II

(Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité)

COMMISSION

DÉCISION DE LA COMMISSION
du 28 janvier 1998
relative à une procédure d'application de l'article 85 du traité CE
(IV/35.733 — VW)

(Le texte en langue allemande est le seul faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(98/273/CE)

Structure de la décision

Page

CHAPITRE 1: FAITS

A. INFORMATIONS GÉNÉRALES 62
I. Procédure 62
II. Entreprises 62
III. Position des marques sur le marché en cause 62

B. COMMERCE PARALLÈLE DES VÉHICULES DES MARQUES VW ET AUDI 63
I. Ampleur des exportations parallèles 63
II. Écarts de prix 64

C. ACCORDS ET PRATIQUES CONSTATÉS 65
I. Stratégie générale 65
II. Examen détaillé des accords et des pratiques 69
1. Terminologie 69
2. Politique de marge 71
3. Politique de primes 72
4. Restriction des livraisons sur le marché italien 73
5. Limitation des livraisons à l'intérieur du réseau de distribution 73
6. Résiliation de contrats 74
7. Déclarations d'engagement 74

D. CONSÉQUENCES DES ACCORDS ET PRATIQUES DE VOLKSWAGEN, AUDI ET AUTOGERMA 74
I. Réactions de consommateurs finals 74
II. Comportement des concessionnaires vis-à-vis de Autogerma 75
III. Comportement des concessionnaires vis-à-vis des clients 75

Page

CHAPITRE 2: APPRÉCIATION JURIDIQUE

A. ARTICLE 85, PARAGRAPHE 1, DU TRAITÉ 76

I. Entreprises 76

II. Accord 76

1. Interdiction/restriction d'exportation 76
2. Accord 77
3. Conclusion 79

III. Restriction sensible de la concurrence 80

1. Restriction de la concurrence dans son objet et dans ses effets 80
a) Objet 80
i) Restriction de la concurrence en tant qu'objet des mesures considérées dans leur ensemble 80
ii) Restriction de la concurrence en tant qu'objet des mesures considérées individuellement 81
b) Effets 82
c) Conclusion 83

2. Restriction sensible de la concurrence 83

IV. Affectation sensible du commerce entre États membres 83

V. Conclusions 84

B. ARTICLE 85, PARAGRAPHE 3, DU TRAITÉ 84

I. Règlements (CEE) nº 123/85 et (CE) nº 1475/95 concernant des exemptions par catégories 84

1. Article 3, point 10 a), du règlