados. El controlling valorará debidamente los costes.»

82 Aparentemente, dicha reorganización alcanzó sus objetivos a partir de 1993. En efecto, en un escrito de 26 de noviembre de 1993 dirigido a la demandante (nota nº 112 de la Decisión), un concesionario alemán de las marcas Volkswagen y Audi denuncia los siguientes hechos:

«Según información de nuestro concesionario italiano, con arreglo a instrucciones dadas por Volkswagen AG, a partir de este momento se prohíbe el suministro

a concesionarios VW/Audi alemanes. Los vehículos confirmados no serán entregados.»

83 En su respuesta, mediante escrito de 7 de diciembre de 1993, a esta grave acusación de obstaculizar los suministros cruzados (nota nº 113 de la Decisión), la demandante no niega que ya está en vigor y produce sus efectos una estrategia de abastecimiento dirigida a satisfacer únicamente los pedidos de consumidores italianos. Declara:

«También quisiéramos hacer referencia a una manifestación contenida en su carta, según la cual el concesionario italiano de que se trata dijo que "con arreglo a instrucciones recibidas de Volkswagen AG, a partir de este momento se prohíbe el suministro a concesionarios VW/Audi alemanes".

Esto no es cierto, pues para ello no hay ninguna base jurídica o contractual. Más bien parece que las medidas adoptadas en Wolfsburg para abastecer el mercado italiano de acuerdo con su demanda empiezan a surtir efectos, con la consecuencia de que los concesionarios italianos atienden en primer lugar a su clientela tradicional con las existencias disponibles.»

84 De una nota interna de Audi de 6 de febrero de 1995 se desprende que dicho constructor decidió responder negativamente a una petición de los concesionarios italianos para que se les suministraran 8.000 vehículos. Dicha negativa de abastecimiento se justificaba de la siguiente manera:

«Con el compromiso de otros 8.000 vehículos los concesionarios italianos ya pueden prepararse desde ahora para la reexportación del Audi A4 y asumir compromisos importadores y revendedores libres [...]. Para hacer comprender en

Italia que el suministro restringido y en función del mercado que Vds. anunciaron se va a mantener, la decisión adoptada en la reunión interdepartamental de no suministrar los 8.000 vehículos habría de ser inmediatamente comunicada al importador.»

85 Aún después de la recepción por la demandante del escrito de la Comisión de 24 de febrero de 1995 (véase el apartado 10 *supra),* en un informe de 15 de mayo de 1995, Audi califica de éxito «el hecho de que sólo se atienda a la demanda interna italiana» (nota nº 104 de la Decisión).

86 Un documento de Autogerma, probablemente de fecha 31 de enero de 1995, relativo a las medidas destinadas a «impedir las reexportaciones desde Italia», menciona el «ajuste de los suministros a la demanda» (nota nº 42 de la Decisión).

87 Además, de un fax dirigido por Autogerma a Audi el 6 de octubre de 1995 (nota nº 111 de la Decisión) resulta que dicha política de abastecimiento restringido como instrumento de compartimentación del mercado italiano se mantuvo hasta finales del año 1995. Se indica:

«Desde el punto de vista actual, no es realista esperar alcanzar las 36.000 ventas a consumidores deseadas. La mayor actividad además del "fuerte programa de fin de año" que ya le hemos comunicado llevaría inevitablemente a una situación en la que algunos de esos vehículos adicionales entregados a clientes en realidad no se matricularían en Italia.

Por este motivo nos atendremos a un volumen total de 35.190 ventas a clientes [...].»

88 Del conjunto de esos documentos resulta claramente que la Comisión llegó fundadamente a la conclusión de que la demandante, con ayuda de sus filiales Audi y Autogerma, puso en práctica una política de fijación de contingentes en el abastecimiento de los concesionarios italianos, con el objetivo expreso de obstaculizar las reexportaciones desde Italia y, por tanto, de compartimentar el mercado italiano.

89 Dado que dicha política tendía abiertamente a obstaculizar las reexportaciones, su calificación como medida que tiene por objetivo la compartimentación del mercado italiano no puede desvirtuarse por las dificultades de producción alegadas por la demandante. Tal fijación de contingentes, combinada con el sistema de pago de la prima (la regla del 15 %, véanse los apartados 48 a 58 *supra*), podía incitar a los concesionarios italianos a negarse a vender vehículos a compradores de Estados miembros distintos de Italia, incluidos, por lo tanto, contrariamente a lo que sostiene la demandante (véase el apartado 77 *supra*), a concesionarios de las marcas Volkswagen y Audi.

90 A diferencia de las alegaciones de la demandante según las cuales dichos concesionarios decidieron *motu proprio* que no les resultaba interesante vender vehículos fuera de su territorio contractual, los documentos antes citados demuestran que su suministro se restringió para influir en ellos y, en particular, para disuadirlos de reexportar vehículos desde Italia.

91 La eficacia de dicha estrategia se reforzó por la información comunicada a los concesionarios, también mencionada en el documento de Autogerma de 31 de enero de 1995 («Información de que respecto de vehículos reexportados no se abonarán primas ni ayudas a la venta»). Confrontados simultáneamente al

abastecimiento restringido y a la «regla del 15 %», y sabiendo que las reexportaciones estaban muy mal vistas por Autogerma y los constructores, manifiestamente los concesionarios italianos tenían gran interés en vender el número limitado de vehículos disponibles única o casi únicamente a compradores residentes en Italia. Por tanto, su comportamiento comercial se vio influido por los constructores y Autogerma.

92 Este análisis también queda corroborado por un escrito de 6 de octubre de 1994, dirigido a la sociedad Silemotori Negro, de Conegliano (Italia), en la que Autogerma escribe:

«Nos permitimos hacerles saber que la comercialización del nuevo Audi A4 Avant comenzará aproximadamente un año después del lanzamiento del nuevo Audi A4 berlina (enero de 1995), por lo que será aún más importante distribuir bien los pocos vehículos que quedan durante tan largo período, debiendo dedicarse especial atención a las ventas en el propio territorio contractual.»

93 Del conjunto de las apreciaciones que anteceden resulta que no puede acogerse la alegación de la demandante relativa a la inexistencia de obstáculos respecto del abastecimiento.

Sobre el obstáculo que resulta del comportamiento comercial frente a los consumidores

— Alegaciones de las partes

94 La demandante también reprocha a la Comisión haber afirmado erróneamente que el comportamiento comercial de los constructores y de su red de distribución

en Italia frente a los consumidores de otros Estados miembros constituía un obstáculo a las reexportaciones.

95 A este respecto, la demandante señala, en primer lugar, que la Comisión invoca quejas que determinados clientes dirigieron a los constructores. En realidad, los constructores redactaron una carta modelo para responder a los compradores potenciales que les interrogaban acerca de los motivos por los que los precios eran distintos de un país a otro. La demandante subraya que ella no sólo no dio información falsa a los consumidores, sino que, al contrario, ayudó a los compradores potenciales de Estados miembros distintos de Italia interesados en adquirir un automóvil de la marca Volkswagen o Audi en dicho Estado miembro al ordenar a sus colaboradores que les facilitaran una lista de todos los concesionarios italianos.

96 En cuanto al comportamiento de Autogerma consistente en dirigir a los compradores potenciales a los concesionarios, aduce que es perfectamente legítimo, puesto que ésta no vende directamente automóviles a los consumidores. Ciertamente, los concesionarios pueden entregar automóviles a los consumidores finales sin restricciones, pero no están obligados a ello. En un caso particular, Autogerma pidió efectivamente a un comprador potencial que confirmase su intención de comprar un automóvil en Italia pero, a diferencia de lo que ha sostenido la Comisión, no exigió la confirmación de que el cliente efectuaba la compra «bien directamente, bien a través de un intermediario fiable». Además, cuando los clientes solicitaban la ayuda de Autogerma en caso de problemas con un concesionario, ésta se esforzaba por ayudarles. Los constructores también hicieron esfuerzos por aconsejar a los clientes alemanes que habían tenido problemas para obtener un vehículo en un concesionario italiano.

97 La demandante añade que, si bien es cierto que determinados escritos redactados por clientes alemanes o austriacos dan la impresión de que se enfrentaron a una

negativa por el mero hecho de su nacionalidad, es erróneo concluir que dichas negativas se debían a una prohibición por parte de los constructores o de Autogerma. Dicha parte observa que, manifiestamente, un concesionario que, por una razón u otra, no desea vender prefiere decir que no puede en lugar de que no quiere. En cualquier caso, los escritos citados por la Comisión no sólo demuestran que sus autores se vieron confrontados a una negativa de los concesionarios italianos. También prueban que la demandante, Audi y Autogerma, cada vez que un cliente se ponía en contacto con ellos, explicaban inmediatamente que los suministros a consumidores finales no debían denegarse y le ayudaban a obtener un vehículo.

98 La demandante sostiene que los concesionarios pueden tener interés en vender prioritariamente a los clientes de su territorio contractual determinados modelos de automóviles particularmente solicitados pero disponibles en cantidades limitadas. En efecto, de este modo garantizan la rentabilidad de su servicio posventa. También evitan dificultades en relación con la recuperación del impuesto sobre el valor añadido (IVA). De manera que los concesionarios italianos interrogados en el marco de las comprobaciones efectuadas por la Comisión no confirmaron haberse negado a vender a consumidores finales extranjeros por presiones de los constructores o de Autogerma, sino declararon que, simplemente, tales ventas no les resultaban interesantes. Algunos de ellos incluso negaron tajantemente la existencia de una prohibición de venta al extranjero o afirmaron haber recibido la orden expresa de servir a todos los consumidores finales, con independencia del domicilio de éstos.

99 Por lo que respecta al compromiso que, en virtud de una circular de 15 de octubre de 1993, Autogerma recomendó a los concesionarios que hicieran firmar a determinados compradores, la demandante niega que estuviese destinado a impedir las reexportaciones. Mediante dicho compromiso, el comprador se obliga a no revender su vehículo, so pena de una multa equivalente al 10 % del precio de compra, antes de cumplirse un plazo de tres meses y de haber recorrido 3.000 km. En efecto, a su juicio tal medida no obstaculizó de ningún modo las entregas a consumidores finales fuera del territorio contractual. Sólo protegió el sistema de distribución selectiva, al permitir al concesionario cerciorarse aún más de que el comprador no era un testaferro que actuara por cuenta de un revendedor no autorizado. Además, según el escrito de 26 de septiembre de 1994 dirigido por Autogerma a la demandante, el compromiso controvertido sólo

debía exigirse a compradores extranjeros sospechosos, es decir clientes cuya condición de consumidor final fuera dudosa. Ya en su circular de 15 de octubre de 1993 Autogerma aconsejó a los concesionarios recurrir a dicha medida sólo en ese supuesto. La demandante añade que podía estimar que tal medida era lícita, al menos hasta la entrada en vigor del Reglamento nº 1475/95. Lo anterior se desprende a su juicio de un escrito de la Comisión de 31 de marzo de 1995. Precisa además que, desde comienzos del año 1996 ya no se exigía el compromiso de que se trata.

100 Por último, en la medida en que la Comisión concluyó que Autogerma quiso obstaculizar las reexportaciones al facturar todos los automóviles con IVA (considerando 42 de la Decisión), la demandante alega que sólo aplicó la legislación que somete al IVA las entregas como las que Autogerma efectúa a sus concesionarios.

101 La demandada recuerda, en primer lugar, el contenido de una nota manuscrita citada en el considerando 34 de la Decisión, según la cual la demandante ordenaba a sus servicios que no dieran nunca la impresión a los consumidores finales o a los intermediarios autorizados que hubieran pedido información, de que había dado instrucciones para que no se comunicase ninguna información. A continuación expone que, en varias ocasiones, compradores potenciales denunciaron obstáculos a la reexportación, hasta tal punto que la demandante redactó una carta modelo para responderles. Los consumidores alemanes y austriacos se vieron sometidos a una auténtica carrera de obstáculos, de la que también formaban parte los plazos de entrega. La cantidad elevada de cartas de reclamación de compradores potenciales es reveladora de dicho fenómeno.

102 Por lo que respecta, más concretamente, a la medida que consiste en hacer firmar un compromiso a los clientes cuya condición de consumidor final fuera dudosa,

tras haber sido meramente recomendada a los concesionarios, con posterioridad se hizo obligatoria.

103 La demandada también sostiene que las declaraciones escritas de los concesionarios hechas con ocasión de las inspecciones de octubre de 1995, no tienen gran fuerza probatoria, habida cuenta de que fueron objeto de advertencias y amenazas de resolución de sus contratos de concesión por parte de Autogerma. Dichas amenazas explican, además, las discrepancias entre las declaraciones escritas y verbales de determinados concesionarios. En cualquier caso, la demandada considera que varios documentos demuestran inequívocamente que se respondió con negativas expresas de venta a clientes potenciales extranjeros.

104 Por último, la demandada cita un documento del que a su juicio se desprende inequívocamente que la facturación con IVA incluido era un medio conscientemente ideado para obstaculizar las reexportaciones.

— Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

105 Procede señalar que los argumentos de la demandante se contradicen manifiestamente con numerosas quejas enviadas, en particular durante el año 1995, por consumidores de Estados miembros distintos de Italia y, en su mayoría, de nacionalidad alemana o austriaca, bien a la demandante, a Audi o a Autogerma, bien a la Comisión. Tras instarle el Tribunal de Primera Instancia a que transmitiera la totalidad de los escritos recibidos de consumidores o incautados por ella, la Comisión presentó más de sesenta cartas o fax que tienen por objeto común denunciar los obstáculos sufridos por dichos consumidores para adquirir un vehículo de la marca Volkswagen o Audi en Italia. Basta con citar, a continuación, algunos de los escritos analizados por la Comisión en la Decisión impugnada.

106 En un fax de 15 de febrero de 1995 dirigido a Audi (nota nº 33 de la Decisión), el Sr. Wieser escribe:

«Me he puesto en contacto con un concesionario Audi del Trentino para adquirir un nuevo Audi A4 1,8 e importarlo a Austria.

Sin embargo, se me informó de que por instrucciones de Audi no puede venderse a austriacos [...]

Tras indicar que esas medidas son contrarias al Derecho comunitario, su concesionario me explicó que sabía que son ilegales, pero que teme represalias por parte de su empresa [...].»

107 En un fax de 27 de abril de 1995 dirigido a la Comisión (nota nº 36 de la Decisión), el Sr. Bernhard escribe:

«[C]on la presente quisiera quejarme de las siguientes empresas de VW [...]: Quise encargar en el Autohaus Lanz un VW Passat GL y me informaron de que, como alemán, no había ningún problema para venderme un coche dentro de la Comunidad Europea. Dos días después sabía qué modelo y equipamiento quería e hice el pedido. Al día siguiente el dueño de la empresa me comunicó por teléfono que por ser alemán no me podía vender ningún coche (instrucciones de Volkswagen AG).

A continuación traté de comprar un vehículo en Brenner-Garage S.P.A. AG, concesionario y taller Volkswagen. También se negaron.»

108 En un fax de 27 de abril de 1995 dirigido a la demandante (nota nº 132 de la Decisión), el Sr. Lenz escribe:

«En relación con la conversación telefónica mantenida con usted, quisiera volver a exponer aquí los hechos que me han ocurrido en Italia y que resultan, no sólo desde mi punto de vista, una barbaridad.

Como comprador serio de un Golf antes mencionado (para mi hijo), con ocasión de mi estancia en el Trentino durante las vacaciones de Semana Santa tres concesionarios VW me comunicaron que no se permite la exportación de vehículo alguno, y que debían cumplir estrictamente esa orden. A algunos concesionarios ya les habían retirado la concesión, por incumplimiento de dicha orden.

También se dieron instrucciones en el sentido de que se debía dar largas a los compradores interesados con excusas tales como: el plazo de entrega es de aproximadamente un año, los vehículos disponibles ya están vendidos o reservados [...].

Parece ignorarse que no puede haber ninguna clase de prohibiciones de ese tipo, pues vivimos en el área de la Unión Europea. Este hecho ya debería ser conocido en el último rincón de la Unión Europea, ¿no?

La televisión alemana ya trató el 22 de abril de 1995 precisamente ese tema en la emisión de la ARD "Auto & Verkehr" e informó detalladamente acerca de la ilicitud de tales órdenes en general. ¡Seguro que tienen conocimiento de ello! [...].»

109 En un escrito de 18 de mayo de 1995 dirigido a Autogerma, con copia a Audi y a la Comisión (nota nº 39 de la Decisión), el Sr. Bauer escribe:

«Nuevamente con respecto a los hechos de mi caso: el 19 de febrero de 1995 encargué, a través de un intermediario, que está apoderado para actuar en mi nombre, un Audi A6 en la empresa Funari. El pedido está registrado en sus archivos bajo el número 95/0014. Puesto que existe un contrato jurídicamente válido, quiero que inmediatamente me comuniquen cuándo me entregarán el coche.

Al parecer, tratan ustedes por todos los medios de alejar a los clientes de Audi. Me he puesto en contacto con varios concesionarios italianos que me han contado que les esperan represalias (por supuesto, las amenazas sólo se efectúan por teléfono) si entregasen un solo Audi a Austria [...].»

110 En un escrito de 8 de junio de 1995 dirigido a la demandante (nota nº 36 de la Decisión), el Sr. Keppler escribe:

«Del 2 al 4 de mayo de 1995 estuve en Italia. Cerca de San Leonardo recibimos la decepcionante respuesta del concesionario local VW de que en todo el Trentino no encontraríamos ningún concesionario VW que vendiera VW a extranjeros. Como justificación expuso que VW había prohibido las ventas. En caso de incumplimiento de dicha prohibición VW había amenazado con retirar la concesión. Y en efecto así fue. En todo el Trentino (al menos en Merano, Bolzano y Silandro) ningún concesionario VW nos vendió un VW [...]»

El comentario de «Brenner-Garage» de Bolzano y Merano a este respecto fue: «Hasta diciembre del 94 hemos vendido coches como locos a alemanes, pero

lamentablemente Volkswagen nos ha cerrado el grifo. Apenas recibimos de VW coches para abastecer, con plazos de entrega considerables, el mercado doméstico. Nos gustaría venderles un VW, pero lamentablemente Volkswagen nos lo impide».

111 En un escrito de 23 de junio de 1995 dirigido a Autogerma (nota nº 133 de la Decisión), el Sr. Schneider escribe:

«Quisiera comprar un Audi A4 1.8 en Italia y exportarlo a Austria.

Todos los concesionarios me dijeron que no es posible porque no recibirían más coches en el futuro si volvían a encargar coches para austriacos [...].»

112 En un fax de 19 de julio de 1995 dirigido a la demandante (nota nº 134 de la Decisión), el Sr. Mosser escribe:

«Puesto que Austria también pertenece ahora a la Unión Europea, se me plantea una cuestión muy importante.

El 8 de junio de 1995 estuve en la vecina Italia para comprarme un Audi A4 TDI. Primero fui a Gemona y después a San Daniele [...].

Sin embargo, tuve una sorpresa desagradable. La dirección de la empresa en Gemona y en San Daniele me comunicaron, que el importador oficial de Audi había prohibido al concesionario correspondiente vender coches a extranjeros [...].»

113 En un fax de 3 de agosto de 1995 dirigido a Audi (nota nº 135 de la Decisión), el Sr. Bilogan escribe:

«[T]engo la intención de adquirir [un Audi A4] en Italia.

Distintas personas me han advertido de que los concesionarios italianos no tienen permitido vender a personas de la República Federal de Alemania y Austria, supuestamente siguiendo instrucciones del constructor [...].»

114 En un escrito dirigido a la demandante (nota nº 136 de la Decisión), el Sr. Albrecht escribe:

«Como europeo convencido quise disfrutar de las ventajas de la Unión Europea, al igual que ustedes en su empresa, de modo que mi mujer y yo fuimos a Italia.

Paramos en Milán y buscamos un concesionario VAG. Nos alegramos mucho al ver expuestos los coches en los que estábamos pensando. Para mi mujer sería un Polo y para mí un nuevo Audi A4.

Sin embargo, pronto llegó la decepción. Sin ambages se nos comunicó que, por orden de Wolfsburg, como alemanes no podíamos comprar ninguno de dichos modelos.

[...] Lo único que nos ha quedado tras nuestras bonitas vacaciones de dos días son los gastos de viaje y de alojamiento y la certeza de que su empresa sólo quiere disfrutar ella las ventajas de la Unión Europea, pero que el ciudadano de a pie, como siempre, lleva las de perder y debe hacer sus compras en Alemania.»

115 De modo suficientemente representativo resulta de dichos documentos que durante el período de que se trata, un cliente potencial domiciliado fuera de Italia se enfrentaba a grandes dificultades para encontrar un concesionario italiano de las marcas Volkswagen y Audi dispuesto a venderle un vehículo. Por consiguiente, la Comisión concluyó acertadamente que el comportamiento comercial de los constructores y de su red de distribución en Italia frente a consumidores de otros Estados miembros también constituía un obstáculo a las reexportaciones.

116 Esta conclusión no queda desvirtuada ni por las interpretaciones que la demandante da en sus escritos a cada uno de los documentos, ni por las explicaciones dadas por ésta en materia de IVA, ni, por último, por la reacción de los constructores y de Autogerma consistente en responder sistemáticamente a los denunciantes que se trataba de un malentendido y en adoptar las medidas prácticas para que éste pudiera comprar un vehículo en un concesionario italiano. A este respecto debe considerarse que, cuando se opone sistemáticamente una misma negativa, ésta no puede calificarse de malentendido. A continuación, el hecho de haber ayudado a los denunciantes a comprar un vehículo en Italia puede explicarse por el temor a que éstos ejercitaran una acción judicial y no cambia nada en lo que respecta al hecho de que resultaba difícil para clientes potenciales de otro Estado miembro adquirir en Italia un vehículo de la marca Volkswagen o Audi.

117 En cuanto a las críticas formuladas por la demandante sobre las apreciaciones que se exponen en la Decisión impugnada respecto de la medida consistente en

hacer firmar un compromiso a determinados compradores, procede observar que, ciertamente, dicha medida, por sí sola, no podía impedir las reexportaciones por consumidores finales. Sin embargo, dicha comprobación no desvirtúa en nada la señalada anteriormente, según la cual los concesionarios italianos se vieron forzados a negarse sistemáticamente a vender vehículos a compradores extranjeros. Por consiguiente, no es necesario examinar de qué modo debe interpretarse la medida controvertida. Además, la alegación de la demandante según la cual de la correspondencia con la Comisión ella podía deducir que esta última consideraba lícita la medida de que se trata, se contradice con un escrito de 23 de noviembre de 1994 que le dirigió dicha Institución y que más adelante será objeto de análisis en el marco del motivo subsidiario basado en el carácter excesivo de la multa impuesta (véanse los apartados 338 y 339 *infra*).

118 De todo lo que antecede resulta que no puede acogerse la alegación de la demandante según la cual el comportamiento comercial de los constructores y de su red de distribución en Italia frente a los consumidores no constituía un obstáculo a las reexportaciones.

Sobre la alegación de la demandante según la cual las medidas adoptadas tenían únicamente por objeto impedir las ventas a revendedores no autorizados

— Alegaciones de las partes

119 La demandante expone que la conclusión a la que se llega en la Decisión impugnada, de que se obstaculizó la totalidad de las reexportaciones también se debe a que la Comisión malinterpretó la terminología utilizada en la correspondencia interna del grupo Volkswagen.

120 De este modo, la Comisión interpretó erróneamente la expresión «mercado gris», en el sentido de que designa, además de las ventas a los revendedores no

autorizados, las ventas a concesionarios y a consumidores finales de Estados miembros distintos de Italia. A este respecto, la demandante niega la afirmación de la Comisión según la cual los constructores y Autogerma asimilaron conscientemente el mercado gris a las reexportaciones desde Italia y evitaron, de este modo, distinguir entre las reexportaciones lícitas y las ilícitas (considerandos 43 a 58 de la Decisión). Según dicha parte, es evidente que la expresión mercado gris hace referencia a transacciones ilícitas y no a ventas lícitas.

121 La demandante no niega que, en la correspondencia mantenida en el seno del grupo y entre Autogerma y los concesionarios, se utilizan expresiones generales como «reexportaciones», «ventas organizadas fuera del territorio contractual», «ventas fuera del territorio contractual» y «revendedores», pero, en todos estos supuestos, de la redacción o del contexto de la correspondencia de que se trata o de un documento posterior resulta que sólo se referían a las reexportaciones ilícitas, es decir aquellas contrarias a los contratos de concesión.

122 La demandante cita determinadas circulares dirigidas por Autogerma a concesionarios, de las que a su juicio se desprende claramente que ésta sólo les prohibía vender a revendedores no autorizados. No niega que Autogerma recomendó a los concesionarios, en particular por lo que respecta al nuevo automóvil Volkswagen Polo, concentrar sus actividades de venta en su propio territorio contractual en Italia, lo cual, sin embargo, es lícito.

123 En cualquier caso, en su opinión, la Comisión no ha aportado pruebas de que la utilización de expresiones generales en comunicaciones y circulares crearan incertidumbre en los concesionarios, incitándoles a renunciar a celebrar contratos con consumidores finales o con intermediarios nombrados por éstos (considerandos 60 y 61 de la Decisión). A este respecto, la demandante observa que los concesionarios, en su condición de profesionales, conocen la normativa comunitaria en la materia y que, además, en su contrato de concesión se

recuerda la diferencia entre las ventas autorizadas a consumidores finales y las ventas prohibidas a revendedores no autorizados.

124 A continuación, la demandante rechaza la interpretación que la Comisión da a determinados documentos, invocados por ésta para probar la existencia de una «estrategia general» dirigida a impedir exportaciones lícitas. De este modo, la nota de 21 de septiembre de 1994, dirigida a la demandante por Autogerma (considerando 21 de la Decisión), sólo contiene reflexiones generales sobre el tipo de medidas a adoptar. Con dicha nota, Autogerma trató de demostrar a la demandante que quería actuar activamente contra toda reexportación, mientras que, en realidad, los únicos instrumentos de los que disponía eran los que resultaban de los contratos de concesión.

125 Por lo que respecta a los otros documentos, sólo tienen por objeto las ventas a revendedores no autorizados. En cuanto a la nota de 26 de septiembre de 1994, dirigida también por Autogerma a la demandante (considerando 22 de la Decisión), lo anterior se desprende del propio tenor literal de dicho documento y, en particular, de la referencia que en él se hace al Reglamento nº 123/85. Confirma además dicha interpretación otra nota de Autogerma a la demandante, de fecha 24 de octubre de 1994.

126 Lo mismo ocurre con la nota interna de la demandante de 6 de febrero de 1995 respecto de medidas adoptadas por Autogerma para evitar reexportaciones (considerando 23 de la Decisión) y de una comunicación interna de Audi de 12 de diciembre de 1994 (considerando 24 de la Decisión), que sólo se refiere a un proyecto de circular sobre el «mercado gris; sistema de márgenes en Italia». Además, la circular que se envió finalmente a los concesionarios alemanes bajo el título «mercado gris» les pidió que reunieran información sobre los revendedores no autorizados. Lo mismo es aplicable a los informes de 17 de diciembre de 1993 del servicio encargado por Autogerma de supervisar a los concesionarios italianos en materia de prácticas de venta de dos concesionarios, a una nota de Autogerma de 15 de marzo de 1995, a un fax de la demandante a Audi de 24 de marzo de 1995, a una comunicación de Audi a sus concesionarios alemanes de 16 de marzo de 1995, y a un fax de 27 de marzo de 1995 de la sociedad Porsche Austria, que importa vehículos de las marcas Volkswagen, Audi y Porsche en Austria (considerandos 25, 28, 31, 41 y 42 de la Decisión).

127 Por último, la demandante reprocha a la Comisión no haber tenido en cuenta ni los conflictos de intereses en el seno del grupo Volkswagen, que a veces dieron lugar a declaraciones exageradas en las notas internas, ni la identidad de los autores de los documentos considerados, cuando dichos autores eran, a veces, empleados subalternos.

128 La demandada expone que la demandante no se cercioró de que las medidas de que se trata sólo tenían por objeto, efectivamente, las reexportaciones por revendedores no autorizados y no afectaban también a las realizadas por consumidores finales, intermediarios nombrados por éstos y otros concesionarios de la misma red de distribución. En su opinión, la finalidad de las medidas controvertidas rebasaba el objetivo supuestamente perseguido por la demandante, es decir impedir únicamente las ventas a revendedores no autorizados. Si bien es posible, como alega la demandante, que Autogerma y los concesionarios italianos supieran que las ventas a consumidores finales extranjeros y a otros concesionarios de la red de distribución estaban autorizadas y, por tanto, no debían obstaculizarse, lo cierto es que en ningún caso aplicaron dicha regla.

129 Según la demandada, falta una distinción clara entre las reexportaciones autorizadas y las reexportaciones prohibidas, tanto en la correspondencia entre la demandante, Audi y Autogerma, como en la correspondencia entre Autogerma y los concesionarios. De este modo, varios documentos demuestran que el concepto de «mercado gris» o de «mercado gris de reimportaciones» incluía, para las personas afectadas, las exportaciones a consumidores finales y a otros concesionarios de la red. A este respecto, la demandada se remite a una presentación destinada a la reunión del comité de dirección de Audi de 13 de febrero de 1995, que menciona instrucciones que tienen por objeto reducir en al menos un 50 % el «volumen actual de las reimportaciones», y en la que se precisa que dichas reimportaciones pueden ser bien «compras cruzadas efectuadas por concesionarios alemanes en el extranjero», o bien «entregas a revendedores que no pertenecen a la red de distribución (= revendedores del mercado gris)». Dicha parte también hace referencia a una nota interna de Audi de 12 de diciembre de 1994 y a una carta escrita por el servicio encargado del seguimiento de la clientela de Audi a un comprador potencial austriaco.

130 En cuanto a los demás términos que figuran en la correspondencia del grupo Volkswagen para indicar las transacciones que se debían impedir, la demandada cita un informe de 4 de junio de 1994 sobre un control efectuado en un concesionario. De dicho informe se desprende claramente que la expresión «actividades de venta organizada en el extranjero» engloba todas las reexportaciones efectuadas desde Italia. La demandada también observa que, en su correspondencia con los concesionarios, Autogerma a veces omitió el adjetivo «organizada».

131 En cualquier caso, de las notas de Autogerma resulta inequívocamente que determinadas medidas se dirigían contra las exportaciones en general. La demandada también menciona otros documentos citados en la Decisión que prueban que se referían a todas las reexportaciones.

132 En cuanto a las notas de 21 y 26 de septiembre de 1994 dirigidas por Autogerma a la demandante y a la nota de Autogerma de 15 de marzo de 1995, la demandada estima que éstas revelan la confusión creada por la demandante entre las reexportaciones autorizadas y las reexportaciones prohibidas. Además, dichas notas se refieren claramente a medidas ya adoptadas. Otra nota de Autogerma a la demandante, de fecha 14 de junio de 1994, tiene el mismo alcance y demuestra, además, que Autogerma se basó de modo abusivo en el Reglamento nº 123/85 para controlar la actividad de los concesionarios. La nota interna de Audi de 12 de diciembre de 1994 prueba, por su parte, la puesta en práctica de un sistema de margen fraccionado, destinado a impedir las reexportaciones autorizadas.

— Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

133 A la luz del conjunto de datos y documentos antes mencionados, no puede acogerse la alegación de la demandante según la cual las medidas adoptadas por ésta, Audi y Autogerma tenían únicamente por objeto impedir las ventas a los revendedores no autorizados. Como acaba de señalarse, el techo previsto para la

regla del 15 % se aplicaba con respecto a la totalidad de las reexportaciones (véanse los apartados 48 a 58 *supra*), en el suministro de los concesionarios italianos se habían fijado contingentes con el objetivo expreso de disminuir la totalidad de las reexportaciones (véanse los apartados 80 a 89 *supra*) y los consumidores finales de Estados miembros distintos de Italia se vieron confrontados a obstáculos para adquirir un vehículo en dicho Estado miembro (véanse los apartados 105 a 115 *supra*).

134 De ello se deduce que no puede acogerse la alegación de la demandante según la cual la expresión «mercado gris» demuestra que sólo se refería a las ventas a los revendedores no autorizados. Si bien es cierto que dicha expresión figura en numerosos documentos incautados por la Comisión y puede hacer pensar en transacciones ilícitas, es decir, las ventas a revendedores no autorizados, también resulta que determinada correspondencia mantenida en el seno del grupo Volkswagen se refiere a las reexportaciones desde Italia en general (véanse, por ejemplo, los documentos citados en los apartados 51 y 87 *supra*) y que, a todas luces, la regla del 15 % y las quejas de los clientes potenciales no se refieren específicamente a las ventas a revendedores no autorizados.

135 Además, en atención a su contenido, varios documentos relativos, según su título, al mercado gris, las «exportaciones grises [desde Italia]» o las «importaciones grises [procedentes de Italia]», parecen, no obstante, cubrir las reexportaciones desde Italia en general.

136 De este modo, una nota interna de Audi de 12 de diciembre de 1994 (nota nº 17 de la Decisión), está redactada como sigue:

«Importaciones grises Italia

Conforme a lo acordado, adjunto le remitimos el proyecto de carta a la organización alemana de concesionarios.

Esta carta es crítica. La razón es el Reglamento de exención por categorías. En él se establece con claridad que los constructores no pueden adoptar medidas para impedir las importaciones paralelas lícitas. Por lo que lleva consigo un cierto riesgo relacionar las medidas que hemos tomado en Italia con el obstáculo a la reimportación y dejar constancia de ello en una carta dirigida a la organización alemana de concesionarios. Esta cuestión debe considerarse en especial a la luz de la controvertida prórroga y modificación del Reglamento de exención por categorías.

Las medidas relativas a Italia deben comunicarse verbalmente a través de las regiones.»

137 Se subraya de este modo en dicha nota que sería mejor comunicar verbalmente las medidas adoptadas relativas a Italia, pues las comunicaciones escritas a este respecto podían revelar la incompatibilidad de dichas medidas con el Reglamento nº 123/85. La citada nota demuestra la ambigüedad de la expresión mercado gris en la correspondencia interna del grupo Volkswagen. En efecto, mientras que el título de dicha nota indica que tiene por objeto los «importaciones grises Italia», el contenido de la referida nota se refiere a las importaciones paralelas en general y no sólo a las importaciones por revendedores no autorizados.

138 Otro ejemplo de esa misma ambigüedad lo proporciona el fax de 27 de marzo de 1995 de la sociedad Porsche Austria a Audi (nota nº 31 de la Decisión). Dicho fax tiene por título «importaciones grises», pero expone a continuación que,

gracias a las medidas adoptadas, se han eliminado todas las reexportaciones de vehículos Audi A4 desde Italia a Austria. En él se indica:

«Asunto: Importaciones grises

¡Por fin buenas noticias respecto de este tema!

De las conversaciones mantenidas recientemente con los concesionarios de los territorios de que se trata se desprende que el tema de las importaciones grises se ha calmado. De modo que hasta la fecha no se ha importado ni un solo A4 desde Italia a Austria.

Por lo tanto, parece que funcionan las medidas tomadas por ustedes junto con el importador italiano [...].»

139 Respecto de esta misma cuestión también procede hacer referencia al «Plan de marketing Alemania 1995» (nota nº 50 de la Decisión). En dicho documento, la demandante anuncia como estrategia ante las reimportaciones en Alemania:

«Medidas para la contención de las reimportaciones mediante el análisis continuo del cálculo de los precios y de los flujos de suministros, así como influencia sobre los concesionarios.

Medidas selectivas contra "importadores grises".»

140 En dicho documento, la expresión «importadores grises» podría significar «los revendedores no autorizados», pero el apartado anterior muestra que también se refiere a las reimportaciones en Alemania en general, mediante contramedidas que tienen por objeto la restricción de dichas reimportaciones mediante adaptaciones de precios y el control de los suministros o abastecimientos, y mediante la influencia ejercida sobre los concesionarios.

141 Procede concluir que, a la luz del conjunto de correspondencia interna del grupo Volkswagen, la expresión «mercado gris», tal como se emplea en ella, no puede evidentemente interpretarse en el sentido de que únicamente cubre las ventas a los revendedores no autorizados. Esta conclusión no queda desvirtuada por el hecho de que las circulares enviadas por Autogerma a los concesionarios italianos distinguen claramente, al referirse al Reglamento nº 123/85, las ventas a los consumidores finales (con independencia de su lugar de residencia), que califican de lícitas, de las ventas a los revendedores no autorizados, que califican de ilícitas. En efecto, cabe pensar que, en la redacción de tales comunicaciones formales a los concesionarios, Autogerma cumpliera la normativa comunitaria, reservándose al mismo tiempo la posibilidad de dar instrucciones a estos últimos por vías más informales.

142 La conclusión de que la demandante, Audi y Autogerma no limitaron sus acciones a sancionar las ventas a los revendedores no autorizados también queda corroborada por las notas de 21 y 26 de septiembre de 1994, dirigidas por Autogerma a la demandante (notas nº 14 y 15 de la Decisión). Dichas notas contienen la mayoría de los elementos invocados por la Comisión contra la demandante.

143 La nota de 21 de septiembre de 1994 indica tener por objeto «exportaciones paralelas» y está redactada como sigue:

«Muy Sres. nuestros:

Nos remitimos al tema de referencia tratado ya extensamente, con objeto de exponerles la situación actual.

Toda la organización italiana de distribución está muy preocupada por la consecución de los objetivos de venta y la necesidad de mantener el nivel de ventas actual. Esta necesidad ha llevado a algunos socios, presionados por organizaciones de venta externas (entre ellas, numerosos concesionarios de Volkswagen y Audi), a realizar ventas en zonas muy alejadas de sus respectivos territorios contractuales, en ocasiones hasta en el extranjero.

La intervención de Autogerma responde, por tanto, al propósito de exhortar a los concesionarios de Volkswagen y Audi a que se ciñan a sus territorios contractuales, y en cada una de las empresas se están realizando controles respecto del cumplimiento del contrato, especialmente en lo que se refiere a las actividades de venta en el propio territorio contractual (ya se han rescindido seis contratos de concesión por incumplimiento de las condiciones contractuales [...]). A raíz de determinados resultados arrojados por las auditorías en lo relativo a las exportaciones, tenemos intención de alertar a otros concesionarios por incumplimiento, con el objetivo de obtener datos más precisos sobre los propios consumidores finales de los vehículos.

Seguiremos desarrollando este procedimiento en el seno de la organización de ventas; el proyecto establece una nueva estructura de márgenes con niveles aún superiores con un aumento del porcentaje de los "maggiori-sconti" (descuentos)

—basado en el cumplimiento cuantitativo y cualitativo de las obligaciones contractuales— y una baja del porcentaje aplicado a las facturas de los automóviles. De esta manera, se logra un mejor reparto de los márgenes [...].»

144 Debe señalarse que dicha nota menciona una intervención de Autogerma dirigida a que los concesionarios italianos se limitaran a sus territorios contractuales. Habida cuenta del contenido de dicha nota («exportaciones paralelas») y de la conexión que en ella se hace entre, por una parte, la comprobación de que determinados concesionarios comercian a veces con el extranjero, y, por otra parte, la intervención de Autogerma («por tanto»), los términos «exhortar a los concesionarios de Volkswagen y Audi a que se ciñan a sus territorios contractuales» deben entenderse razonablemente en el sentido de que significan que Autogerma presiona a los concesionarios para que éstos pongan fin a sus ventas fuera de sus territorios contractuales, en particular a extranjeros.

145 Dicha nota también demuestra que, para efectuar dicha intervención, se introdujeron controles sistemáticos («debiéndose efectuar controles [...] en cada una de las empresas»).

146 Además, su redacción en presente y los términos empleados prueban que la intervención de Autogerma ya era efectiva. Sólo se presentan como proyecto las medidas citadas respecto de los márgenes.

147 Por último, procede observar que Autogerma estimó útil recopilar «información más precisa sobre los consumidores finales». Pues bien, dado que las ventas a los consumidores finales son lícitas por definición, Autogerma no tenía ningún motivo válido para querer conocer la identidad de estos últimos. Del mismo modo, procede observar que, en el segundo párrafo de su nota, en el que describe el problema al que responde su intervención, Autogerma da a entender que los concesionarios de la red establecidos en el extranjero son intrusos. Esa presentación de la situación parece expresar el deseo de obstaculizar los suministros cruzados. En cualquier caso, la mención de los consumidores finales

y de los concesionarios extranjeros en dicha nota indica que ésta no sólo se refiere a las ventas a revendedores no autorizados.

148 La lista de medidas comunicadas por Autogerma a la demandante algunos días después mediante nota de 26 de septiembre de 1994 (nota nº 15 de la Decisión), confirma las consideraciones que anteceden.

149 Dicha nota menciona diecinueve «medidas adoptadas por Autogerma para controlar y prevenir las reexportaciones». Si bien es cierto que la descripción de varias de las referidas medidas no permite deducir su alcance (véanse, por ejemplo, las expresiones «controles en los concesionarios sospechosos», «los concesionarios reincidentes recibirán un aviso de rescisión» y «[...] [evitar] que los concesionarios busquen canales de distribución no deseados»), la nota también incluye frases que dan claramente a entender que se refiere a todas las reexportaciones.

150 De este modo, se menciona que «[l]a prima trimestral, bloqueada en lo relativo a las ventas extraterritoriales, se pagará, a partir del próximo trimestre, sólo en función de las matriculaciones». La exigencia, como requisito para el pago de la prima, de la matriculación del vehículo en Italia, disuade evidentemente no sólo las ventas a los revendedores no autorizados, sino también los suministros cruzados y las ventas directas a consumidores finales de otros Estados miembros. Por consiguiente, dicha medida tiene claramente por objetivo compartimentar el mercado italiano. Si bien es cierto que dicha medida se presenta en el sentido de que sólo se debe poner en práctica «a partir del próximo trimestre», esto no ocurre con otra medida similar mencionada en la misma nota, según la cual «También en el caso de las ofertas de promoción, que en su mayoría van destinadas al consumidor, la matriculación en Italia es la condición para acceder a las bonificaciones, que, en general, consisten en accesorios, promesas de recompra o posibilidades de financiación».

151 A estos indicios se añade el hecho de que la nota trata en términos generales de impedir las reexportaciones como objetivo a perseguir («medidas [...] adoptadas

[...] para controlar y prevenir las reexportaciones», o también «[...] cartas disuasorias a los concesionarios implicados en operaciones de reexportación»).

152 Por último, la demandante tampoco puede reprochar a la Comisión no haber tenido en cuenta los conflictos de interés en el seno del grupo Volkswagen o la identidad de los autores de los documentos incautados. En efecto, dichos datos no desvirtúan en nada el contenido de los referidos documentos.

Sobre los controles, las advertencias y las sanciones de que fueron objeto los concesionarios

— Alegaciones de las partes

153 La Comisión señaló erróneamente que la demandante, Audi y Autogerma vigilaban sistemáticamente las ventas efectuadas por los concesionarios italianos.

154 A este respecto, la demandante observa en primer lugar que la Comisión, basándose en un correo electrónico de 26 de enero de 1995, llegó a la conclusión de que se había establecido una tasa de 150 DEM para la expedición de la certificación de conformidad (considerando 27 de la Decisión), mientras que dicha tasa, en realidad, se introdujo por una duración de varias semanas, a raíz de la entrada en vigor de la nueva normativa, y sólo para un número muy reducido de vehículos. La circunstancia de que dicho correo presentara la tasa como destinada a obstaculizar las reexportaciones, se debe a que su autor no era responsable ni de dicha tasa ni de la expedición de las certificaciones de conformidad. Puesto que la Comisión también tuvo cuenta que Audi exigía, además de una tasa, la prueba de la compra del vehículo (considerando 27 de la

Decisión), la demandante precisa que se exigía una copia del contrato de venta o de la factura únicamente con el fin de asegurarse de que quien solicitaba la certificación de conformidad era realmente el comprador. La demandante también subraya que la finalidad de la tasa era cubrir los gastos internos y externos relativos a la expedición de las certificaciones y presenta una relación de dichos gastos.

155 En segundo lugar, la demandante expone que, a la vista de determinados documentos, la Comisión concluyó que los constructores habían encargado a Autogerma que vigilara sistemáticamente las reexportaciones y les comunicara sus observaciones a ese respecto (considerandos 28, 29 y 39 de la Decisión), mientras que era manifiestamente imposible, con base en la información contenida en dichos documentos, controlar las ventas de cada concesionario. En efecto, las cifras de las reexportaciones no permiten determinar qué concesionario ha vendido qué vehículo. La demandante, Audi y Autogerma únicamente procedieron a controles en caso de solicitud de certificaciones de conformidad por una empresa o una persona manifiestamente sospechosa de ser un revendedor no autorizado. Tal fue el caso, por ejemplo, con ocasión de los 25 controles efectuados por Audi entre los meses de junio de 1994 y febrero de 1995. Después de dichos controles, la demandante y Audi comunicaron a Autogerma los nombres de los concesionarios que habían infringido gravemente sus obligaciones contractuales, o los números de chasis de los vehículos comprados por revendedores no autorizados, para permitir a Autogerma identificar los concesionarios que habían vendido dichos vehículos. El intercambio de tal información entre los constructores y Autogerma no constituye en absoluto una práctica ilícita, sino que tiene únicamente por objetivo detectar las ventas a revendedores no autorizados.

156 En tercer lugar, la demandante sostiene que la Comisión afirmó que Autogerma controlaba «diariamente» los pedidos de vehículos (considerando 40 de la Decisión), mientras que el informe de 10 de febrero de 1995 en el que se basa dicha afirmación se refiere a un control de los pedidos por muestreo. Si bien es cierto que, según dicho informe, Autogerma prometía introducir un control permanente, tal control nunca se efectuó. En su opinión, tampoco queda acreditado que Autogerma obligara a los concesionarios italianos a abstenerse de vender vehículos a clientes no residentes en Italia sin su autorización previa (considerando 114 de la Decisión). Por último, la demandante observa que, aun en el caso de que Autogerma hubiera ejercido una supervisión permanente de los

pedidos registrados, ello no había sido ilícito, puesto que tal supervisión constituye un medio para descubrir a tiempo y de modo preventivo las ventas a revendedores no autorizados.

157 En cuarto lugar, la demandante alega que el motivo de la Decisión según el cual la Kraftfahrt-Bundesamt (Dirección General de Tráfico alemana) colaboró en la supervisión de los concesionarios italianos (considerandos 26 a 28 de la Decisión), también es erróneo. En los datos que proporcionaba, la Kraftfahrt-Bundesamt borró las tres últimas cifras de los números de chasis, impidiendo de este modo la identificación de los vehículos de que se trataba. Además, dicha Dirección General sólo comunicó datos con fines estadísticos, permitiendo de este modo a la demandante y a Audi comprobar, para cada modelo, la cifra total de vehículos reimportados a Alemania.

158 La demandante sostiene que, si bien es cierto que Autogerma requirió a los concesionarios para que pusieran fin «a las ventas organizadas fuera del territorio contractual», también resulta evidente que la expresión «ventas organizadas» significa ventas a revendedores no autorizados. Ello resulta inequívocamente de un informe de 7 de diciembre de 1993 relativo, en particular, a los requerimientos dirigidos por Autogerma a los concesionarios y a las respuestas enviadas por algunos de ellos, en las que éstos se comprometían a dejar de vender a revendedores no autorizados. La demandante cita documentos para demostrar que los concesionarios requeridos de este modo vendían efectivamente vehículos en grandes cantidades a revendedores no autorizados, de manera que se imponía una reacción contundente de Autogerma, tanto jurídica como económicamente. La demandante también observa que más del 90 % de las reexportaciones de vehículos de las marcas Volkswagen y Audi desde Italia a Alemania, estimadas por la Comisión en 19.000 vehículos en 1993, 22.000 en 1994 y 19.000 en 1995 (considerando 11 de la Decisión), se efectuaban por revendedores no autorizados. También menciona escritos de concesionarios alemanes en los que éstos se quejan de la existencia de concesionarios que suministran, incumpliendo su contrato, a revendedores que no forman parte de la red, y piden a la demandante que adopte las medidas necesarias para terminar con dichas prácticas.

159 Por lo que respecta a las sanciones que efectivamente se impusieron, la demandante subraya que las resoluciones de contratos de concesión, en las que se basa la Comisión, se refieren todas a concesionarios que habían vendido repetidamente vehículos a revendedores no autorizados y que, en ocasiones, también habían cometido otras violaciones graves de sus obligaciones contractuales.

160 Según la demandada, del conjunto de documentos citados en la Decisión se desprende que las ventas de los concesionarios italianos, incluidas las efectuadas a particulares, se supervisaron sistemáticamente y fueron objeto de un control diario por parte de Autogerma. Además, la demandada niega que en la Decisión se afirmase que Audi ejercía tal control con ayuda de información facilitada por la Kraftfahrt-Bundesamt. No obstante, señala que un empleado de Audi que había adquirido un automóvil Audi A4 en Italia temió que el vehículo «[figurase] como reimportación, lo cual [podría plantear] problemas» con ocasión del control estadístico de la Kraftfahrt-Bundesamt (considerando 30 de la Decisión).

161 En cuanto a las advertencias y sanciones, la demandada cita un escrito de 13 de junio de 1994 en el que Autogerma informa a Audi de que, por una parte, envió una advertencia a los concesionarios, ordenándoles que limitasen sus ventas exclusivamente al mercado interior italiano, y, por otra parte, resolvió dos contratos de concesión. Mediante escrito de 14 de junio de 1994 dirigido a la demandante, Autogerma afirmó que, desde septiembre de 1993, requirió continuamente a unos sesenta concesionarios para que se abstuvieran de toda actividad de venta fuera de su territorio contractual, amenazándoles con la resolución de su contrato de concesión. La demandada también menciona una nota interna de la demandante de 20 de febrero de 1995, según la cual, por una parte, el grupo Volkswagen «infringe la normativa en vigor» y, por otra parte, «muy próximamente se resolverán los contratos de concesión de varios concesionarios (entre ellos empresas de dimensión considerable) por importaciones grises (de cara al exterior, naturalmente, se invocarán otras razones)». La demandada también señala que Autogerma no tuvo específicamente en cuenta, en sus notas de junio de 1994 antes mencionadas, a los revendedores no autorizados. Por el contrario, en ellas se refiere, de modo general, a los requerimientos y a la resolución de determinados contratos de concesión por ventas fuera del territorio contractual.

— Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

162 En primer lugar, debe concluirse que la Decisión impugnada contiene indicios pertinentes y concordantes de que la demandante, con ayuda de su filial Autogerma, ejerció sistemáticamente controles para garantizar la eficacia de las medidas adoptadas con objeto de obstaculizar las reexportaciones desde Italia y dirigió advertencias a los concesionarios para limitar la actividad comercial de éstos.

163 En efecto, como acaba de señalarse en el apartado 145 *supra,* Autogerma confirmó, en su nota de 21 de septiembre de 1994 dirigida a la demandante, que ejercía controles en cada uno de sus concesionarios, para asegurarse de que éstos no efectuaban ventas fuera de sus territorios contractuales. Asimismo, de las manifestaciones del Sr. Schlesinger, citadas en el apartado 51 *supra,* se desprende que éste se encargaba personalmente de comprobar cada caso de posible abono o retención de la prima cuando procedía aplicar la regla del 15 %. Las alegaciones específicas expuestas por la demandante (véanse los apartados 154 a 157 *supra)* no contradicen dichos indicios. Además, la afirmación de la demandante según la cual no era posible un control permanente e individualizado de los concesionarios, no puede desvirtuar la conclusión de que Autogerma puso en práctica una política de control sistemático y reforzó, de este modo, las demás medidas tomadas para obstaculizar las reexportaciones desde Italia.

164 En cuanto a las advertencias dirigidas por los constructores, procede observar, en primer lugar, que los consumidores alemanes y austriacos, en sus quejas dirigidas a éstos o a la Comisión, las mencionan unánimemente, apoyándose en las manifestaciones que les hicieron los concesionarios italianos. Ello resulta, por ejemplo, de los correos o fax citados en los apartados 106, 107, 109, 110 y 112 a 114 *supra* (fax del Sr. Wieser: «... siguiendo instrucciones de Audi»; fax del Sr. Bernhard: «instrucciones de Volkswagen AG»; escrito del Sr. Baur: «por supuesto, las amenazas sólo se efectúan por teléfono»; escrito del Sr. Keppler: «que VW había prohibido las ventas. En caso de incumplimiento de dicha prohibición VW amenazó con retirar la concesión»; fax del Sr. Mosser: «que el importador oficial de Audi había prohibido al concesionario correspondiente»; fax del Sr. Bilogan: «siguiendo instrucciones del constructor»; escrito del Sr.

Albrecht: «por orden de Wolfsburg»). Dichas manifestaciones quedan corroboradas por un escrito de Autogerma dirigido a la sociedad Silemotori Negro, antes citada en el apartado 92, y, por lo que respecta más concretamente a los suministros cruzados, por el escrito de 26 de noviembre de 1993 dirigido por un concesionario alemán de las marcas Volkswagen y Audi a la demandante, citado en el apartado 82 *supra*.

165 La nota interna de Audi de 12 de diciembre de 1994, citada en el apartado 136 *supra*, confirma, por lo que a ella respecta, que dicho constructor estimaba preferible que las medidas tomadas en cuanto a las ventas en Italia fuesen comunicadas verbalmente. Además, el objetivo definido en la nota de 21 de septiembre de 1994 dirigida por Autogerma a la demandante, antes citada en el apartado 143, «exhortar a los concesionarios de Volkswagen y Audi a que se ciñan a sus territorios contractuales», hace presumir que se hicieron advertencias en este sentido a estos últimos. A este respecto, el escrito dirigido por Autogerma a Audi el 13 de junio de 1994 (antes citado en el apartado 80), confirma: «Autogerma ha advertido en numerosas ocasiones a los concesionarios afectados que deben limitar sus ventas exclusivamente al mercado nacional italiano. Incluso se han resuelto dos contratos de concesión». Del mismo modo, en un escrito de fecha 14 de junio de 1994 dirigido a la demandante y relativo a las exportaciones paralelas (nota nº 65 de la Decisión), Autogerma escribe: «Desde septiembre de 1993 se advirtió a aproximadamente 60 concesionarios de que se abstuvieran de las actividades de venta fuera de su territorio contractual en el interior y en el extranjero. A dichos concesionarios se les indicó expresamente que en el supuesto de incumplimiento debía contar con la resolución del contrato de concesión [...]. Autogerma tiene la intención de actuar en el futuro con la misma determinación para alcanzar el objetivo perseguido, impedir las exportaciones desde Italia.» Por último, la influencia sobre los concesionarios se preveía literalmente en el «Plan de marketing Alemania 1995», antes citado en el apartado 139 («influencia en los concesionarios»). En el contexto de ese documento, dicha influencia debe entenderse como orden a los concesionarios alemanes de dejar de importar vehículos.

166 En segundo lugar, procede, en cambio, concluir que la Decisión impugnada no contiene indicios suficientemente pertinentes y concordantes de que la demandante, con ayuda de su filial Autogerma, sancionara efectivamente a concesionarios italianos, en particular resolviendo su contrato de concesión, por el hecho

de que éstos suministraran vehículos a consumidores finales o a concesionarios de las marcas Volkswagen y Audi de otros Estados miembros.

167 Ciertamente, de determinados documentos se desprende que la sanción de resolver su contrato de concesión se impuso a determinados concesionarios italianos por motivos relativos a reexportaciones. Tal es, por ejemplo, el caso de la nota dirigida por Autogerma a Audi, de 13 de junio de 1994, citada en el apartado 165 *supra,* y de la lista comunicada por Autogerma a la demandante mediante escrito de 7 de junio de 1994 (nota nº 121 de la Decisión), sobre tres contratos de concesión resueltos en 1993 y cuya redacción es la que sigue:

«En 1993 se resolvieron tres contratos con los siguientes concesionarios:

1) Dino Conti Trieste

Motivos:
a) Exportación gris
b) Cooperación con otras marcas

2) Beretich Pordenone

Motivos:
a) Exportación gris
b) Cobertura del mercado
c) Organización débil
d) Problemas económicos

3) Autosial S. Benedetto (AP)

a) Exportación gris
b) Problemas económicos».

168 No obstante, es perfectamente concebible que dichos concesionarios cometieran realmente infracciones a sus contratos de concesión, en particular al vender vehículos a revendedores no autorizados, lo cual justificaba plenamente la sanción impuesta. La manifestación de Audi en su informe de 10 de febrero de 1995 sobre el contacto con Autogerma (nota nº 125 de la Decisión), según la cual «se han resuelto los contratos de 8 concesionarios [...] como motivo de la resolución no se ha indicado exportación gris», no puede desvirtuar dicha consideración, en la medida en que en cualquier caso existen otros tipos de infracción al contrato de concesión distintos de las ventas a revendedores no autorizados. Además, el Abogado de la demandada ha confirmado en la vista, en respuesta a una cuestión del Tribunal de Primera Instancia, que los concesionarios cuyo contrato fue resuelto habían vendido vehículos a revendedores no autorizados.

169 Por consiguiente, los elementos de prueba aportados por la Comisión por lo que respecta a los casos de resolución de los contratos de concesión no permiten excluir que efectivamente sólo se sancionó a los concesionarios que, entre otras infracciones de sus obligaciones contractuales, vendieron vehículos a revendedores no autorizados. De ello se desprende que la Comisión cometió un error de apreciación al considerar probado que los casos de resolución de los contratos de concesión de que se trata constituían una medida ilícita.

Sobre los efectos de los obstáculos a la reexportación

Alegaciones de las partes

170 Según la demandante, la Comisión tampoco demostró que las supuestas medidas adoptadas por los constructores y Autogerma influyeran en las reexportaciones lícitas desde Italia.

171 El propio hecho de que, durante todos los períodos en los que había un disparidad importante entre la lira italiana, por una parte, y el marco alemán y el chelín austriaco, por otra parte, las reexportaciones de automóviles desde Italia fueran numerosas, demuestra que las medidas supuestamente adoptadas por la demandante, Audi y Autogerma no tuvieron efectos sensibles. A este respecto, la demandante observa que las reexportaciones efectivas desde Italia a Alemania durante los años 1993 a 1995 de aproximadamente 20.000 vehículos anuales demuestran que las medidas dirigidas contra las ventas a revendedores no autorizados eran ineficaces, o bien que dichas medidas eran eficaces pero que las compras lícitas por consumidores finales alemanes en Italia aumentaron proporcionalmente. La demandante también señala que, en 1995, con respecto a los 19.338 vehículos reexportados, sólo hubo 36 quejas de personas que se califican de consumidores finales que no consiguieron obtener un vehículo en Italia. Además, gran parte de dichas quejas carecen de justificación. La demandante añade que algunos de dichos denunciantes obtuvieron finalmente el vehículo deseado, mientras que otros eran en realidad revendedores no autorizados.

172 La demandante también alega que, durante la mayor parte del período considerado por la Comisión, es decir entre 1987 y comienzos del año 1993, los consumidores no residentes en Italia no tenían ningún interés en adquirir un vehículo en dicho Estado. Eran más bien los clientes italianos quienes tenían interés en comprar en otro Estado miembro.

173 Por último, ninguno de los documentos invocados al respecto justifica la afirmación de la Comisión según la cual a raíz de la prohibición que se les impuso, los concesionarios decidieron dejar de efectuar reexportaciones o reexportar únicamente hasta el límite del 15 % de las ventas totales, o tomaron otras medidas como la matriculación de todos los vehículos en Italia o el despido de empleados que vendieron al extranjero.

174 Con carácter preliminar, la demandada recuerda que toda medida que tiene por objeto o por efecto compartimentar los mercados nacionales impidiendo las importaciones paralelas es contraria al Tratado CE desde que es perceptible. La

infracción del artículo 85, apartado 1, del Tratado no depende del éxito de las tentativas dirigidas a compartimentar los mercados nacionales.

175 La demandada expone a continuación que, habida cuenta de la gran cantidad de escritos de reclamación enviados por compradores potenciales, no hay duda de que los concesionarios italianos consideraron que se les había impuesto la prohibición de vender automóviles a extranjeros. En opinión de la demandada, resulta evidente que dicha situación se provocó, en buena parte, por el hecho de que las instrucciones dadas por Autogerma a dichos concesionarios no distinguieran entre las ventas lícitas e ilícitas.

176 Asimismo, la demandada considera que los escritos enviados por concesionarios a compradores potenciales, en las que les informan de plazos de entrega de más de un año y de probables cambios en los precios, tuvieron como consecuencia evidente que, en su mayoría, estos últimos se abstuvieron de comprar un vehículo en Italia. El hecho de exigir al comprador que se comprometa, so pena de una grave sanción, a no revender el vehículo durante los tres primeros meses siguientes a la compra o antes de que el vehículo haya recorrido 3.000 kilómetros, también puede disuadir las adquisiciones en dicho Estado.

177 Por último, la demandada cita un documento que según ella, demuestra una disminución de las reexportaciones de vehículos de la marca Audi desde Italia.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

178 Según jurisprudencia reiterada, la ponderación de los efectos concretos de un acuerdo es superflua a efectos de la aplicación del artículo 85, apartado 1, del Tratado cuando resulte que éstos tienen por objeto impedir, restringir o falsear el juego de la competencia dentro del mercado común. Por consiguiente, no se exige

la prueba de efectos reales contrarios a la competencia, cuando se ha probado el objeto contrario a la competencia de los comportamientos reprochados (véanse las sentencias del Tribunal de Justicia de 13 de julio de 1966, Consten y Grundig/Comisión, asuntos acumulados 56/64 y 58/64, Rec. pp. 429 y ss., especialmente p. 496 y de 17 de julio de 1997, Ferriere Nord/Comisión, C-219/95 P, Rec. p. I-4411, apartados 12 a 14). Pues bien, como acaba de declararse, la Comisión ha probado que la demandante adoptó medidas que tenían por objeto compartimentar el mercado italiano (véanse, en particular, los apartados 88 y 89 *supra*). Por tanto, la Comisión no estaba obligada a identificar los efectos concretos de dichas medidas sobre el juego de la competencia dentro del mercado común.

179 Además, por su propia naturaleza, tales medidas podían afectar al comercio entre los Estados miembros en el sentido del artículo 85, apartado 1, del Tratado (sentencia del Tribunal de Justicia de 12 de julio de 1979, BMW Belgium y otros/Comisión, asuntos acumulados 32/78, 36/78 a 82/78, Rec. p. 2435, apartado 32). En efecto, para poder incidir sobre el comercio entre los Estados miembros, un acuerdo o una práctica, cuando concurren elementos objetivos de hecho y de Derecho, deben permitir prever con un grado suficiente de probabilidad, que pueden ejercer una influencia directa o indirecta, real o potencial, en las corrientes de intercambios entre los Estados miembros. Sobre este extremo, debe examinarse precisamente si las medidas de que se trata pueden compartimentar el mercado de ciertos productos entre Estados miembros y hacer así más difícil la interpenetración económica que persigue el Tratado (sentencia del Tribunal de Justicia de 30 de junio de 1966, Société Technique Minière, asunto 56/65, Rec. pp. 337 y ss., especialmente p. 359; sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 14 de julio de 1994, Parker Pen/Comisión, T-77/92, Rec. p. II-549, apartado 39). Esto ocurre manifiestamente en el caso de autos. Tanto la regla del 15 % como la fijación de contingentes en los suministros a los concesionarios italianos equivalen a una protección territorial, en particular para los concesionarios alemanes y austriacos, y a una reducción de la libertad de acción comercial de los concesionarios italianos. Dichas medidas vinculaban a la totalidad de los concesionarios de las marcas Volkswagen y Audi en una parte sustancial del mercado común (Italia) y contribuían con ello a compartimentar el mercado italiano. En efecto, las prácticas restrictivas de la competencia que se extienden a todo el territorio de un Estado miembro pueden, por su propia naturaleza, consolidar compartimentaciones de carácter nacional, obstaculizando de este modo la interpenetración económica perseguida por el Tratado (véase, por analogía, la sentencia del Tribunal de Justicia de 11 de julio de 1985, Remia y otros/Comisión, asunto 42/84, Rec. p. 2545, apartado 22, y la sentencia Bayerische Motorenwerke, antes citada, apartados 19 y 20).

180 Por último, y en cualquier caso, las quejas de los consumidores alemanes y austriacos, analizadas en los apartados 105 a 116 *supra,* demuestran que las medidas adoptadas por la demandante, Audi y Autogerma tuvieron efectos reales. En resumen, Audi no ocultaba que se trataba de un «éxito» (véase el documento antes citado en el apartado 85; véase también el fax de la sociedad Porsche Austria antes citado en el apartado 138).

181 Por todas estas razones, no puede acogerse la alegación de la demandante relativa a los efectos de los obstáculos a la reexportación.

Sobre la duración de los obstáculos a la exportación

Alegaciones de las partes

182 La demandante expone que el comportamiento que se le reprocha en ningún caso comenzó en 1987 ni continuó después de octubre de 1995. Subraya, a este respecto, que los documentos incautados por la Comisión sólo se refieren a los años 1993 a 1995.

183 Por lo que respecta a la fecha del inicio de dicho comportamiento, la demandante precisa que la Comisión lo fijó en el 30 de diciembre de 1987, basándose en la fecha de una versión de la convenzione B (considerando 202 de la Decisión). Puesto que dicho documento sólo prueba la conformidad de los concesionarios y Autogerma sobre el sistema de primas y no se refiere a las demás medidas recriminadas en la Decisión, no es coherente la afirmación de la Comisión según

la cual la infracción tratada en la Decisión queda acreditada, de manera general, a partir del 30 de diciembre de 1987.

184 Por lo que respecta a la fecha de cesación del comportamiento reprochado, la demandante observa que, a la luz de la circular enviada a los concesionarios en diciembre de 1996, es errónea la conclusión recogida en el considerando 216 de la Decisión, según la cual en aquel momento, «[la infracción] no [había] cesado por completo». Por consiguiente, aun cuando la manifestación hecha en el artículo 1 de la Decisión fuera exacta, debería anularse el artículo 2 de la Decisión, por cuanto ordena a la demandante tomar determinadas medidas que ya ha adoptado.

185 La demandada expone en primer lugar que, en el considerando 202 de la Decisión, fijó la fecha de inicio de la infracción en el 30 de diciembre de 1987 atendiendo únicamente al sistema de primas, de modo que no es posible ningún malentendido en cuanto al objeto o al alcance de la infracción recriminada durante el período de que se trata. En su opinión, el hecho de que las demás medidas sólo se adoptaran con posterioridad no impide calificar el conjunto de dichas medidas, incluido el sistema de primas, de estrategia global.

186 A continuación, la demandada observa que una infracción siempre comienza con el primer acuerdo o con la primera práctica concertada y que continúa mientras no se haya suprimido o puesto fin de otro modo al último acuerdo o a la última práctica concertada. En su opinión, la circular de 16 de marzo de 1995 no hizo desaparecer la infracción porque dicha circular no se aplicó. Afirma que lo demuestran varios documentos. Además, dicha circular no modificó las medidas destinadas a sancionar económicamente las ventas realizadas fuera del territorio contractual, como el bloqueo de la prima del 3 %. La circular de diciembre de 1996 tampoco puso fin por completo a la infracción.

187 Por último, la demandada afirma que el hecho de que la gravedad de la infracción se atenuó en 1997, se tuvo en cuenta, en la fijación de la multa, mediante la determinación degresiva de los incrementos aplicables durante el período de los hechos recriminados.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

188 Procede recordar, con carácter preliminar, que el principio de seguridad jurídica, del que deben beneficiarse los agentes económicos, implica que, cuando existe un litigio sobre la existencia de una infracción de las normas en materia de competencia, la Comisión debe aportar pruebas relativas a hechos suficientemente próximos en el tiempo, de modo que pueda admitirse razonablemente que la infracción prosiguió de manera ininterrumpida entre dos fechas concretas (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 7 de julio de 1994, Dunlop Slazenger/Comisión, T-43/92, Rec. p. II-441, apartado 79).

189 En el caso de autos procede observar, en primer lugar, que del hecho de que la regla del 15 % estuvo en vigor de manera ininterrumpida entre el 1 de enero de 1988 y el 30 de septiembre de 1996 (véase el apartado 48 *supra)* se desprende claramente que la demandante infringió la normativa comunitaria en materia de competencia durante todo ese período (véase el apartado 49 *supra).* Si bien es cierto que, como también se ha indicado antes en el apartado 49, dicha regla podía desempeñar un papel más sensible en los períodos en los que existía un gran interés para los consumidores de otros Estados miembros en desplazarse para adquirir un vehículo en Italia (en el caso de autos, a partir de 1993), no deja de ser cierto que la regla de que se trata tiene por objeto garantizar cierta protección territorial y, por tanto, en esa medida, la compartimentación del mercado al incitar a los concesionarios italianos a reservar cada año al menos el 85 % de los vehículos disponibles para la venta a la clientela italiana. Por último, si bien es

cierto que la Comisión delimitó de modo ligeramente impreciso la fecha de entrada en vigor de la regla del 15 % en 1987 (considerando 75 de la Decisión), al situarla el 30 de diciembre (considerandos 205 y 216 de la Decisión) o el 31 de diciembre (considerando 215 de la Decisión), ello no tiene ninguna incidencia sobre el sistema de la Decisión y, por tanto, no puede dar lugar a su anulación, pues la Comisión no tuvo en cuenta el año 1987 para fijar el importe de la multa (considerando 217 de la Decisión).

190 En segundo lugar, procede subrayar que el único elemento de prueba aportado por la Comisión para acreditar que la infracción de la demandante persistía aún, en cierta medida, durante el período comprendido entre el 1 de octubre de 1996 y la fecha de adopción de la Decisión impugnada, es la afirmación de que, después de la recepción del pliego de cargos en octubre de 1996 y durante todo ese período, la demandante no efectuó ninguna declaración clara en el sentido de que se hubieran derogado las medidas de compartimentación del mercado. Lo anterior queda confirmado por los puntos 27, 28 y 348 del escrito de contestación a la demanda y por el punto 126 de la dúplica. En este último punto, la Comisión explicó que, a finales del año 1996 y durante el año 1997, no era posible considerar que se hubiera puesto fin a la infracción, porque la demandante no había justificado haber suprimido «toda restricción territorial también en los acuerdos». En su respuesta a una cuestión del Tribunal de Primera Instancia durante la fase oral, el Abogado de la demandada confirmó dicha explicación.

191 Debe indicarse que determinados documentos de los autos contradicen dicha apreciación de los hechos. De este modo, en el punto 48 de la respuesta de la demandante y de Audi al pliego de cargos, se indica claramente que «con efectos de 1 de octubre 1996 [...] se ha suprimido la regla del 15 %». Además, durante la audiencia de 7 de abril de 1997, la demandante subrayó que «los contratos de concesión de Volkswagen y Audi, así como los contratos de importador en el área de la Unión Europea [...] se modificaron el 1 de octubre de 1996, de modo que a partir de ese momento cumplen las condiciones generales establecidas por la Comisión en el Reglamento nº 1475/95». Además, en la circular de 19 de diciembre de 1996 enviada a petición de la demandante a los concesionarios

italianos, Autogerma expuso claramente a estos últimos los derechos comerciales de que disfrutan en virtud de la normativa comunitaria, en los siguientes términos:

«Muy Sres. nuestros:

En octubre de 1996 la Comisión de la Unión Europea nos ha imputado formalmente que desde 1987 hemos impedido mediante distintas medidas vender vehículos de las marcas Volkswagen y Audi a clientes y a concesionarios de la red Volkswagen y Audi en Alemania y Austria. Al igual que Volkswagen AG y Audi AG opinamos que estas quejas carecen de justificación. A este respecto quisiéramos dejar claro lo siguiente:

1. Están autorizados, sin límite alguno, para vender vehículos automóviles a consumidores finales de todos los Estados miembros de la Unión Europea y de la Asociación Europea de Libre Comercio, también en el supuesto de que los consumidores finales actúen a través de un intermediario.

   Además, pueden, sin límite alguno, vender vehículos automóviles a otros concesionarios de la red Volkswagen y Audi en los Estados miembros de la Unión Europea y de la Asociación Europea de Libre Comercio.

   En el supuesto de que efectúen tales ventas, no se exponen a sanciones directas o indirectas, ni de Volkswagen AG ni de Audi AG.

2. En cambio, no están autorizados para vender vehículos automóviles a revendedores que no pertenecen a la red Volkswagen y Audi.

3. Los descuentos que les concede Autogerma, y el reconocimiento y el abono de las primas no dependen ni directa ni indirectamente, ni en todo ni en parte, del volumen de ventas que efectúen fuera de su territorio contractual.»

192 Al no haber aportado elementos de prueba, la Comisión no ha acreditado de modo suficiente en Derecho que entre el 1 de octubre de 1996 y el mes de enero de 1998 aún continuara la infracción de la demandante.

Conclusiones

193 Los documentos pertinentes y concordantes incautados por la Comisión demuestran que la demandante adoptó medidas que tienen por objeto la compartimentación del mercado italiano de vehículos nuevos de las marcas Volkswagen y Audi, a través de la fijación de contingentes de suministro a los concesionarios italianos, de una política según la cual la prima habitual del 3 % sólo se concede parcialmente a los concesionarios que efectúan más del 15 % de sus ventas a personas residentes fuera de Italia, y de controles y advertencias. Además, ha quedado acreditado que dichas medidas crearon obstáculos para la adquisición en Italia de vehículos de las marcas Volkswagen y Audi por los consumidores y los concesionarios de dichas marcas de otros Estados miembros.

194 Del análisis del primer motivo resulta, por lo tanto, que la Comisión llegó fundadamente a la conclusión de que la demandante, junto con sus filiales Audi y Autogerma, infringió el artículo 85, apartado 1, del Tratado. La cuestión de si la Comisión cometió un error de Derecho al calificar las medidas ilegales de «acuerdos» entre la demandante, Audi y Autogerma, por una parte, y los

concesionarios italianos, por otra parte (véase el tenor literal del artículo 1 de la Decisión impugnada, antes citada en el apartado 28), será examinada más adelante en el marco del segundo motivo.

195 Además, los elementos de prueba aportados por la Comisión, antes citados, tienen tal fuerza probatoria que los datos numéricos y las alegaciones de la demandante relativos a las cantidades considerables de vehículos que no obstante se reexportaron desde Italia a Alemania en el período examinado en el caso de autos (véase el apartado 76 *supra),* no pueden, en ningún caso, desvirtuar las conclusiones de la Comisión relativas a la existencia de la infracción. En efecto, dichos datos demuestran, a lo sumo, que las medidas adoptadas por la demandante y sus filiales no permitieron alcanzar el objetivo perseguido (véase también el apartado 178 *supra).* En cualquier caso, aun cuando resultase que la cantidad de reexportaciones impedidas es poco elevada con respecto a las reexportaciones efectuadas a pesar de las medidas adoptadas para obstaculizarlas, no puede desvirtuar el carácter sistemático de los comportamientos infractores debidamente comprobados por la Comisión y antes analizados (véase la sentencia del Tribunal de Justicia de 25 de octubre de 1983, AEG/Comisión, asunto 107/82, Rec. p. 3151, apartados 45 y 46).

196 Procede señalar a continuación que, si bien la demandante ha acreditado que determinados considerandos de la Decisión adolecen de error de hecho, al pronunciarse la Comisión sobre el sistema de margen fraccionado y la resolución de determinados contratos de concesión sin disponer de indicios suficientemente precisos, pertinentes y concordantes (véanse los apartados 65 a 72 y 166 a 169 *supra),* ello no puede dar lugar a la anulación de la Decisión en su totalidad. En efecto, como acaba de señalarse en los apartados 193 y 194, la Comisión concluyó acertadamente que la demandante había infringido el artículo 85, apartado 1, del Tratado.

197 No obstante, dichos errores de hecho cometidos por la Comisión vician en cierta medida la parte dispositiva de la Decisión. En particular, como revelan los considerandos 214 y 220 de la Decisión, el sistema de margen fraccionado y la resolución de determinados contratos de concesión se tuvieron en cuenta, si bien

sólo en parte, para determinar la gravedad de la infracción y, por tanto, para fijar la multa, cuyo importe figura en el artículo 3 de la Decisión.

198 De ello resulta que la Decisión impugnada debe anularse en la medida en que declara que el sistema de margen fraccionado y la resolución de determinados contratos de concesión como sanción constituyen medidas adoptadas para obstaculizar las reexportaciones de vehículos de las marcas Volkswagen y Audi desde Italia por consumidores finales y concesionarios de dichas marcas de otros Estados miembros.

199 En cuanto a la falta de pruebas por lo que respecta al período comprendido entre el 1 de octubre de 1996 y la fecha de adopción de la Decisión impugnada, debe señalarse que dicha falta no vicia la legalidad del artículo 1 de la Decisión en la medida en que la Comisión declara en él que la demandante ha infringido lo dispuesto en el artículo 85, apartado 1, del Tratado. Tampoco es óbice a la legalidad de los artículos 2 y 5 de la Decisión, en los que la Comisión ordena a la demandante adoptar determinadas medidas para poner fin a la infracción y fija una multa coercitiva con objeto de garantizar el cumplimiento de dichas instrucciones. A este respecto, procede observar que el hecho de que la Comisión no aportara indicios pertinentes y concordantes de la persistencia de la infracción después del 1 de octubre de 1996 no lleva de por sí a la seguridad de que ésta haya cesado efectivamente. Por consiguiente, si bien debe reprocharse a la Comisión haber fijado la multa con base, entre otros datos, en la afirmación no probada de que la infracción continuó entre el 1 de octubre de 1996 y la fecha de adopción de la Decisión, en cambio, no puede imputársele haber dado a la demandante, en la parte dispositiva de la Decisión, y para asegurar con certeza el fin de todo comportamiento de infracción, determinadas instrucciones acompañadas de una multa coercitiva. Además, suponiendo que la infracción hubiera cesado efectivamente, ello privaría de efecto, en cualquier caso, a los artículos 2 y 5 de la Decisión.

200 No obstante, el error cometido por la Comisión en lo que respecta a la duración de la infracción vicia en cierta medida la parte dispositiva de la Decisión. En particular, como se desprende del considerando 217 de la Decisión, el final del

año 1996 y el año 1997 se tuvieron en cuenta para fijar la multa, cuyo importe figura en el artículo 3 de la Decisión.

201 Por consiguiente, la Decisión impugnada también debe anularse en la medida en que declara que la infracción de que se trata no había terminado por completo en el período comprendido entre el 1 de octubre de 1996 y la adopción de la Decisión.

202 De todo lo anterior resulta que la Decisión impugnada debe anularse en la medida en que declara, por una parte, que el sistema de margen fraccionado y la resolución de determinados contratos de concesión como sanción constituyen medidas adoptadas para obstaculizar las reexportaciones desde Italia de vehículos de las marcas Volkswagen y Audi por consumidores finales y concesionarios de dichas marcas de otros Estados miembros y, por otra parte, que la infracción de que se trata no había terminado por completo en el período comprendido entre el 1 de octubre de 1996 y la adopción de la Decisión.

B. *Sobre el segundo motivo, basado en errores de Derecho en la aplicación del artículo 85 del Tratado*

Alegaciones de las partes

203 La demandante sostiene que la Comisión cometió varios errores de Derecho en la aplicación del artículo 85 del Tratado.

Sobre la falta de delimitación del mercado

204 La demandante observa que la Comisión examinó en la Decisión los criterios de aplicación del artículo 85, apartado 1, del Tratado más fácilmente comprobables, como si los constructores, Autogerma y los concesionarios son empresas pero, a diferencia de lo que expuso en el pliego de cargos, no abordó en absoluto el modo en el que debe definirse el mercado en el que supuestamente tuvo lugar la violación del Tratado. La demandante reconoce que en el caso de autos la delimitación material del mercado resulta evidente (el mercado de vehículos automóviles), pero estima que la falta de delimitación geográfica de éste vicia la legalidad de la Decisión.

205 Sobre este extremo, la demandante recuerda que sólo cuando se define el mercado es posible determinar con exactitud si el acuerdo o la práctica concertada de que se trata puede afectar al comercio entre Estados miembros y tiene por objeto o efecto impedir, restringir o falsear el juego de la competencia dentro del mercado común. Señala, además, que, en sus observaciones relativas al pliego de cargos, los constructores negaron contundentemente la postura defendida por la Comisión en dicho pliego de cargos, según la cual el mercado geográfico pertinente es el mercado común. En su opinión, el mercado común no es el mercado geográfico pertinente, puesto que existen importantes diferencias jurídicas (en materia fiscal) y económicas (disparidades monetarias, diferencias en las preferencias de compra) entre los Estados miembros.

206 Según la demandada, en el caso de autos no era necesaria la delimitación geográfica del mercado. Expone que, como regla general, la delimitación geográfica del mercado sólo se impone en el marco de controles de fusiones o de procedimientos destinados a declarar un abuso de posición dominante. En el supuesto de la aplicación del artículo 85, apartado 1, del Tratado, la única cuestión imperativa que se plantearía en el plano geográfico es si el acuerdo o las

prácticas concertadas de que se trata pueden afectar al comercio entre los Estados miembros.

Sobre la apreciación errónea de los obstáculos en su conjunto

207 La demandante recuerda que, en el análisis de un acuerdo a la luz del artículo 85, apartado 1, del Tratado, deben distinguirse las partes de dicho acuerdo realmente afectadas por la prohibición establecida por el referido artículo de aquellas que no lo están. En el caso de autos, la Comisión infringió dicha norma al deducir una prohibición o una restricción de las exportaciones de un «conjunto de medidas» (considerandos 112 y 131 de la Decisión).

208 Además, las medidas alegadas por la Comisión no forman un conjunto, pues no guardan relación entre ellas.

209 La demandada responde que, manifiestamente, las medidas tratadas en la Decisión, como los sistemas de primas y de margen fraccionado, la fijación de contingentes de suministro y el compromiso exigido a los compradores, forman una estrategia global que persigue llevar a los concesionarios italianos a renunciar al ejercicio de toda actividad fuera de su territorio contractual. Además, la demandada alega que distinguió entre las medidas autorizadas y las prohibidas, puesto que únicamente criticó las medidas que tenían por objeto o por efecto obstaculizar o impedir las ventas a consumidores finales (en su caso, a través de intermediarios) y a concesionarios de Estados miembros distintos de Italia.

Sobre la calificación errónea de los obstáculos, considerados en su conjunto, como acuerdos

210 La demandante estima que la Comisión calificó erróneamente las medidas adoptadas por los dos constructores de que se trata y Autogerma como acuerdos celebrados entre esas tres empresas y los concesionarios italianos. Reconoce que hubo un acuerdo en lo que atañe al sistema de primas, que está expresamente estipulado en la convenzione B, aneja al contrato de concesión, y que lo mismo habría ocurrido con respecto al sistema de margen fraccionado si éste se hubiese introducido. Sin embargo, las demás medidas, como la prohibición de suministros cruzados dentro de la red de distribución y la restricción del abastecimiento del mercado italiano no pueden, según la demandante, calificarse como tales. Además, sobre este extremo la Decisión es contradictoria, pues en ella se afirma, por una parte, que dichas medidas «fueron adoptadas de común acuerdo para formar parte integrante de los contratos» (considerando 128) y, por otra parte, que «a la hora de determinar una práctica concertada, basta con que una empresa adapte de forma consciente y autónoma su actuación a los deseos de otra empresa» (considerando 129).

211 La demandante añade asimismo que el compromiso exigido a determinados clientes, que la Comisión también calificó de incompatible con las normas comunitarias en materia de competencia, no puede constituir un acuerdo en el sentido del artículo 85, apartado 1, del Tratado, puesto que los clientes no son empresas.

212 La demandada precisa, en primer lugar, que las distintas medidas tratadas en la Decisión presentan, en diversos grados, elementos de un acuerdo, o representan, al menos, prácticas concertadas. No resulta útil una delimitación detallada entre estos dos conceptos, dado que el Tratado prohíbe tanto los acuerdos como las prácticas concertadas.

213 A continuación, la demandada reconoce que no puede haber acuerdo ni práctica concertada en el seno de una única entidad económica. Añade que, sin embargo,

ello no impide que documentos internos puedan probar que medidas debatidas hayan sido puestas en práctica con posterioridad y hayan sido objeto de acuerdos o prácticas concertadas. De este modo, el abastecimiento restrictivo del mercado italiano se insertó en las relaciones contractuales entre Autogerma y los concesionarios, en la medida en que el contrato de concesión condicionó los suministros de Autogerma a los concesionarios al abastecimiento de esta última por los constructores.

214 En cualquier caso, hubo un acuerdo en el sentido de que numerosos concesionarios aceptaron aplicar la prohibición de los suministros cruzados dentro de la red de distribución.

215 Por último, no es pertinente la alegación según la cual el comprador del vehículo no es una empresa. A este respecto, la demandada observa que no es el compromiso exigido al cliente por el concesionario lo que es contrario al Tratado, sino el acuerdo celebrado entre Autogerma y los concesionarios relativo a la obligación de exigir tal compromiso.

Sobre la infracción de los Reglamentos nº 123/85 y nº 1475/95

216 La demandante también reprocha a la Comisión no haber tenido debidamente en cuenta el Reglamento nº 123/85, que define, en su considerando 1, los acuerdos en el sistema de distribución selectiva de vehículos automóviles como acuerdos «mediante los cuales el contratante abastecedor encarga al contratante revendedor la tarea de promocionar en un territorio determinado la distribución y el servicio de venta y de posventa de determinados productos del sector de los vehículos automóviles, y mediante los cuales el abastecedor se compromete con el distribuidor a no suministrar dentro del territorio convenido los productos contractuales, para su reventa, más que al distribuidor o, en su defecto, a un número limitado de empresas de la red de distribución». Según el considerando 9 del mismo Reglamento, pueden imponerse restricciones a las actividades del distribuidor fuera del territorio convenido si éstas «le llevan a asegurar mejor la

distribución y el servicio en un territorio convenido y controlable, a conocer el mercado desde un punto de vista más próximo al del usuario y a orientar su oferta en función de las necesidades». Además, el artículo 4, apartado 1, punto 3), del Reglamento nº 123/85 prevé que el concesionario puede obligarse «a esforzarse por dar salida en un período determinado, dentro del territorio convenido, a un número mínimo de productos contractuales». La demandante afirma que la Comisión infringió el Reglamento nº 123/85, en particular en su apreciación del sistema de primas. Según la demandante, la regla del 15 % estaba perfectamente justificada por los términos antes citados del Reglamento nº 123/85. En efecto, se supone que cada concesionario debe concentrar su actividad en su territorio contractual. De ello resulta que el sistema de primas no restringía la competencia ni por su objetivo ni por sus efectos.

217 La demandante precisa que, por lo que respecta a la apreciación jurídica de dicho sistema, sólo es determinante el Reglamento nº 123/85, puesto que ya no era aplicable al período posterior a la entrada en vigor del Reglamento nº 1475/95. Añade que, no obstante, el sistema de primas habría sido legal aún después de la entrada en vigor del Reglamento nº 1475/95, pues dicho Reglamento autoriza una distinción entre la concesión de la remuneración «en función del lugar de destino de los vehículos automóviles revendidos o del domicilio del comprador».

218 La Comisión tampoco tuvo en cuenta los Reglamentos nº 123/85 y nº 1475/95 en su apreciación de los supuestos esfuerzos de los constructores por limitar el abastecimiento de los concesionarios en Italia al número de vehículos que efectivamente necesitaban. Sobre este extremo, la demandante subraya que, en el sistema creado por dichos Reglamentos, el constructor no está obligado a suministrar a los importadores y concesionarios tantos vehículos como estos últimos han pedido. Por el contrario, cada constructor está facultado para aplicar una política de ventas que, en el marco de las posibilidades de suministro eventualmente reducidas, tenga por objeto abastecer un mercado nacional según las necesidades de éste.

219 La demandante se opone, además, a la tesis de la Comisión según la cual la medida que consiste en exigir un compromiso por parte de determinados clientes es incompatible con el artículo 3, punto 11, del Reglamento nº 123/85. Alega que según dicha disposición, no se permite restringir la facultad de un concesionario de vender a consumidores finales que utilizan los servicios de un intermediario si dichos consumidores encargaron a este último por escrito que comprara un vehículo concreto. Pues bien, en el caso de autos, los compromisos se exigieron precisamente en un supuesto distinto, aquel en el que el cliente compra sin intermediario.

220 Además, la demandante subraya que ella misma, Audi y Autogerma siempre actuaron dentro del marco del artículo 3, punto 10), letra a), del Reglamento nº 123/85, al respetar el derecho de los concesionarios a suministrar vehículos a revendedores que son empresas de la red de distribución.

221 En apoyo de las alegaciones antes resumidas, la demandante invoca los propios textos de los contratos de concesión. Cita, en particular, el contrato de concesión de las marcas Volkswagen y Audi en su versión de enero de 1989, que se aplicó en Alemania hasta la fecha en que dejó de estar vigente el Reglamento nº 123/85, el 30 de septiembre de 1996. Según dicho contrato, «[e]l concesionario no está autorizado para vender artículos del programa de suministro a personas o empresas ajenas a la red de distribución de VW y AUDI que revendan [...] vehículos automóviles y/o piezas de recambio sin el previo acuerdo escrito de VW AG». También cita el «contrato de transición» que se aplicó desde el 1 de octubre de 1996 hasta el 31 de diciembre de 1997, que contenía la misma estipulación. Asimismo se remite al contrato en vigor en Alemania desde el 1 de enero de 1998, que reproduce la estipulación antes mencionada y añade que «[e]l concesionario sólo podrá vender automóviles nuevos [...] a consumidores finales que hayan actuado a través de un intermediario cuando este último haya sido autorizado previamente por escrito para la adquisición de un vehículo concreto y, en caso de recogida del vehículo por un intermediario, si este último también ha sido autorizado para ello». A continuación, cita el contrato de concesión aplicable en Italia desde el 30 de diciembre de 1987 hasta el 30 de septiembre de 1996. Dicho contrato prevé: «El concesionario podrá vender los productos contractuales a todos los consumidores finales con independencia de su domicilio. Si el consumidor final actúa a través de un intermediario para la adquisición de un vehículo contractual, el concesionario no realizará la entrega si el intermediario no presenta un poder escrito del consumidor final; en caso de

entrega directa al intermediario, ésta debe estar expresamente prevista en el poder. El concesionario no está autorizado para vender productos contractuales a revendedores que no forman parte de la red, mientras que las piezas de recambio pueden venderse a terceros para efectuar reparaciones.» Por último, cita el contrato en vigor en Italia desde el 1 de octubre de 1996, según el cual «el concesionario no está autorizado para distribuir y vender productos contractuales a revendedores ajenos a la red de distribución [...]. Según el contrato, el concesionario podrá vender vehículos nuevos a consumidores finales que hayan actuado a través de un intermediario cuando éste haya sido previamente apoderado por escrito para la adquisición de un vehículo concreto y, en caso de recogida del vehículo por un intermediario, cuando este último también haya sido autorizado para ello». Según la demandante, todas estas estipulaciones prueban que se cumplían los Reglamentos nº 123/85 y nº 1475/95.

222 La demandante deduce de ello que, en la medida en que el Tribunal de Primera Instancia declare que hubo una incompatibilidad con el artículo 85, apartado 1, del Tratado, la Comisión debería haber aplicado el artículo 85, apartado 3, del Tratado a través del Reglamento nº 123/85 y, en su caso, el Reglamento nº 1475/95.

223 No obstante, la demandante insiste en que todos los comportamientos señalados por la Comisión son anteriores al mes de octubre de 1996 y sostiene que, por tanto, el Reglamento nº 1475/95 no es aplicable al caso de autos. En efecto, por lo que respecta al período posterior al 1 de octubre de 1996, la Comisión no ha aportado ni un solo dato que permita concluir que la supuesta infracción haya persistido. Por este motivo, la demandante estima que la Comisión afirmó erróneamente en la Decisión la inaplicabilidad en el presente asunto de la exención recogida en el Reglamento nº 1475/95. Añade que los terceros interesados pueden invocar dicho considerando ante los órganos jurisdiccionales nacionales. Además, afirma que según el artículo 6, apartado 3, del Reglamento nº 1475/95, la inaplicabilidad de la exención sólo produce efectos en tanto dure el comportamiento imputado. También por esta razón, no cabe la inaplicabilidad de la exención, puesto que el comportamiento recriminado dejó de existir. La demandante señala que, en la Decisión, la Comisión también se basó en el artículo 6, apartado 1, punto 3, del Reglamento nº 1475/95, según el cual la exención no se aplica cuando «las partes convengan restricciones de la competencia que no estén expresamente exentas por el presente Reglamento», mientras que dicha disposición no se mencionaba en el pliego de cargos y, en

cualquier caso, no puede aplicarse al caso que nos ocupa, puesto que los constructores, Autogerma y los concesionarios no acordaron ninguna restricción de la competencia. La demandante estima que, por lo tanto, la exención de la red de distribución del grupo Volkswagen aún es aplicable. En su opinión, el artículo 6 del Reglamento nº 1475/95 no puede interpretarse en el sentido de que la adopción de medidas de restricción priva a la red de distribución de que se trata entera y permanentemente del disfrute de la exención. En este contexto, la demandante también señala que el artículo 6, apartado 2, del Reglamento nº 1475/95, según el cual la exención deja de aplicarse desde que se cumple una de las condiciones fácticas enumeradas en el apartado 1 del mismo artículo, es incompatible con el artículo 7 del Reglamento nº19/65/CEE del Consejo, de 2 de marzo de 1965, relativo a la aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado a determinadas categorías de acuerdos y prácticas concertadas (DO 36, p. 533; EE 08/01 p. 85), que faculta a la Comisión para retirar el beneficio de la aplicación de la exención en un caso individual sólo tras un procedimiento tramitado de conformidad con el Reglamento nº 17.

224 La demandada se opone, en primer lugar, a la alegación de la demandante según la cual los considerandos y el artículo 4, apartado 1, punto 3), del Reglamento nº 123/85, autorizaban la regla del 15 %. Recuerda que la infracción del artículo 85, apartado 1, del Tratado se produce cuando las partes de un acuerdo de distribución exclusiva convienen o practican precios, descuentos o deducciones con objeto de dificultar las reexportaciones. Pues bien, a su juicio es evidente que así ocurre cuando un acuerdo condiciona la concesión de primas a que no se exporten los productos objeto del contrato. El hecho de que el concesionario es responsable, en primer lugar, de su propio territorio contractual no justifica unas medidas destinadas a obstaculizar las ventas fuera de dicho territorio. El considerando 9 del Reglamento nº 123/85, citado por la demandante, resulta particularmente revelador a este respecto. La demandada también señala que la concesión de una mejor remuneración por las ventas efectuadas dentro del territorio contractual conlleva indirectamente una limitación territorial no prevista en el artículo 4, apartado 1, del Reglamento nº 123/85. Por último, expone que el artículo 6, apartado 1, punto 8, del Reglamento nº 1475/95 no puede justificar la regla del 15 %, puesto que dicha regla, lejos de tener una finalidad objetiva, estaba destinada a restringir las reexportaciones.

225 La demandada alega a continuación que el hecho de retrasar el abastecimiento de los concesionarios y someterlo a contingentes, como en el presente caso, para obstaculizar las exportaciones autorizadas, ciertamente no es compatible con los Reglamentos nº 123/85 y nº 1475/95.

226 La demandada también expone que la medida consistente en obligar a los concesionarios italianos a hacer firmar a determinados clientes un compromiso, al dificultar la venta de vehículos, constituye una restricción a la libertad de acción de dichos concesionarios y, por consiguiente, es contraria al artículo 3, punto 11, del Reglamento nº 123/85.

227 En cuanto a la aplicabilidad del Reglamento nº 1475/95, la demandada vuelve a afirmar que la infracción de que se trata sólo finalizó con las medidas adoptadas por la demandante con arreglo al artículo 2 de la Decisión. Por lo tanto, dicho Reglamento también era aplicable. Además, la demandada niega haber afirmado en la Decisión que la exención en virtud del Reglamento nº 1475/95 fuera inaplicable. Se limitó a reproducir determinados pasajes del artículo 6 del Reglamento nº 1475/95.

228 La demandada deduce de ello que se rebasaron los límites de las obligaciones que pueden imponerse a los concesionarios de conformidad con el artículo 3, punto 10, letra a), y punto 11, del Reglamento nº 123/85, y que lo mismo ocurre en el marco de la exención prevista en el artículo 3 del Reglamento nº 1475/95, en la medida en que los acuerdos o prácticas concertadas criticados en la Decisión no se anularon o finalizaron antes del 1 de octubre de 1996.

229 En cuanto a las disposiciones de los contratos de concesión citados por la demandante, la demandada señala que éstas fueron papel mojado. Subraya que no niega a la demandante el derecho a adoptar medidas destinadas a impedir los suministros a revendedores no autorizados, sino que las medidas adoptadas en el

caso de autos iban más allá de dicho objetivo. Manifiestamente, las disposiciones de los contratos de concesión no pueden invocarse para justificar infracciones de las normas en materia de competencia. También señala que el contrato de concesión de 30 de diciembre de 1987 condiciona la venta de vehículos nuevos encargados por los concesionarios italianos al abastecimiento de Autogerma por los constructores y que es en dicho abastecimiento donde la demandante adoptó una de las medidas destinadas a impedir las reexportaciones desde Italia.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

Sobre la falta de delimitación del mercado

230 Para precisar el alcance de la obligación de la Comisión de definir el mercado pertinente antes de declarar una infracción de las normas comunitarias en materia de competencia, procede recordar que la delimitación del mercado no desempeña el mismo papel según se trate de aplicar el artículo 85 o el artículo 86 del Tratado CE (actualmente artículo 82 CE). En el marco de la aplicación del artículo 86 del Tratado, la adecuada definición del mercado de referencia es un requisito necesario y previo a la valoración de un comportamiento supuestamente contrario a la competencia, puesto que, antes de acreditar la existencia de un abuso de posición dominante, hay que acreditar la existencia de una posición dominante en un mercado determinado, lo que implica que dicho mercado haya sido previamente delimitado. En cambio, en cuanto a la aplicación del artículo 85 del Tratado, es preciso, en su caso, definir el mercado de que se trata para determinar si el acuerdo, la decisión de asociación de empresas o la práctica concertada controvertidos puede afectar al comercio entre Estados miembros y tiene por objeto o por efecto impedir, restringir o falsear el juego de la competencia dentro del mercado común (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 21 de febrero de 1995, SPO y otros/Comisión, T-29/92, Rec. p. II-289, apartado 74). En consecuencia, la obligación de delimitar el mercado en una Decisión adoptada con arreglo al artículo 85 del Tratado se impone a la Comisión cuando, sin dicha delimitación, no es posible determinar si el acuerdo, la decisión de asociación de empresas o la práctica concertada de que se trate puede afectar al comercio entre Estados miembros y tiene por objeto o por efecto

impedir, restringir o falsear el juego de la competencia dentro del mercado común (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 15 de septiembre de 1998, European Night Services y otros/Comisión, asuntos acumulados T-374/94, T-375/94, T-384/94 y T-388/94, Rec. p. II-3141, apartados 93 a 95 y 105).

231 Pues bien, como acaba de señalarse en el marco del primer motivo (véanse los apartados 179, 193 y 194 *supra)*, en la Decisión la Comisión ha demostrado de modo pertinente que la demandante cometió una infracción que tenía por objeto restringir el juego de la competencia dentro del mercado común y que, por su naturaleza, podía afectar al comercio entre los Estados miembros. Puesto que la Comisión pudo comprobar justificadamente que la demandante, junto con sus filiales Audi y Autogerma, había compartimentado el mercado italiano, de ello se deducía intrínsecamente que las transacciones desde Italia hacia el conjunto de los demás Estados miembros podían verse afectadas. Por consiguiente, la aplicación que la Comisión hace del artículo 85 del Tratado no exigía, en el caso de autos, una definición previa del mercado geográfico.

232 De ello resulta que debe desestimarse la primera parte del segundo motivo.

Sobre la apreciación de los obstáculos en su conjunto

233 Procede observar que, en la medida en que la demandante manifiesta que la Comisión no distinguió los comportamientos prohibidos en virtud del artículo 85, apartado 1, del Tratado de aquellos que no lo están, sus alegaciones se confunden esencialmente con las expuestas en el marco del primer motivo, basadas en la apreciación errónea de los hechos en la aplicación de dicho artículo. Puesto que el Tribunal de Primera Instancia ya ha señalado, por una parte, que no se había demostrado la introducción de un sistema de margen fraccionado y que la resolución de determinados contratos de concesión había sido objeto de una apreciación errónea y, por otra parte, que todos los demás comportamientos de infracción reprochados a la demandante tenían por objeto la compartimentación del mercado italiano, esta segunda parte del motivo deja de tener valor autónomo.

234 Además, nada se opone a que los indicios invocados por la Comisión para probar la existencia de una infracción del artículo 85, apartado 1, del Tratado se aprecien no de manera aislada, sino en su conjunto (sentencia del Tribunal de Justicia de 14 de julio de 1972, ICI/Comisión, asunto 48/69, Rec. p. 619, apartado 68, y sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 14 de mayo de 1998, BPB de Eendracht/Comisión, T-311/94, Rec. p. II-1129, apartado 201). Por lo tanto, no puede reprocharse a la Comisión haber asociado, en el asunto que nos ocupa, los distintos elementos de prueba incautados en las visitas de inspección para llegar a conclusiones generales por lo que respecta a los comportamientos de la demandante. Dicho método de investigación e interpretación se justificaba tanto más cuanto que todos los documentos incautados por la Comisión tenían por objeto común las reexportaciones de vehículos desde Italia. A la luz de dicha circunstancia, tampoco resulta convincente la alegación de la demandante según la cual no existe ninguna relación interna entre las distintas medidas aducidas por la Comisión. Al contrario, las distintas medidas adoptadas por la demandante se inscribían en el marco de una serie de esfuerzos que perseguían un único objetivo económico, a saber, la compartimentación del mercado italiano. Por tanto, resultaría artificioso subdividir estrictamente dicho comportamiento, caracterizado por una única finalidad (véase la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 17 de diciembre de 1991, Hercules Chemicals/Comisión, T-7/89, Rec. p. II-1711, apartado 263).

235 De ello resulta que también debe desestimarse la segunda parte del segundo motivo.

Sobre la calificación de los obstáculos, considerados en su conjunto, como acuerdos

236 Según reiterada jurisprudencia, un requerimiento dirigido por un fabricante de automóviles a sus revendedores no constituye un acto unilateral, que no estaría comprendido dentro del ámbito de aplicación del artículo 85, apartado 1, del Tratado, sino que es un acuerdo en el sentido de esta disposición cuando se inserta en un conjunto de relaciones comerciales continuadas reguladas por un acuerdo general adoptado anteriormente (sentencias del Tribunal de Justicia de 17 de septiembre de 1985, Ford/Comisión, asuntos acumulados 25/84 y 26/84, Rec. p. 2725, apartado 21, y Bayerische Motorenwerke, antes citada, apartados 15 y 16). Dicha jurisprudencia se aplica al caso de autos. En efecto, como se desprende del análisis del primer motivo (véanse, en particular, los apartados 49, 58, 89 a 92 y 162 a 165 *supra*), la regla del 15 %, la fijación de contingentes de suministro, los controles y las advertencias tenían por objetivo influir a los concesionarios italianos en el cumplimiento de su contrato con Autogerma.

237 Además, en el marco de una infracción constituida de varios comportamientos relacionados, no puede exigirse a la Comisión que califique precisamente los distintos elementos de la infracción, como acuerdo o como práctica concertada. En efecto, en cualquier caso, ambas formas de infracción están previstas en el artículo 85 del Tratado (véase la sentencia del Tribunal de Justicia de 8 de julio de 1999, Comisión/Anic Partecipazioni, C-49/92 P, Rec. p. I-4047, apartados 132 y 133).

238 Por último, por lo que respecta a la alegación de la demandante según la cual los compromisos exigidos a determinados clientes no pueden constituir acuerdos debido a que dichos clientes no son empresas, basta con señalar que, como ha observado acertadamente la Comisión, no son los compromisos como tales los que se calificaron así, sino la postura acordada en el seno del grupo Volkswagen de hacerlos firmar.

239 De ello se deduce que también debe desestimarse la tercera parte del segundo motivo.

Sobre la supuesta infracción de los Reglamentos nº 123/85 y nº 1475/95

240 Debe subrayarse, en primer lugar, que ya no procede pronunciarse sobre la cuarta parte del segundo motivo por lo que se refiere a la infracción del Reglamento nº 1475/95. En efecto, este Tribunal ya ha hecho constar que la Comisión no ha probado la existencia de una infracción más allá del 30 de septiembre de 1996 (véanse los apartados 190 a 192 *supra*). En consecuencia, la apreciación de la Comisión, en particular en el considerando 191 de la Decisión, según la cual los obstáculos a la reexportación impuestos por Volkswagen, Audi y Autogerma, no quedan, en lo que respecta al período que se inicia el 1 de octubre de 1996, amparadas por el Reglamento nº 1475/95, pierde automáticamente su valor a la luz de la afirmación antes mencionada.

241 Por lo que respecta, a continuación, la supuesta infracción del Reglamento nº 123/85, debe subrayarse nuevamente que la Comisión ha demostrado que la demandante, junto con sus filiales Audi y Autogerma, obstaculizó las reexportaciones desde Italia (véanse *supra* los análisis y las conclusiones en el marco del primer motivo). Pues bien, según jurisprudencia reiterada, el artículo 85, apartado 1, del Tratado no puede, en ningún caso, declararse inaplicable cuando las partes de un contrato de distribución selectiva se comporten de modo que se restrinjan las importaciones paralelas (sentencia del Tribunal de Justicia de 21 de febrero de 1984, Hasselblad/Comisión, asunto 86/82, Rec. p. 883, apartado 35; sentencia Dunlop Slazenger/Comisión, antes citada, apartado 88; sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 11 de diciembre de 1996, Van Megen Sports/Comisión, T-49/95, Rec. p. II-1799, apartado 35). En efecto, el propio espíritu de un Reglamento de exención por categorías de acuerdos de distribución es supeditar la exención que en él se prevé al requisito de que se garantice a los usuarios, mediante la posibilidad de efectuar importaciones paralelas, una parte equitativa de las ventajas derivadas de la distribución exclusiva (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 6 de abril de 1995, Tréfileurope/Comisión, T-141/89, Rec. p. II-791, apartado 119).

242 Por consiguiente, en ningún caso puede reprocharse a la Comisión haber infringido el Reglamento nº 123/85 al negarse a declarar inaplicable el artículo 85, apartado 1, del Tratado a los comportamientos debidamente comprobados en el caso de autos (véanse *supra,* respecto de la regla del 15 %, los apartados 49 a 58, 179 y 189, respecto de la fijación de contingentes de suministro, los apartados 79 a 92, y respecto de los controles y las advertencias, los apartados 162 a 165). Si bien el Reglamento nº 123/85 ofrece a los constructores importantes medios de protección de sus redes, no les autoriza a compartimentar sus mercados (sentencia Bayerische Motorenwerke, antes citada, apartado 37). Ciertamente, dicho Reglamento exime los acuerdos mediante los cuales el abastecedor encomienda a un revendedor autorizado la tarea de promocionar en un territorio determinado la distribución y el servicio de venta y de posventa de vehículos automóviles y se compromete a reservarle en ese territorio el suministro de los productos contractuales. De este modo, exime, en particular, de la obligación impuesta al revendedor autorizado de no vender a revendedores no autorizados (artículo 3, punto 10), salvo que se trate de intermediarios, es decir, de operadores económicos que actúen en nombre y por cuenta de consumidores finales y que, para ello, hayan recibido un poder escrito (artículo 3, punto 11) (sentencia del Tribunal de Justicia de 15 de febrero de 1996, Grand garage albigeois y otros, C-226/94, Rec. p. I-651, apartados 13 y 14). No obstante, no es menos cierto que, según el artículo 10 del Reglamento

nº 123/85, la Comisión puede retirar el beneficio de la aplicación de dicho Reglamento si comprueba que un acuerdo exento en virtud de dicho Reglamento produce no obstante determinados efectos que son incompatibles con los requisitos recogidos en el artículo 85, apartado 3, del Tratado y, en particular «cuando el constructor o una empresa de la red de distribución impida de forma continua o sistemática, excediéndose del contexto de la exención concedida por el presente Reglamento, a los usuarios finales o a otras empresas de la red de distribución, adquirir en el interior del mercado común los productos contractuales u otros correspondientes».

243 De lo anterior se desprende que no procede pronunciarse sobre la cuarta parte del segundo motivo por lo que se refiere a la infracción del Reglamento nº 1475/95 y que dicha parte debe desestimarse por lo demás.

244 De todo lo que antecede resulta que no procede acoger el segundo motivo.

C. *Sobre el tercer motivo, basado en la violación del principio de buena administración*

Alegaciones de las partes

245 La demandante reprocha a la Comisión haber infringido principios procesales elementales. En particular, la Comisión demostró falta de objetividad y de imparcialidad en el desarrollo del procedimiento y eligió y apreció de modo parcial los elementos de prueba. La mayor parte de las observaciones formuladas en respuesta al pliego de cargos no se tomaron en cuenta. Sobre todo, los datos aportados por la demandante y Audi se apreciaron con parcialidad. Al llevar la investigación de ese modo, la Comisión violó su obligación de lealtad, es decir su obligación de examinar con diligencia e imparcialidad todos los elementos pertinentes del caso de autos.

Sobre la violación del principio de buena administración en la interpretación de los documentos incautados en las visitas de inspección

246 A juicio de la demandante, la Comisión se comportó de modo desleal al elegir los documentos incautados en las visitas de inspección y al interpretarlos con parcialidad. En particular, no tuvo seriamente en consideración la posibilidad de que la demandante, Audi y Autogerma únicamente hubieran intentado impedir las ventas a los revendedores no autorizados. Al querer probar a toda costa su tesis, la Comisión desfiguró varios documentos y llegó a conclusiones basadas en presunciones gratuitas. En cambio, no quiso tener en cuenta ni los elementos de prueba exculpatorios, como las actas redactadas con motivo de las inspecciones efectuadas en los concesionarios italianos y la información facilitada por Autogerma sobre el sistema de primas, ni determinados datos comerciales pertinentes aportados por la demandante y Audi en respuesta al pliego de cargos, como, por ejemplo, el hecho de que Italia es el mercado de exportación más importante en Europa de las marcas Volkswagen y Audi. Según la demandante, si el contenido de algunos documentos excedía lo que se considera legal con arreglo al Derecho comunitario, la Comisión podría haber considerado que se trataba de iniciativas intempestivas que nunca pueden excluirse en el seno de una gran organización de distribución.

247 La demandada aduce que las alegaciones de la demandante carecen de fundamento. Añade que las pruebas de que la demandante impidió la totalidad de las reexportaciones eran simplemente demasiado numerosas para que los comportamientos de esta última pudiesen interpretarse en otro sentido.

248 La demandada añade que, por lo que respecta a las inspecciones en los concesionarios, tuvo en cuenta no sólo las declaraciones escritas de éstos, sino también sus manifestaciones verbales. A este respecto observa que lógicamente éstas difieren de aquéllas, puesto que los concesionarios habían sido amenazados con la resolución de su contrato. Además, las actas de las declaraciones escritas de los concesionarios, que la demandante considera exculpatorios, son más bien documentos incriminatorios, si se leen «entre líneas».

Sobre la violación del principio de buena administración, en relación con el artículo 89 del Tratado CE (actualmente artículo 85 CE, tras su modificación)

249 A juicio de la demandante, la Comisión se comportó de modo desleal al no pronunciarse, antes de adoptar la Decisión, sobre si las medidas tomadas por la demandante a raíz del pliego de cargos podían o no poner fin a la supuesta infracción de las normas comunitarias en materia de competencia. A este respecto, la demandante subraya que comunicó a la Comisión el texto de la circular enviada a los concesionarios en diciembre de 1996 y que volvió a evocar expresamente dicho documento en la audiencia de 7 de abril de 1997. Según la demandante, al término de dicha audiencia, su representante legal pidió al jefe de unidad competente de la Comisión que le confirmase que el envío de dicha circular a los concesionarios había puesto fin a las supuestas infracciones y propuso mantener una entrevista sobre este extremo, que tuvo lugar el 7 de octubre de 1997. Pues bien, tanto en la audiencia de 7 de abril de 1997 como en la entrevista de 7 de octubre de 1997, y a pesar de las solicitudes expresas de la demandante, la Comisión no llegó a pronunciarse sobre la cuestión de si la demandante y Audi pusieron efectivamente fin a la supuesta infracción, pero concluyó, en el considerando 216 de la Decisión, que, en aquel momento, «[la infracción] no [había] cesado por completo».

250 La demandante estima que ese comportamiento es incompatible con la obligación de lealtad. Observa, además, que dicha obligación debe interpretarse a la luz del artículo 89, apartado 1, del Tratado, según el cual la Comisión, cuando observe una infracción de los artículos 85 u 86 del Tratado, debe proponer las «medidas adecuadas para poner término a ella». En el caso de autos, la Comisión infringió dicha disposición, al no pronunciarse sobre las medidas tomadas por la demandante a raíz del pliego de cargos.

251 La demandada sostiene que las medidas tomadas por la demandante a raíz del pliego de cargos no pusieron fin a la infracción. Ni las explicaciones dadas en la

respuesta a dicho pliego de cargos y en la audiencia, ni la circular enviada a los concesionarios en diciembre de 1996 fueron suficientes, puesto que dichas medidas se limitaron a ordenar la eliminación de los obstáculos a las reexportaciones en la práctica, mientras que, en el pliego de cargos, también se instó a la demandante a que revocase el acuerdo que establecía dichos obstáculos. A este respecto, la demandada señala que la circular de que se trata no modificó el sistema de primas. Añade que hasta el escrito de demanda la demandante no explicó, al presentar el contrato de concesión en vigor desde el 1 de octubre de 1996, que dicho sistema ya no estaba en vigor desde esa fecha. En su respuesta al pliego de cargos la demandante se limitó a declarar que la regla del 15 % se suprimió a partir del 1 de octubre de 1996.

252 La demandada precisa que dicha circular, al igual que la enviada a los concesionarios en el año 1995 a raíz del escrito de requerimiento de 24 de febrero de 1995, sólo contenía «clarificaciones», mientras que ella había insistido en que se suprimieran las restricciones establecidas.

253 Por último, la demandada expone que el representante de la demandante había sido informado de que la finalidad de la entrevista de 7 de octubre de 1997 no era reiterar o proseguir la audiencia, puesto que el proyecto de Decisión ya estaba en la fase de consulta interna. Por este motivo no era posible responder a la cuestión de si las medidas adoptadas para poner fin a la infracción eran suficientes.

Sobre la violación del principio de buena administración, en relación con el artículo 191 del Tratado CE (actualmente artículo 254 CE)

254 La demandante califica de desleal la negativa de la Comisión, comunicada mediante escrito de 26 de febrero de 1998, a transmitir a su representante legal

copias de los documentos probatorios siguiendo el orden de las notas de la Decisión, en respuesta a una solicitud de aquél formulada mediante escrito de 18 de febrero de 1998. La demandante expone que dicha negativa le causó un aumento de trabajo considerable, cuando, en virtud del artículo 191, apartado 3, del Tratado, la Comisión está obligada a notificar la totalidad de la Decisión, incluidos, por lo tanto, los documentos a los que se remiten las notas de ésta.

255 La demandada estima que la demandante confunde la extensión de la notificación requerida y el objeto del acceso al expediente. Expone que el hecho de que el texto o las notas a pie de página del acto impugnado citen documentos no lleva consigo que éstos formen parte integrante del mismo. En cualquier caso, la controvertida negativa no puede afectar a la legalidad de la Decisión, puesto que tuvo lugar después de la adopción de ésta.

256 La demandada añade que sus servicios comunican al Tribunal de Primera Instancia los actos administrativos, incluidos los elementos de prueba, cuando, con arreglo al artículo 49 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Primera Instancia se ordena una diligencia de prueba. Mientras no se haya efectuado dicha diligencia, carece de fundamento una solicitud por la que se pretenda obtener nuevamente, tras la consulta del expediente y la adopción de la Decisión final, la puesta a disposición de los elementos de prueba clasificados en un orden distinto.

Sobre la violación del principio de buena administración, en relación con el artículo 214 del Tratado CE (actualmente artículo 287 CE)

257 La demandante reprocha a la Comisión haber hecho públicas sus apreciaciones y sus intenciones en lo que respecta a la multa antes de la adopción de la Decisión.

258 En efecto, el 6 de enero de 1998 la Westdeutscher Rundfunk difundió un reportaje sobre las infracciones imputadas a la demandante y sobre la multa que

la Comisión se proponía imponer, que ascendía a «cientos de millones». Dicho reportaje fue recogido por la prensa escrita y la demandante observa que no habría sido posible sin la colaboración de un funcionario de la Comisión.

259 Asimismo, el 26 de enero de 1998, la Comisión confirmó a la Deutsche Presse-Agentur que se impondría una multa de cientos de millones a la demandante.

260 Además, en la mañana del 28 de enero de 1998 a más tardar, el servicio de prensa de la Comisión hizo llegar a las redacciones de los principales diarios una versión de la comunicación de prensa preparada para una difusión posterior a la adopción de la Decisión.

261 Por último, en una entrevista concedida al semanario *Die Zeit,* el miembro de la Comisión competente, el Sr. Van Miert, afirmó que la demandante debería pagar una multa que ascendería a aproximadamente 200 millones de DEM. Dicha entrevista se publicó el 29 de enero de 1998, pero en la mañana del 28 de enero de 1998 ya se difundió un resumen.

262 La demandante expone que estos hechos demuestran no sólo una infracción del artículo 214 del Tratado, que impone la obligación de confidencialidad, sino también que la reunión del comité consultivo de 26 de enero de 1998, la reunión preparatoria de los jefes de gabinete de 27 de enero de 1998 y el pleno de la Comisión que dio lugar a la adopción de la Decisión la tarde del 28 de enero de 1998 no pudieron tener lugar en circunstancias normales de imparcialidad. Dicha parte observa, además, que tal modo de actuar de la Comisión es necesariamente lesivo para la empresa interesada sin que ésta pueda defenderse adecuadamente, puesto que aún no dispone de la motivación exacta de la Decisión final.

263 Además, dicha situación perduró durante la semana posterior a la adopción de la Decisión. La demandante expone que, a pesar de su solicitud de recibir por

adelantado el texto completo de la Decisión, hasta el 28 de enero de 1998 a las 16.42 horas no recibió la parte dispositiva de ésta, y debió esperar a la notificación el 6 de febrero siguiente para conocer la exposición de motivos, mientras que el Sr. Van Miert organizó una conferencia de prensa el 28 de enero de 1998 a las 17 horas, durante la cual comentó dichos motivos de modo detallado. El 2 de febrero de 1998, una revista publicó un reportaje cuyo tema era la Decisión, en el que se citaban varios documentos.

264 La demandada señala, con carácter preliminar, que el procedimiento iniciado contra la demandante suscitó un vivo interés en el público.

265 Expone, a continuación, que aunque sus servicios comunicaron información a la prensa antes de la adopción de la Decisión, dicha información sólo se refería a la fase en que se encontraba el procedimiento y no influyó en las deliberaciones en el seno de la institución (reunión del comité consultivo de 26 de enero de 1998; reunión preparatoria de la reunión de los jefes de gabinete de 27 de enero de 1998; pleno de la Comisión de 28 de enero de 1998).

266 Además, a diferencia de lo que afirma la demandante, el Sr. Van Miert no se pronunció, en la entrevista concedida a un periodista del semanario *Die Zeit*, sobre la cantidad probable de la multa. Interrogado a este respecto, el periodista de que se trata manifestó que en la tarde el 27 de enero de 1998 se le indicó que la cantidad de la multa sería probablemente del orden de 200 millones de DEM. Al solicitar el 28 de enero de 1998 precisiones por teléfono, el portavoz del Sr. Van Miert le confirmó dicho importe. El referido portavoz, también interrogado a este respecto, declaró que había señalado expresamente al periodista de que se trata que la reunión de la Comisión se había interrumpido en el momento de su conversación telefónica y que, por lo tanto, aún no se había fijado el importe de la multa.

267 En cuanto a las comunicaciones al público efectuadas el 28 de enero de 1998, la demandada expone que, de conformidad con su práctica habitual, transmitió a la

demandante la parte dispositiva de la Decisión el día en que ésta se adoptó y procedió a notificar el texto completo algunos días después. En efecto, según la demandada, la Decisión debía ser previamente autenticada con las firmas del Presidente y del Secretario General, y ninguna disposición prevé la notificación o comunicación de tal acto, de modo informal, a los representantes del destinatario. Además, la demandada subraya que sus servicios saben que un acto como la Decisión sólo puede remitirse a terceros después de notificarse a la empresa interesada y después de que ésta haya declarado que no contiene secretos comerciales. En el caso de autos, la Comisión recibió dicha declaración el 24 de febrero de 1998 y, antes de dicha fecha, la Decisión no se comunicó, ni en todo ni en parte, a terceros. Por lo demás, la demandante conocía los hechos que se le imputaban y habría podido, si lo hubiera deseado, pronunciarse sobre los reportajes publicados en la prensa antes del 6 de febrero de 1998.

268 En cualquier caso, la demandante no indicó en qué medida pudieron viciar la legalidad de la Decisión las comunicaciones hechas por la Comisión antes y después de la adopción de la Decisión.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

269 Procede señalar, con carácter preliminar, que la demandante formula una serie de críticas respecto del procedimiento seguido para la adopción de la Decisión. Acusa a la Comisión, en particular, de falta de imparcialidad y falta de rigor en la elección y apreciación de las pruebas. En opinión de la demandante, las infracciones cometidas por la Comisión constituyen, en su conjunto, un incumplimiento de la obligación de lealtad. Pues bien, a la luz de la jurisprudencia, los vicios invocados por la demandante deben analizarse como vulneraciones del principio de buena administración del que forma parte la obligación de la Comisión de examinar minuciosa e imparcialmente todos los elementos relevantes del asunto de que se trata (sentencias del Tribunal de Justicia de 21 de noviembre de 1991, Technische Universität München, C-269/90, Rec. p. I-5469, apartados 14 y 26, y de 2 de abril de 1998, Comisión/Sytraval y Brink's Finance, C-367/95 P, Rec. p. I-1719, apartado 62; sentencias del Tribunal de Primera Instancia de 24 de enero de 1992, La Cinq/Comisión, T-44/90, Rec.

p. II-1, apartado 86, y de 11 de julio de 1996, Métropole télévision y otros/ Comisión, asuntos acumulados T-528/93, T-542/93, T-543/93 y T-546/93, Rec. p. II-649, apartado 93). A este respecto, en el punto 22 de su demanda, la demandante relacionó con dicha jurisprudencia sus alegaciones relativas a la obligación de lealtad.

Sobre la supuesta violación del principio de buena administración en la interpretación de los documentos incautados en las inspecciones

270 Procede subrayar que las alegaciones presentadas por la demandante en apoyo de dicha parte del tercer motivo, según la cual la Comisión demostró parcialidad y no tuvo en cuenta determinados datos exculpatorios, se confunde con la cuestión de si la determinación de los hechos que realizó la Comisión en su Decisión viene apoyada por las pruebas que dicha Institución aportó (véase la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 24 de octubre de 1991, Atochem/Comisión, T-3/89, Rec. p. II-1177, apartado 39). En efecto, la realidad de una infracción efectivamente acreditada al final del procedimiento administrativo no puede desvirtuarse probando que, durante dicho procedimiento, la Comisión manifestó prematuramente su convicción respecto de la existencia de la referida infracción.

271 Pues bien, como acaba de exponerse en el marco del primer motivo, los elementos de hecho considerados por la Comisión en la Decisión impugnada han quedado, en lo esencial, acreditados de modo jurídicamente suficiente. Por consiguiente, en esta medida, la demandante no puede afirmar válidamente que la Comisión apreció los documentos incautados con parcialidad o llegó a conclusiones basándose en presunciones gratuitas. En la medida en que ha señalado la existencia de hechos que no han quedado suficientemente acreditados, el Tribunal de Primera Instancia ya ha declarado que debe anularse la Decisión (véase el apartado 202 *supra)*.

272 Además, las alegaciones de la demandante proceden de meras afirmaciones y no pueden demostrar que la Comisión prejuzgó efectivamente la Decisión impugnada o investigó con parcialidad.

273 Del conjunto de consideraciones que anteceden resulta que debe desestimarse la primera parte del tercer motivo.

Sobre la supuesta violación del principio de buena administración, en relación con el artículo 89 del Tratado

274 Procede recordar que el artículo 89, apartado 1, del Tratado prevé que la Comisión debe velar por la aplicación de los principios enunciados en los artículos 85 y 86 del Tratado y definir la orientación de la política comunitaria en materia de competencia (sentencias del Tribunal de Justicia de 28 de febrero de 1991, Delimitis, C-234/89, Rec. p. I-935, apartado 44, y de 4 de marzo de 1999, UFEX y otros/Comisión, C-119/97 P, Rec. p. I-1341, apartado 88). Como alega acertadamente la demandante, la obligación de la Comisión de llevar acabo sus investigaciones de forma minuciosa e imparcial también debe interpretarse a la luz de dicho artículo.

275 No obstante, la demandante no ha demostrado que la Comisión omitiera examinar si se había puesto fin a la infracción o no. Por el contrario, el considerando 216 de la Decisión, según el cual en aquel momento, «[la infracción] no [había] cesado por completo», y el considerando 219, que fundamenta dicha apreciación (véase a continuación el apartado 300), aunque estén viciados de falta de prueba (véanse los apartados 190 a 192 *supra)*, indican que la Comisión examinó dicha cuestión. Además, el hecho de que la Comisión aún no quisiese pronunciarse sobre este extremo en la audiencia de 7 de abril de 1997 y en la entrevista de 7 de octubre de 1997, no puede considerarse infracción a la obligación de proceder a una investigación pormenorizada, interpretada a la luz de la obligación de velar por que la demandante respetara los principios establecidos en el artículo 85 del Tratado. A este respecto, basta con señalar que, en el punto 203 de su pliego de cargos, la Comisión indicó que, con arreglo a sus análisis, la infracción cometida podía obligar a la demandante, Audi y Autogerma a «[suprimir] cualesquiera limitaciones territoriales intracomunitarias derivadas de sus acuerdos o comportamientos». Habida cuenta de esta información clara sobre las medidas que procedía adoptar para restablecer una situación conforme con el Derecho comunitario, no puede sostenerse que la Comisión debía volver a pronunciarse formalmente sobre el respeto, por la demandante, de los principios establecidos en el artículo 85 del Tratado, entre el pliego de cargos y la Decisión adoptada más de un año después.

276 De ello resulta que también debe desestimarse esta parte del tercer motivo.

Sobre la supuesta violación del principio de buena administración, en relación con el artículo 191 del Tratado

277 Debe señalarse que la solicitud de la demandante de que le transmitieran copias de los documentos probatorios fue dirigida a la Comisión el 18 de febrero de 1998, es decir después de que se adoptase y notificase la Decisión. Se trata, por lo tanto, de un elemento posterior a la adopción de la Decisión y, por consiguiente, la legalidad de ésta no puede, en modo alguno, verse afectada por la negativa de la Comisión a acceder a la referida solicitud (véanse, por analogía, la sentencia del Tribunal de Justicia de 29 de octubre de 1980, Van Landewyck y otros/Comisión, asuntos acumulados 209/78 a 215/78 y 218/78, Rec. p. 3125, apartado 40, y las sentencias del Tribunal de Primera Instancia de 6 de abril de 1995, Baustahlgewebe/Comisión, T-145/89, Rec. p. II-987, apartado 30, y de 21 de octubre de 1997, Deutsche Bahn/Comisión, T-229/94, Rec. p. II-1689, apartado 102).

278 En consecuencia, también debe desestimarse esta parte del tercer motivo.

Sobre la supuesta violación del principio de buena administración, en relación con el artículo 214 del Tratado

279 Procede recordar que el artículo 214 del Tratado establece la obligación de los miembros, los funcionarios y los agentes de las Instituciones de la Comunidad, de «no divulgar las informaciones que, por su naturaleza, estén amparadas por el

secreto profesional y, en especial, los datos relativos a las empresas y que se refieran a sus relaciones comerciales o a los elementos de sus costes». Si bien esta disposición atañe sobre todo a las informaciones recogidas de las empresas, el adverbio «en especial» muestra que se trata de un principio general que se aplica por igual a otras informaciones de índole confidencial (sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de noviembre de 1985, Adams/Comisión, asunto 145/83, Rec. p. 3539, apartado 34; sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 18 de septiembre de 1996, Postbank/Comisión, T-353/94, Rec. p. II-921, apartado 86).

280 En el caso que nos ocupa se desprende de los autos que, antes de adoptarse la Decisión impugnada, un elemento esencial del proyecto de Decisión sometido al comité consultivo y después, para su aprobación definitiva, al colegio de comisarios, fue objeto de divulgación a la prensa. A partir de comienzos del mes de enero de 1998 la prensa obtuvo la información de que la demandante sería sancionada próximamente con una multa elevada. A continuación se publicó: «Volkswagen AG, Wolfsburg, deberá pagar una multa de "aproximadamente" 200 millones de DEM por incumplimiento del Derecho comunitario, según ha anunciado el comisario europeo Karel Van Miert en una entrevista concedida al semanario de Hamburgo *Die Zeit*. Hasta la fecha una multa de este importe sólo se había confirmado en círculos bien informados. La Decisión se dará a conocer el miércoles en Bruselas.» Asimismo, el semanario *Der Spiegel* anunciaba: «El miércoles de esta semana la situación volverá a ser desagradable para [el patrón de VW] Piëch, pues la Comisión Europea de Bruselas impondrá una multa millonaria de tres dígitos a Piëch y al patrón de Audi Herbert Demel». Además, como se desprende de una respuesta a una cuestión planteada por el Tribunal de Primera Instancia en la vista, la demandada no ha negado que un periodista del periódico *Die Zeit* obtuvo, antes de adoptarse la Decisión, la información de que la multa prevista ascendía aproximadamente a 200 millones de DEM.

281 Debe señalarse que dichas filtraciones a la prensa no se limitaron a expresar el punto de vista personal del miembro de la Comisión encargado de las cuestiones de competencia acerca de la compatibilidad de las medidas examinadas con el Derecho comunitario, sino también informaron al público, con un alto grado de precisión, sobre el importe que iba a tener la multa. Pues bien, como acaba de

subrayarse, en los procedimientos regidos por el principio contradictorio que puedan dar lugar a una condena, la naturaleza y el importe de las sanciones propuestas están, por sí mismos, cubiertos por el secreto profesional mientras la sanción no haya sido definitivamente aprobada e impuesta. Este principio se deriva, en particular, de la necesidad de respetar la reputación y dignidad del interesado mientras no haya sido condenado. En el caso de autos, procede considerar que la Comisión vulneró la dignidad de la empresa imputada al provocar una situación en la que ésta tuvo noticia por la prensa del contenido preciso de la sanción que, con toda probabilidad, iba a imponérsele. En este sentido, el deber de la Comisión de no divulgar a la prensa información sobre la sanción precisa que se proponía imponer no sólo coincide con su obligación de respetar el secreto profesional, sino también con su obligación de buena administración. Por último, procede recordar que el principio de la presunción de inocencia se aplica a los procedimientos relativos a violaciones de las normas de competencia aplicables a las empresas y que puedan conducir a la imposición de multas o multas coercitivas (sentencia del Tribunal de Justicia de 8 de julio de 1999, Hüls/Comisión, C-199/92 P, Rec. p. I-4287, apartado 150; sentencia del Tribunal Europeo de Derechos Humanos, Öztürk, de 21 de febrero de 1984, Serie A nº 73, y Lutz, de 25 de agosto de 1987, serie A nº 123-A). Manifiestamente, la Comisión no respeta dicha presunción cuando comunica a la prensa el veredicto sometido a deliberación del comité consultivo y del colegio de comisarios antes de condenar formalmente a la empresa acusada.

282 Además, al provocar la divulgación por la prensa de datos tan sensibles de la deliberación, la Comisión vulneró los intereses de una buena administración comunitaria en la medida en que permitió al público en general tener acceso, durante el procedimiento de investigación y deliberación, a dicha información interna de la Administración.

283 Según jurisprudencia constante, una irregularidad como la antes señalada puede dar lugar a la anulación de la Decisión de que se trata si se acredita que, a falta de dicha irregularidad, la referida Decisión habría tenido un contenido distinto (sentencia del Tribunal de Justicia de 16 de diciembre de 1975, Suiker Unie y otros/Comisión, asuntos acumulados 40/73 a 48/73, 50/73, 54/73 a 56/73, 111/73, 113/73 y 114/73, Rec. p. 1663, apartado 91; sentencia Dunlop Slazenger/Comisión, antes citada, apartado 29). Pues bien, en el caso de autos la demandante no ha aportado tal prueba. En efecto, nada hace suponer que de

no haberse difundido la información controvertida, el comité consultivo o el colegio de comisarios hubiera modificado el importe de la multa o el contenido de la Decisión propuesta.

284 En consecuencia, también debe desestimarse esta parte del tercer motivo. Por tanto, debe desestimarse el tercer motivo en su totalidad.

D. *Sobre el cuarto motivo, basado en una insuficiencia de motivación*

Alegaciones de las partes

285 La demandante expone que las objeciones alegadas por ella y por Audi durante el procedimiento administrativo se examinaron de manera insuficiente. La Comisión no tomó en consideración el análisis de determinados documentos presentados en respuesta al pliego de cargos. La demandante señala a este respecto que, a excepción de algunos apartados, la Decisión impugnada reproduce casi literalmente el pliego de cargos. Puesto que la exigencia de motivación debe apreciarse en función del contenido del acto, de la naturaleza de los motivos invocados y del interés que los interesados puedan tener para recibir explicaciones, en el caso de autos, que ella misma ha calificado de particularmente importante y en el que se trata de la mayor multa impuesta hasta la fecha, la Comisión debería haber examinado cuidadosamente las objeciones de la empresa de que se trata. Según la demandante, hasta que presentó su escrito de contestación a la demanda en el presente asunto la Comisión no examinó realmente las observaciones sobre el pliego de cargos.

286 La demandante cita algunos ejemplos para demostrar que las objeciones formuladas por ella y por Audi no han sido examinadas cuidadosamente.

287 En primer lugar, en la Decisión, la Comisión señaló, bajo el título «Política de márgenes» (considerandos 62 y siguientes), que, a partir de finales del año 1994, Autogerma puso en práctica un sistema de margen fraccionado sin mencionar ninguna de las objeciones detalladas formuladas por la demandante, según las cuales tal sistema se discutió pero nunca se aplicó.

288 En segundo lugar, en el considerando 56 de la Decisión, la Comisión expone que Autogerma prohibió a los concesionarios toda venta a los «salonisti» y que dicha consigna también se aplicaba a las ventas a consumidores finales a través de intermediarios, sin aportar ni un solo ejemplo concreto y sin responder a las objeciones formuladas por la demandante según las cuales, por una parte, los «salonisti» son revendedores no autorizados (revendedores independientes que poseen locales de exposición comúnmente denominados «salones») y, por otra parte, la prohibición no se refería a los casos en los que los «salonisti» habían recibido un poder otorgado por consumidores finales.

289 En tercer lugar, el considerando 216 de la Decisión, según el cual en aquel momento «[la infracción] no [había] cesado por completo», también es una ilustración perfecta del incumplimiento de la obligación de motivación.

290 En cuarto lugar, la parte de la Decisión en la que la Comisión determina el importe de la multa también adolece de una grave falta de motivación. En el considerando 213 de la Decisión la Comisión manifiesta sin ninguna justificación que las reexportaciones por los consumidores finales se habían impedido «a veces». En el mismo considerando, la Comisión afirma que la infracción produjo efectos directos en los mercados de automóviles nuevos, principalmente en Alemania y Austria, y «también en el mercado de todos los otros Estados miembros», sin fundamentar dicha afirmación. La demandante señala asimismo que la Comisión determinó el importe de la multa apoyándose en las Directrices para el cálculo de las multas impuestas en aplicación del artículo 15, apartado 2, del Reglamento nº 17 y del artículo 65, apartado 5, del Tratado CECA (DO 1998, C 9, p. 3; en lo sucesivo, «Directrices»). Estima que las Directrices, publicadas en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* dos semanas antes de adoptarse la Decisión impugnada, se formularon precisamente de cara al

procedimiento incoado contra ella, y subraya que, en infracción de la obligación de motivación, la Comisión no se basó expresamente en ellas.

291 La demandante añade que en numerosas notas la Comisión se remite a documentos que no reproduce o sólo reproduce parcialmente.

292 Por último, la demandante reafirma que los documentos citados en la Decisión no demuestran la existencia de medidas individuales o generales tomadas contra las reexportaciones lícitas desde Italia.

293 La demandada sostiene que la Decisión no presenta ningún defecto de motivación. Afirma haber expuesto los hechos y las consideraciones jurídicas que revisten importancia esencial en la motivación de la Decisión y menciona los datos que le llevaron a adoptarla. Cada manifestación que se hace en la Decisión se justifica en una nota que remite a los documentos en los que se basa. Del mismo modo, se describen y analizan detalladamente las distintas medidas calificadas de infracción, y también se indican los efectos de dichas medidas, mediante citas de escritos procedentes de consumidores finales. La apreciación jurídica también está sólidamente motivada. Además, añade la demandada, en la Decisión se analizan y rechazan todas las alegaciones principales presentadas por la demandante durante el procedimiento administrativo.

294 Por lo que respecta, en particular, la cuestión de si se había puesto fin o no a la supuesta infracción, la demandada aduce que puede encontrarse una motivación adecuada en el considerando 219 de la Decisión, según el cual la demandante no efectuó las modificaciones necesarias, en particular en los contratos de concesión, a raíz de los requerimientos de febrero y mayo de 1995, y en los considerandos 202 y 203 de la Decisión, según los cuales la infracción persistía mientras no se modificase el sistema de primas. La apreciación de la duración de la infracción está debidamente justificada.

295 En cuanto a la imputación de la demandante basada en que la Decisión se remite, en numerosas notas, a documentos que no se reproducen o sólo se reproducen parcialmente, la demandada expone que se formuló por primera vez en la réplica y que, por consiguiente, debe declararse su inadmisibilidad. En cualquier caso, dicha imputación también carece de fundamento porque la obligación de motivación no obligaba en modo alguno a reproducir íntegramente todos los elementos de prueba invocados en apoyo de la Decisión.

296 Por último, la demandada observa que el hecho de que la Decisión coincida en gran medida con el pliego de cargos no equivale a una violación de la obligación de motivación.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

297 De acuerdo con las exigencias del artículo 190 del Tratado CE (actualmente artículo 253 CE), la motivación de la Decisión impugnada revela de manera clara e inequívoca el razonamiento de la Comisión y, de este modo, permite, por una parte, a la demandante conocer las razones de dicha Decisión, con objeto de defender sus derechos y, por otra parte, al Tribunal de Primera Instancia ejercer su control sobre la fundamentación de ésta (véase la sentencia del Tribunal de Justicia de 15 de mayo de 1997, Siemens/Comisión, C-278/95 P, Rec. p. I-2507, apartado 17, y las sentencias del Tribunal de Primera Instancia de 6 de abril de 1995, Martinelli/Comisión, T-150/89, Rec. p. II-1165, apartado 65, y Deutsche Bahn/Comisión, antes citada, apartado 96).

298 En efecto, en la Decisión impugnada se explica claramente, respecto de los distintos comportamientos recriminados, el motivo por el cual la Comisión estimó que la demandante había infringido el artículo 85, apartado 1, del Tratado. Las apreciaciones de la Comisión permitieron al Tribunal de Primera Instancia ejercer su control de legalidad. Del mismo modo, tanto en su demanda

como durante el procedimiento, la demandante ha respondido a los razonamientos desarrollados por la Comisión en la Decisión respecto de la comprobación de una infracción, lo cual demuestra que la Decisión le facilitó las indicaciones necesarias que le permitieron defender sus derechos.

299 Además, en la Decisión, y más concretamente en los considerandos 194 a 201 de ésta, como se ha expuesto en el apartado 27 *supra,* la Comisión respondió expresamente a determinadas observaciones formuladas por la demandante y Audi en respuesta al pliego de cargos. A este respecto procede añadir que no incumbía a la Comisión responder a las objeciones detalladas de la demandante, como las formuladas respecto de su política en materia de márgenes. Bastaba con que la Comisión explicase clara e inequívocamente, como hizo en los considerandos 62 a 66 de la Decisión, por qué estimaba que se había puesto en práctica un sistema de margen fraccionado (véase la sentencia Siemens/Comisión, antes citada, apartados 17 y 18). Del mismo modo, la Comisión motivó debidamente su valoración de los documentos incautados explicando detenidamente por qué razones estimaba que dichos documentos podían demostrar la existencia de la supuesta infracción, sin responder punto por punto a las distintas interpretaciones de éstos defendidas por la demandante en la contestación al pliego de cargos. Por último, la Comisión explicó con claridad, en el considerando 56 de la Decisión, por qué calificó de elemento incriminatorio la prohibición de venta a los «salonisti», que dedujo de los documentos citados en la nota 68 de la Decisión, al exponer que dicho término no distinguía entre revendedores independientes e intermediarios y que, por consiguiente, estos últimos también eran objeto de la prohibición establecida de ese modo.

300 En la medida en que la demandante reprocha a la Comisión no haber especificado las razones por las que estimaba que la infracción no [había] cesado por completo en el momento en que se adoptó la Decisión, procede señalar que dicha alegación también carece de fundamento. Si bien es cierto que dicha afirmación no ha sido probada y constituye, por tanto, un error de hecho, de modo que la Decisión impugnada debe anularse en la medida en que contiene dicha afirmación (véase el apartado 202 *supra),* no es menos cierto que la Comisión expuso sus motivos sobre este extremo al explicar en el considerando 219 de la Decisión que «nada se

hizo para que desaparecieran las restricciones de venta a los particulares e intermediarios que habían sido impuestas previamente. En particular, los contratos de concesión no fueron modificados en ese aspecto».

301 En cuanto a la fijación del importe de la sanción, basta con señalar que la Comisión explicó de manera detallada, en los considerandos 215 a 222 de la Decisión impugnada, los criterios que tuvo en cuenta y el modo de cálculo de la multa impuesta a la demandante. Al indicar la Comisión, en el considerando 213 de la Decisión, respecto de los elementos que confieren a la infracción una particular gravedad, que «las ventas de vehículos en exportación paralela por consumidores finales» se habían hecho «sustancialmente difíciles, e incluso a veces impidiendo completamente las ventas de vehículos», y que la infracción produjo efectos «en el mercado de automóviles nuevos, principalmente en Alemania y Austria, aunque también en el mercado de todos los otros Estados miembros», procede reconocer que dichas consideraciones derivan lógicamente de las manifestaciones vertidas con anterioridad en la Decisión, según las cuales la demandante y sus filiales obstaculizaron con éxito la totalidad de las reexportaciones desde Italia (véase, por ejemplo, el considerando 146 de la Decisión). Además, en contra de lo que sostiene la demandante, en el considerando 217 de la Decisión la Comisión se refiere expresamente a las Directrices en las que se basó, indicando la referencia de publicación en el Diario Oficial.

302 Por último, en contra de lo que sostiene la demandante, la Comisión no estaba obligada a reproducir los documentos a los que se remite en las notas de la Decisión, puesto que la demandante o sus filiales disponen de ellos (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 24 de abril de 1996, Industrias Pesqueras Campos y otros/Comisión, asuntos acumulados T-551/93, T-231/94 a T-234/94, Rec. p. II-247, apartado 144).

303 De todo lo que antecede resulta que debe desestimarse el cuarto motivo.

E. *Sobre el quinto motivo, basado en la violación del derecho de audiencia*

Alegaciones de las partes

304 La demandante observa que, mediante escrito de la Comisión de 29 de noviembre de 1996, se desestimó su solicitud de prórroga del plazo que se le había señalado para presentar sus observaciones sobre el pliego de cargos. Dicho plazo era de dos meses, mientras que, habida cuenta de la importancia del pliego de cargos, de la cantidad de interesados y de los documentos a examinar en distintas lenguas, el tiempo necesario para redactar las observaciones era manifiestamente más largo.

305 La demandante precisa que, si bien es cierto que la urgencia del asunto es un elemento a tener en cuenta, también resulta patente que para la Comisión el caso de autos no presentaba tal carácter, puesto que le llevó más de un año efectuar sus investigaciones antes de enviar el pliego de cargos y tardó el mismo tiempo en adoptar la Decisión impugnada tras haber recibido las observaciones sobre dicho pliego de cargos.

306 La demanda señala que el plazo concedido de dos meses y dos semanas (incluidas las vacaciones de Navidad), es considerablemente más largo que el plazo mínimo de dos semanas que señala el artículo 11, apartado 1, del Reglamento nº 99/63/CEE de la Comisión, de 25 de julio de 1963, relativo a las audiencias previstas en los apartados 1 y 2 del artículo 19 del Reglamento nº 17 del Consejo (DO 1963, 127, p. 2268; EE 08/01, p. 62). En su opinión, no había ninguna razón válida para conceder la prórroga. Señala, a este respecto, que la mayor parte de las pruebas procedía de los establecimientos de la demandante y de sus filiales Audi y Autogerma, que dichos documentos estaban redactados en las lenguas habitual-

mente utilizadas por éstas para comunicarse y que, a excepción de los concesionarios italianos que no habían participado activamente en la infracción, todas las personas afectadas pertenecían al mismo grupo.

307 Además, según la demandada, puesto que la demandante no ha explicado sobre qué extremos deseaba formular observaciones más detalladas, no ha demostrado en qué se ha visto afectado su derecho de audiencia.

308 Por último, la demandada sostiene que el asunto era urgente, habida cuenta del gran número de reclamaciones procedentes de consumidores. Añade que, si bien es lamentable que el procedimiento administrativo se retrasara y que la Decisión no pudiera adoptarse rápidamente, ello no convierte *a posteriori* en ilegal la denegación de la prórroga controvertida.

309 En su réplica, la demandante señala que la demandada invoca en su escrito de contestación a la demanda la urgencia del caso de autos para justificar la denegación de la prórroga del plazo, mientras que en el escrito en el que la denegaba alegaba un motivo totalmente distinto, que el asunto no era «excepcionalmente complejo». Además de esta contradicción manifiesta, la demandante observa que los escritos presentados ante el Tribunal de Primera Instancia y, en particular, la solicitud de prórroga del plazo para presentar el escrito de contestación a la demanda, prueban que este expediente es «excepcionalmente complejo».

310 La demandada responde que el volumen y el contenido del escrito de contestación a la demanda corresponden lógicamente a los de la demanda.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

311 Según jurisprudencia reiterada, el respeto del derecho de defensa en todo procedimiento que pueda terminar con la imposición de sanciones exige que, desde la fase del procedimiento administrativo, se ofrezca a la empresa afectada la posibilidad de manifestar oportunamente su punto de vista sobre la realidad y la pertinencia de los hechos, imputaciones y circunstancias alegados por la Comisión (sentencia del Tribunal de Justicia de 13 de febrero de 1979, Hoffmann-La Roche/Comisión, 85/76, Rec. p. 461, apartado 11, y sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 23 de febrero de 1994, CB y Europay/Comisión, asuntos acumulados T-39/92 y T-40/92, Rec. p. II-49, apartado 48).

312 Por lo que respecta, en particular, a la determinación del plazo para la presentación de las observaciones sobre el pliego de cargos, el artículo 11, apartado 1, del Reglamento nº 99/63 exige que la Comisión tome en consideración el «tiempo necesario para establecer las observaciones», así como la «urgencia del asunto».

313 Pues bien, si bien el plazo señalado en el caso de autos era breve teniendo en cuenta el volumen del expediente y a la cantidad de comportamientos ilegales imputados al grupo Volkswagen, también es patente que, no obstante, la demandante pudo plantear debidamente su punto de vista. En efecto, de las observaciones sobre el pliego de cargos, expuestas mediante escrito de 12 de enero de 1997, resulta que la demandante expresó detalladamente su punto de vista sobre cada una de las alegaciones esenciales formuladas por la Comisión. Además, la demandante no ha indicado sobre qué extremo del expediente habría presentado observaciones más elaboradas si se hubiera prorrogado el plazo que se le había concedido.

314 En consecuencia, no ha quedado acreditado que el plazo señalado en el caso de autos para presentar las observaciones sobre el pliego de cargos fuera excesivamente breve y que la Comisión no tuviera debidamente en cuenta el tiempo necesario para redactar dichas observaciones.

315 En cualquier caso, un motivo de anulación basado en una violación de los derechos de defensa sólo puede acogerse en el caso en que la supuesta violación haya podido afectar realmente a la defensa de la parte demandante (véase la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 29 de junio de 1995, ICI/Comisión, T-37/91, Rec. p. II-1901, apartados 59, 66 y 70). Pues bien, como se expone en los apartados que anteceden, no ocurre así en el presente caso.

316 Procede señalar, además, que el motivo invocado por la Comisión para denegar la solicitud de prórroga del plazo, es decir, que el asunto no era excepcionalmente complicado, no es erróneo. En efecto, el expediente, aunque voluminoso, no presentaba una gran complejidad para la demandante, pues ésta debía estar bien informada tanto de los comportamientos del grupo Volkswagen como de la normativa y la jurisprudencia comunitarias en materia de importaciones paralelas.

317 Por último, en la medida en que el artículo 11, apartado 1, del Reglamento nº 99/63 exige también que se tome en consideración la urgencia del asunto, ha de señalarse que la Comisión, por estimar que se encontraba ante una infracción particularmente grave de las normas en materia de competencia, pudo considerar que debía tramitar rápidamente dicho procedimiento administrativo para poner fin lo antes posible a los comportamientos recriminados. Contrariamente a lo que alega la demandante, no obsta a esta consideración el hecho de que transcurrió un año entre las inspecciones y el envío del pliego de cargos así como un plazo idéntico entre la recepción de las observaciones sobre el referido pliego y la adopción de la Decisión. En efecto, la Comisión tuvo que analizar un número muy elevado de documentos, mientras que, esencialmente, la demandante y Audi sólo tuvieron que explicar su propio comportamiento tal como resultaba de éstos (véase la sentencia Suiker Unie y otros/Comisión, antes citada, apartados 97 y 98).

318 De todo lo que antecede resulta que también debe desestimarse el quinto motivo.

F. *Sobre el motivo subsidiario, basado en el carácter excesivo de la multa impuesta*

Alegaciones de las partes

319 La demandante expone que, aun en el supuesto de que estuviesen fundadas las comprobaciones materiales y jurídicas de la Comisión, la multa impuesta es totalmente desproporcionada. En primer lugar, los efectos concretos de la supuesta infracción sobre el comercio entre los Estados miembros fueron insignificantes. A continuación, la demandante señala que nunca tuvo la intención de cometer infracciones, y los documentos citados en la Decisión para demostrar lo contrario (considerando 214 de la Decisión) fueron interpretados de modo completamente erróneo por parte de la Comisión. La demandante tampoco abusó de la situación de dependencia existente entre los concesionarios y los constructores. Por el contrario, tan sólo se requirió y sancionó a los concesionarios que no cumplían su contrato.

320 La demandante también estima que se infringieron las Directrices, pues la Comisión no delimitó el mercado geográfico pertinente, pese a que éstas establecen que «ha de tomarse en consideración [...] la dimensión del mercado geográfico afectado».

321 A continuación, la demandante afirma nuevamente que determinados datos tomados en cuenta para fijar la multa no quedaron probados en absoluto en la Decisión y que la duración de la infracción considerada por la Comisión es inexacta. También recuerda que mediante escrito de 20 de enero de 1988 Autogerma notificó la convenzione B a la Comisión, mientras que ésta deduce de dicho documento la existencia de una infracción a partir de finales del año 1987. En consecuencia, si dicho acuerdo realmente infringió el artículo 85 del Tratado, la Comisión incumplió su obligación, derivada del artículo 89 del Tratado, de proponer, cuando comprueba que existe una infracción, los medios adecuados para poner fin a ella. El hecho que la Comisión no adoptara la Decisión hasta 1998 justifica, a juicio de la demandante, una reducción de la multa. Además, según el artículo 15, apartado 5, del Reglamento nº 17, no puede imponerse ninguna multa por acuerdos notificados. Por lo tanto, dicha norma también

debería haberse aplicado respecto de la convenzione B así como de las posteriores versiones de ésta, que tenían el mismo alcance que la versión notificada.

322 La demandante recuerda que la Comisión sabía desde hacía años que a determinados clientes se les exigía un compromiso y que ésta toleró dicha medida y afirmó que el Reglamento nº 1475/95 requería una clarificación sobre este extremo.

323 La demandante también señala que, en respuesta al motivo basado en la violación de los derechos de defensa, la demandada reconoce que hubo un retraso lamentable en el desarrollo del procedimiento administrativo. Pues bien, manifiestamente, dicho retraso aumentó el período tenido en cuenta por la Comisión para fijar la multa y, por tanto, también el importe de dicha sanción.

324 A continuación, la demandante añade que la Comisión consideró erróneamente como circunstancia agravante el hecho de que, mediante escrito de 24 de febrero de 1995, había sido informada de la existencia de obstáculos a las reexportaciones desde Italia, que constituían una infracción de las normas comunitarias en materia de competencia, y que la demandante y Audi no tomaron las medidas que dicha advertencia requería. Pues bien, la demandante subraya que el 16 de marzo de 1995 se envió una circular a los concesionarios. Durante la investigación llevada a cabo por la Comisión, la demandante adoptó varias medidas para poner fin a todas las supuestas infracciones.

325 Por último, la demandante reprocha a la Comisión no haber tenido en cuenta como circunstancia atenuante la fuerte devaluación de la lira italiana a partir de septiembre de 1992, mientras que dicha Institución reconoce en un comunicado de 31 de octubre de 1995 relativo al impacto de las fluctuaciones monetarias sobre el mercado interior, que las fluctuaciones monetarias suscitan determinadas dificultades para la economía de la Unión. En este contexto, la demandante subraya que aún no existe un mercado único europeo en el que un constructor de

automóviles pueda vender en todas partes los mismos productos siguiendo una única estrategia. En efecto, en su opinión, los Estados miembros tienen monedas y sistemas fiscales distintos, lo cual, en realidad, limita mucho más el comercio intracomunitario que las restricciones a la competencia puestas en práctica por los propios constructores. A causa de dichas diferencias, los constructores no tienen la posibilidad de vender en todos los Estados miembros a los mismos precios. A este respecto, la demandante cita un escrito de 25 de febrero de 1998 dirigido por el Sr. Van Miert al antiguo presidente del Zentralverband des deutschen Kraftfahrzeuggewerbes, en el que se reconoce que «a falta de armonización y en razón de las fluctuaciones monetarias que intervienen con regularidad entre los Estados miembros, el mercado interior aún no está realizado por lo que respecta a la distribución de automóviles».

326 Según la demandada, la demandante adoptó de mala fe medidas que afectaron indistintamente tanto a las reexportaciones prohibidas como a las autorizadas. Por tanto la multa es proporcional a la gravedad de la infracción. Además, el carácter intencionado de ésta queda acreditado por determinadas notas de la demandante y de Autogerma en las que reconocen que se encuentran en situación de infracción.

327 La demandada expone, a continuación, que mediante escrito de 8 de mayo de 1987 hizo saber a la demandante que las «notificaciones» de los distintos contratos de concesión así como sus versiones revisadas y anejas a ellos carecían de objeto mientras no se precisasen, respecto de las cláusulas contractuales no exentas en virtud del Reglamento nº 123/85, las razones por las cuales se solicitaba una exención. Además, la Comisión también le comunicó, mediante escrito de 25 de noviembre de 1988, que el envío de determinados anexos, entre ellos la convenzione B, no puede calificarse de «notificación», pues el escrito con el que se remitió tan sólo constaba de seis líneas. Pues bien, la demandante nunca respondió a dichos escritos. En el mismo contexto, la demandada aduce que la alegación de que ella consideró lícitos los compromisos exigidos a determinados clientes es errónea y constituye una falacia. Cita un escrito que dirigió a la demandante en el que expresamente califica la exigencia de tal compromiso de incompatible con los principios del mercado único. Por último, señala que el artículo 89, apartado 1, tercera frase, del Tratado sólo es una disposición transitoria que fue sustituida por el Reglamento nº 17 y que, por lo tanto, quedó sin objeto.

328 La demandada también subraya que los acuerdos contrarios a las normas comunitarias en materia de competencia eran numerosos, que la infracción duró varios años (uno de sus elementos, el sistema de primas, ya había comenzado a finales del año 1987), que tres empresas del grupo de la demandante, varios servicios y numerosos empleados que intervinieron en diversos niveles de la jerarquía estuvieron relacionados con dichos acuerdos, que la infracción fue causada por un conjunto de medidas diferentes adoptadas en el marco de una estrategia global y, por último, que dicha infracción tuvo efectos sensibles sobre los mercados de todos los Estados miembros. En efecto, el sistema de primas se dirigió, de un modo general, contra las reexportaciones desde Italia y las demás medidas tampoco se limitaron al comercio entre dicho Estado, por una parte, y Alemania y Austria, por otra.

329 A continuación, la demandada precisa que, en el cálculo del incremento aplicable habida cuenta de la duración de la infracción (considerando 217 de la Decisión), distinguió, por un lado, el período de 1988 a 1992 así como el año 1997 y, por otro lado, el período de 1993 a 1996. Para este último, el importe de base de la multa se incrementó en un 10 %. No obstante, para el período de 1988 a 1992 y para el año 1997, el incremento aplicado sólo era del 5 %. El importe total de la multa corresponde aproximadamente al 0,25 % del volumen de negocios generado por el grupo Volkswagen en la Unión Europea durante el ejercicio 1997 y aproximadamente al 0,5 % del volumen de negocios alcanzado por dicho grupo durante el mismo ejercicio en los países que se vieron expuestos más directa o específicamente a los efectos inducidos por la infracción, es decir Italia, Alemania y Austria.

330 En opinión de la demandada, la devaluación de la lira italiana no puede constituir una circunstancia atenuante porque de todos los constructores de automóviles establecidos en Estados miembros distintos de Italia, sólo la demandante y Audi reaccionaron mediante una estrategia global de obstáculos a la reexportación.

331 Por último, la demandada observa que se refirió expresamente a las Directrices (considerando 217 de la Decisión) para explicar en detalle cómo se incrementó el importe de base, inicialmente fijado en función del grado de gravedad de la infracción, en consideración de la duración de ésta. Añade que uno de los criterios

que determinan la gravedad de la infracción es la extensión geográfica del mercado en el que dicha infracción ha incidido y que, a diferencia de lo que expone la demandante, en las Directrices no se habla de delimitación geográfica del mercado.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

332 Con arreglo al artículo 15, apartado 2, del Reglamento nº 17, la Comisión puede, mediante Decisión, imponer a las empresas que, con dolo o culpa, hayan infringido las disposiciones del artículo 85, apartado 1, del Tratado, multas que vayan de un mínimo de mil unidades de cuenta a un máximo de un millón de unidades de cuenta, pudiéndose elevar este límite máximo hasta el diez por ciento del volumen de negocios alcanzado durante el ejercicio económico precedente por cada empresa que hubiere tomado parte en la infracción. El importe de la multa se determina en atención tanto a la gravedad de la infracción como a su duración.

333 De los términos claros y precisos de dicha disposición se desprende que ésta trata dos cuestiones distintas. Por un lado, determina los presupuestos que han de darse para que la Comisión pueda imponer multas (presupuestos de la imposición de multas). Entre estos presupuestos, figura el relativo al carácter deliberado o por negligencia de la infracción (párrafo primero). Por otro lado, regula la determinación de la cuantía de la multa, la cual estará en función de la gravedad y de la duración de la infracción (párrafo segundo) (Auto del Tribunal de Justicia de 25 de marzo de 1996, SPO y otros/Comisión, C-137/95 P, Rec p. I-1611, apartado 53).

334 Por lo que respecta a la primera cuestión, es patente que, en el caso de autos, la Comisión consideró que la infracción había sido cometida deliberadamente y no por simple negligencia (considerando 214 de la Decisión). Esta apreciación resulta plenamente justificada. En efecto, como se ha señalado en el marco del primer motivo, la demandante adoptó medidas que tenían por objeto compartimentar el mercado italiano y, por tanto, obstaculizar el juego de la competencia (véanse, en particular, los apartados 88, 89 y 193 *supra*). Además, para que una

infracción de las normas en materia de competencia del Tratado pueda considerarse deliberada, no es necesario que la empresa tuviera conciencia de infringir estas normas; es suficiente que no pudiera ignorar que el objeto de la conducta era restringir la competencia (véanse las sentencias del Tribunal de Primera Instancia de 2 de julio de 1992, Dansk Pelsdyravlerforening/Comisión, T-61/89, Rec. p. II-1931, apartado 157, y de 6 de abril de 1995, Ferriere Nord/Comisión, T-143/89, Rec. p. II-917, apartado 41). Pues bien, habida cuenta de la existencia de una jurisprudencia consolidada según la cual los comportamientos que contribuyen a la compartimentación de los mercados son incompatibles con las normas comunitarias en materia de competencia (véase el apartado 179 *supra),* la demandante no podía ignorar que su conducta obstaculizaba el juego de la competencia.

335 En cuanto a la segunda cuestión, procede recordar, en primer lugar, que la elección del importe de la multa constituye un instrumento de la política de la Comisión en materia de competencia dirigido a lograr que las empresas ajusten su comportamiento a las normas en dicha materia (sentencias Martinelli/Comisión, antes citada, apartado 59, y Van Megen Sports/Comisión, antes citada, apartado 53). 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 (sentencia Deutsche Bahn/Comisión, antes citada, apartado 127). En particular, el Tribunal de Primera Instancia debe sopesar la gravedad de la infracción y las circunstancias alegadas por la demandante (sentencia del Tribunal de Justicia de 14 de noviembre de 1996, Tetra Pak/Comisión, C-333/94 P, Rec. p. I-5951, apartado 48).

336 Como se desprende del análisis del primer motivo, la Comisión disponía de abundantes elementos de prueba de que se había cometido la infracción que tenía por objeto la compartimentación del mercado italiano. Pues bien, tal infracción es, por su naturaleza, especialmente grave. Es contraria a los objetivos más fundamentales de la Comunidad y, en particular, a la realización de un mercado único (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 22 de abril de 1993, Peugeot/Comisión, T-9/92, Rec. p. II-493, apartado 42). En efecto, la demandante, junto con sus filiales, impidió a los consumidores disfrutar sin obstáculos de las libertades del mercado común establecidas por el Tratado, perturbando de este modo una de las realizaciones más importantes de la construcción europea. En el caso de autos la infracción reviste una especial gravedad por la dimensión del grupo Volkswagen (véase la sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de junio de 1983, Musique Diffusion Française y otros/Comisión, asuntos acumulados

100/80 a 103/80, Rec. p. 1825, apartado 120) y por el hecho de que se cometió pese a la advertencia que constituye la reiterada jurisprudencia comunitaria en materia de importaciones paralelas en el sector del automóvil (véase la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 14 de mayo de 1998, Europa Carton/ Comisión, T-304/94, Rec. p. II-869, apartado 91). A la vista de estos distintos elementos, la falta de armonización monetaria y fiscal (véase el apartado 325 *supra)* no puede, aunque haya podido dar lugar a dificultades comerciales para la demandante, justificar la infracción de que se trata, ni tampoco constituye una circunstancia atenuante. En efecto, dicha falta de armonización no exime a la demandante de su obligación de cumplir las normas más esenciales del mercado común, como la prohibición de compartimentar los mercados.

337 Además, en contra de lo que sostiene la demandante, la Comisión no estaba obligada a fijar la multa en un importe más moderado por haber tardado en actuar contra los comportamientos del grupo Volkswagen. Es cierto que si bien la gravedad de la infracción justifica una multa considerable, procede tener en cuenta que su duración habría podido abreviarse si la Comisión hubiera intervenido más rápidamente (sentencia del Tribunal de Justicia de 6 de marzo de 1974, Istituto Chemioterapico y Commercial Solvents/Comisión, asuntos acumulados 6/73 y 7/73, Rec. p. 223, apartado 51). Sin embargo, en el caso de autos, la Comisión dirigió un primer escrito de requerimiento a la demandante en febrero de 1995, es decir poco después de haber recibido una primera serie de quejas de consumidores. En tales circunstancias, no puede reprocharse a la Comisión una falta de diligencia que haya podido contribuir a prolongar la duración de la infracción que se tuvo en cuenta para determinar el importe de la multa. En la medida en que la demandante aduce que la Comisión también aumentó el período considerado para fijar la multa al retrasar el desarrollo del procedimiento administrativo, basta con señalar nuevamente que la duración de dicho procedimiento no fue excesivamente larga (véase el apartado 317 *supra).*

338 La alegación de la demandante según la cual la Comisión sabía desde hacía años que se exigía un compromiso a determinados compradores y toleró dicha medida tampoco puede acogerse para apoyar una reducción de la multa. En primer lugar, el escrito citado por la demandante en apoyo de esa tesis (apartado 220 del escrito de demanda; anexo 220 del escrito de demanda) lleva fecha de 31 de marzo de 1995 y es, por lo tanto, posterior al escrito de advertencia que le envió la Comisión el 24 de febrero de 1995 (véase el apartado 10 *supra).* A continuación, del expediente se desprende que cuando tuvo conocimiento de

dicha medida tal como la aplicaban los concesionarios de las marcas Volkswagen y Audi a finales del año 1994 en varios Estados miembros, la Comisión adoptó una postura negativa. En efecto, en un escrito dirigido a la demandante de 23 de noviembre de 1994 dice:

«Disponemos de impresos procedentes de Dinamarca y Bélgica en los que los compradores de vehículos de VW y Audi nuevos de fábrica se obligan a adquirir el vehículo sólo para uso particular y a no revenderlo antes de transcurrir 3 o 6 meses o de haber recorrido 3.000 km o 6.000 km. Si se vende el vehículo antes de tiempo, el comprador se obliga pagar una indemnización del 10 % del precio de compra al importador danés o al concesionario belga de que se trate, respectivamente.

Tales compromisos son incompatibles con los principios del mercado único, pues se dirigen claramente contra las importaciones paralelas. Tampoco quedan amparados por las normas en materia de competencia. Le rogamos nos indique si en los demás Estados miembros existen compromisos similares.

De no revocarse dichos compromisos, la Comisión deberá incoar el correspondiente procedimiento. Espero su respuesta en el plazo de dos semanas tras la recepción del presente escrito.»

339 Efectivamente, de la respuesta de la demandante a dicho escrito se desprende que en 1979 envió a la Comisión el impreso que contenía el compromiso que entonces se exigía a los compradores (anexo 5 del escrito de contestación a la demanda). Sin embargo, no puede reprocharse a la Comisión no haber intervenido en 1979 después de haber tenido conocimiento de esta única medida, ni haber sido demasiado severa al sancionar, no obstante, a la demandante en 1998, sin apreciar circunstancias atenuantes, por un conjunto de medidas tendentes a compartimentar el mercado italiano, entre las que se encontraba la práctica de exigir un compromiso. Además, dicho compromiso se diferenciaba del comunicado en 1979 en que permitía al grupo Volkswagen verificar más fácilmente su cumplimiento y, en su caso, aplicar las sanciones previstas en caso de

incumplimiento, pues obligaba al comprador a justificar, en caso de control por el grupo, la utilización del vehículo y la duración de ésta (nota 128 de la Decisión; anexo 218.1 de la demanda: «el comprador también se obliga a presentar, a requerimiento de la organización abajo firmante, la debida prueba del uso del vehículo en condición de usuario final, así como el correspondiente período de posesión»).

340 A continuación, la Comisión actuó debidamente al no considerar como circunstancia atenuante el envío de una circular a los concesionarios italianos en marzo de 1995. En efecto, como acaba de señalarse en los apartados 57, 58, 88 y 107 a 113, la infracción continuó después de enviarse dicha circular.

341 Por lo que respecta a la alegación de la demandante según la cual la Comisión incumplió las Directrices, basta con observar que éstas no exigen que la Comisión delimite formalmente el mercado geográfico pertinente. Por tanto, la Comisión pudo limitarse a señalar, en el considerando 213 de la Decisión: «La infracción ha producido efectos directos en el mercado italiano de compras de automóviles nuevos [...] Correlativamente, la infracción ha producido también sus efectos en el mercado de automóviles nuevos, principalmente en Alemania y Austria, aunque también en el mercado de todos los otros Estados miembros.» Además, como ya se ha señalado anteriormente (apartado 231), dicha afirmación está fundada.

342 En cuanto a la alegación según la cual la convenzione B fue notificada en 1988 y, por consiguiente, la Comisión no podía sancionar a la demandante por la regla del 15 % pactada en dicho acuerdo, procede recordar, en primer lugar, que la prohibición de imponer multas que se establece en el artículo 15, apartado 5, letra a), del Reglamento nº 17 por actuaciones «posteriores a la notificación a la Comisión y anteriores a la decisión mediante la cual la Comisión acuerde o deniegue la aplicación del artículo 85, apartado 3, del Tratado, siempre que tales actuaciones se encuentren dentro de los límites de la actividad descrita en la notificación», sólo se aplica a los acuerdos efectivamente notificados con arreglo a las formalidades exigidas (sentencia del Tribunal de Justicia de 10 de diciembre de 1985, Stichting Sigarettenindustrie y otros/Comisión, asuntos acumulados 240/82 a 242/82, 261/82, 262/82, 268/82 y 269/82, Rec. p. 3831, apartado 77;

sentencia SPO y otros/Comisión, antes citada, apartado 342; véase también la sentencia del Tribunal de Justicia de 10 de julio de 1980, Distillers Company/ Comisión, asunto 30/78, Rec. p. 2229, apartados 23 y 24). Procede observar a continuación que mediante escrito de 25 de noviembre de 1988 (anexo 3 al escrito de contestación a la demanda), la Comisión hizo saber a Autogerma que la comunicación por ésta de la convenzione B no constituía una notificación en el sentido del Reglamento nº 17:

«En relación con su escrito de 20 de enero de 1988, con el que nos hace llegar el modelo de contrato de concesión que la sociedad Autogerma propone a sus concesionarios en Italia, le remitimos la copia de un escrito que esta Dirección ha enviado el 8 de mayo de 1987 a la empresa Volkswagen de Wolfsburg, Alemania.

En dicho escrito se tomaba nota de la declaración de la empresa Volkswagen en la que afirma haber adaptado todos los contratos de distribución en el mercado común al Reglamento nº 123/85; asimismo se le comunicó a la empresa la lista de los contratos de distribución del grupo Volkswagen, que fueron debidamente archivados.

En dicha lista también se incluye el modelo de contrato de concesión en Italia (notificado por ustedes el 31 de enero de 1963).

A la vista de tal procedimiento, una mera comunicación no puede, aunque se haga —como ustedes señalan— a título de notificación, sustituir a una notificación en el sentido del Reglamento nº 17 [...] y del artículo 8 del Reglamento nº 123/85.

Por lo tanto, la Comisión no está en condiciones de pronunciarse acerca de la compatibilidad de su modelo de contrato de concesión con el Reglamento (CEE) nº 123/85. Con ello no se excluye tal compatibilidad, sino que se indica que incumbe a las partes interesadas tomar las medidas necesarias y asumir las debidas responsabilidades celebrando contratos que cumplan los requisitos. No procede eximir tales contratos, pues ya están amparados por la exención del Reglamento [...]

De conformidad con lo que antecede, se archiva el presente expediente, sin perjuicio de futuras actuaciones.»

343 Con independencia de la cuestión de si la comunicación de la convenzione B constituía o no una notificación en el sentido del Reglamento nº 17, el propio hecho que dicho convenio ya se hubiera comunicado a la Comisión en 1988 debería haber llevado a ésta a no considerar que el convenio constituía, en sí, un dato que justificaba el incremento del importe fijado por la gravedad de la infracción (considerando 217 de la Decisión). Por consiguiente, el período de 1988 a 1992 en el cual la regla del 15 % estipulada en la convenzione B constituye el único acto imputado (véase el considerando 202 de la Decisión), no debe tenerse en cuenta para la fijación de la multa, aun cuando dicha regla fue calificada acertadamente de incompatible con el Tratado (véanse, sobre este último extremo, los apartados 49 y 18 *supra).*

344 En cambio, la regla del 15 % podía tomarse en cuenta para fijar la multa en relación con el período de 1993 a 1996. En efecto, como se ha observado *supra* (en particular en los apartados 79 a 90 y 162 a 165), durante dicho período el máximo previsto por la regla del 15 % se acompañó y, de este modo, reforzó, con otras medidas para obstaculizar la reexportaciones. Además, documentos internos del grupo Volkswagen demuestran que durante ese período la regla del 15 % se interpretó y aplicó de modo extensivo, es decir como una regla que prohibía toda venta fuera del territorio contractual más allá del 15 % de la totalidad de las ventas realizadas (véase el apartado 58 *supra).* En consecuencia, aun cuando quedase acreditado que la convenzione B se notificó, debe señalarse que desde 1993 la aplicación de la regla del 15 % rebasó los límites de la actividad como se describe en el texto del convenio comunicado a la Comisión, de modo que, conforme al texto inequívoco del artículo 15, apartado 5, letra a), del

Reglamento nº 17, ya no se aplica la exención de la multa. De ello resulta que habría debido considerarse como fecha de inicio del período a tener en cuenta para la fijación de la multa el 1 de septiembre de 1993 (véanse, a este respecto, los apartados 81 a 83 *supra,* así como el considerando 202 de la Decisión).

345 Como ya ha declarado este Tribunal de Primera Instancia, al fijar la multa la Comisión también tuvo en cuenta su conclusión no demostrada de que la infracción persistió después del 30 de septiembre de 1996 (véase el apartado 200 *supra)* y para determinar la gravedad de la infracción también mencionó sus apreciaciones erróneas según las cuales el sistema de margen fraccionado y la resolución de determinados contratos de concesión con carácter de sanción constituían medidas adoptadas para obstaculizar las reexportaciones (véase el apartado 197 *supra).*

346 De las consideraciones que anteceden resulta que la duración de la infracción que debía tenerse en cuenta para fijar el importe de la multa se reduce a una duración del orden de tres años, y que la descripción de la infracción tal como la expuso la Comisión para medir su gravedad no es totalmente exacta. Procede por consiguiente que este Tribunal de Primera Instancia, en el marco de su competencia jurisdiccional plena, modifique la Decisión y reduzca el importe de la multa impuesta a la demandante (véase, por analogía, la sentencia Dunlop Slazenger, antes citada, apartado 154).

347 Sin embargo, la reducción de la multa no debe ser necesariamente proporcional a la reducción de la duración que la Comisión tuvo en cuenta ni corresponder a la suma de los porcentajes de incremento calculados por la Comisión en relación con el período comprendido entre 1988 y agosto de 1993, el último trimestre del año 1996 y el año 1997 (véase, por analogía, la sentencia Dunlop Slazenger, antes citada, apartado 178). En efecto, corresponde al Tribunal de Primera Instancia, en el marco de su competencia en la materia, apreciar por sí mismo las circunstancias del caso para determinar el importe de la multa (sentencia del Tribunal de Justicia de 9 de noviembre de 1983, Michelin/Comisión, asunto 322/81, Rec. p. 3461, apartado 111; sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 11 de marzo de 1999, Preussag Stahl/Comisión, T-148/94, Rec. p. II-613, apartado 728). En el caso de autos la gravedad intrínseca de la infracción cometida, como se ha puesto de relieve en el apartado 336 *supra,* por una parte, y

la intensidad con que se aplicaron las medidas ilícitas, como demuestra la abundante correspondencia analizada *supra* en el marco del primer motivo, por otra, requieren una multa realmente disuasoria (véanse las sentencias del Tribunal de Primera Instancia de 10 de marzo de 1992, Solvay/Comisión, T-12/89, Rec. p. II-907, apartado 309, y la sentencia de 17 de julio de 1997, Ferriere Nord/Comisión, antes citada, apartado 33). A la vista de las consideraciones que anteceden, la multa impuesta de 102.000.000 de ECU, que, como ha confirmado la demandante en respuesta a una pregunta escrita del Tribunal de Primera Instancia, correspondía aproximadamente al 0,5 % del volumen de negocios generado en 1997 por el grupo Volkswagen en Italia, Alemania y Austria y al 0,25 % del que alcanzó en la Unión Europea el mismo año, no es anormalmente elevada. Por último, el hecho de que las conclusiones de la Comisión respecto del sistema de margen fraccionado y la resolución de determinados contratos de concesión se hayan considerado insuficientemente demostrados, no disminuye la gravedad de la infracción de que se trata, debidamente acreditada por la prueba de los demás comportamientos imputados (véanse los apartados 193 y 194 *supra).*

348 Habida cuenta del conjunto de circunstancias y consideraciones antes mencionadas, el Tribunal de Primera Instancia, resolviendo en ejercicio de su competencia jurisdiccional plena con arreglo al artículo 172 del Tratado CE (actualmente artículo 229 CE) y 17 del Reglamento nº 17 (véanse las sentencias del Tribunal de Justicia de 15 de diciembre de 1994, Finsider/Comisión, C-320/92 P, Rec. p. I-5697, apartado 46, y de 17 de diciembre de 1998, Baustahlgewebe/Comisión, C-185/95 P, Rec. p. I-8417, apartado 129), considera justificado reducir la multa, expresada en euros con arreglo al artículo 2, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 1103/97 del Consejo, de 17 de junio de 1997, sobre determinadas disposiciones relativas a la introducción del euro (DO L 162, p. 1), a 90.000.000 de euros.

Costas

349 Con arreglo al artículo 87, apartado 3, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Primera Instancia, éste puede repartir las costas o decidir que cada parte abone sus propias costas si se estiman parcialmente las pretensiones de una y otra parte. Dado que la demanda tan sólo ha sido estimada muy parcialmente, se apreciarán de manera justa las circunstancias del caso al decidir que la

demandante cargará con sus propias costas y el 90 % de las costas ocasionadas a la Comisión y que esta última cargará con el 10 % de sus propias costas.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA (Sala Cuarta)

decide:

1) Anular la Decisión 98/273/CE de la Comisión, de 28 de enero de 1998, relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 85 del Tratado CE (Caso IV/35.733 — VW) en la medida en que declara:

   a) que un sistema de margen fraccionado y la resolución de determinados contratos de concesión como sanción constituían medidas adoptadas para obstaculizar las reexportaciones de vehículos de las marcas Volkswagen y Audi desde Italia por consumidores finales y concesionarios de dichas marcas de otros Estados miembros;

   b) que la infracción no había terminado por completo en el período comprendido entre el 1 de octubre de 1996 y la adopción de la Decisión.

2) Se reduce a 90.000.000 de euros el importe de la multa impuesta a la demandante en el artículo 3 de la Decisión impugnada.

3) Se desestima el recurso en todo lo demás.

4) La demandante cargará con sus propias costas y con el 90 % de la costas en que ha incurrido la Comisión.

5) La Comisión cargará con el 10 % de sus propias costas.

Moura Ramos Tiili Mengozzi

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 6 de julio de 2000.

El Secretario El Presidente

H. Jung V. Tiili

Índice

Hechos y marco jurídico II-2714

Procedimiento y pretensiones de las partes II-2726

Sobre el fondo II-2727

A. Sobre el primer motivo, basado en errores de hecho en la aplicación del artículo 85 del Tratado II-2728

Sobre los obstáculos a la reexportación II-2728

Consideraciones previas II-2728

Sobre el obstáculo que resulta del sistema de primas II-2729

— Alegaciones de las partes II-2729

— Apreciación del Tribunal de Primera Instancia II-2732

Sobre la introducción de un sistema de margen fraccionado II-2737

— Alegaciones de las partes II-2737

— Apreciación del Tribunal de Primera Instancia II-2739

Sobre el obstáculo que resulta de las medidas adoptadas respecto del abastecimiento II-2743

— Alegaciones de las partes II-2743

— Apreciación del Tribunal de Primera Instancia II-2745

Sobre el obstáculo que resulta del comportamiento comercial frente a los consumidores II-2750

— Alegaciones de las partes II-2750

— Apreciación del Tribunal de Primera Instancia II-2754

Sobre la alegación de la demandante según la cual las medidas adoptadas tenían únicamente por objeto impedir las ventas a revendedores no autorizados II-2761

— Alegaciones de las partes II-2761

— Apreciación del Tribunal de Primera Instancia II-2765

Sobre los controles, las advertencias y las sanciones de que fueron objeto los concesionarios II-2773

— Alegaciones de las partes II-2773

— Apreciación del Tribunal de Primera Instancia II-2777

Sobre los efectos de los obstáculos a la reexportación II-2780

Alegaciones de las partes II-2780

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia II-2782

Sobre la duración de los obstáculos a la exportación II-2784

Alegaciones de las partes II-2784

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia II-2786

Conclusiones II-2789

B. Sobre el segundo motivo, basado en errores de Derecho en la aplicación del artículo 85 del Tratado II-2792

Alegaciones de las partes II-2792

Sobre la falta de delimitación del mercado II-2793

Sobre la apreciación errónea de los obstáculos en su conjunto II-2794

Sobre la calificación errónea de los obstáculos, considerados en su conjunto, como acuerdos II-2795

Sobre la infracción de los Reglamentos nº 123/85 y nº 1475/95 ..... II-2796

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia II-2802

Sobre la falta de delimitación del mercado II-2802

Sobre la apreciación de los obstáculos en su conjunto II-2803

Sobre la calificación de los obstáculos, considerados en su conjunto, como acuerdos II-2804

Sobre la supuesta infracción de los Reglamentos nº 123/85 y nº 1475/95 ..... II-2805

C. Sobre el tercer motivo, basado en la violación del principio de buena administración II-2807

Alegaciones de las partes II-2807

Sobre la violación del principio de buena administración en la interpretación de los documentos incautados en las visitas de inspección II-2808

Sobre la violación del principio de buena administración, en relación con el artículo 89 del Tratado CE (actualmente artículo 85 CE, tras su modificación) . II-2809

Sobre la violación del principio de buena administración, en relación con el artículo 191 del Tratado CE (actualmente artículo 254 CE) II-2810

Sobre la violación del principio de buena administración, en relación con el artículo 214 del Tratado CE (actualmente artículo 287 CE) II-2811

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia II-2814

Sobre la supuesta violación del principio de buena administración en la interpretación de los documentos incautados en las inspecciones II-2815

Sobre la supuesta violación del principio de buena administración, en relación con el artículo 89 del Tratado II-2816

Sobre la supuesta violación del principio de buena administración, en relación con el artículo 191 del Tratado II-2817

Sobre la supuesta violación del principio de buena administración, en relación con el artículo 214 del Tratado II-2817

D. Sobre el cuarto motivo, basado en una insuficiencia de motivación II-2820

Alegaciones de las partes II-2820

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia II-2823

E. Sobre el quinto motivo, basado en la violación del derecho de audiencia II-2826

Alegaciones de las partes II-2826

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia II-2828

F. Sobre el motivo subsidiario, basado en el carácter excesivo de la multa impuesta . II-2830

Alegaciones de las partes II-2830

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia II-2834

Costas II-2842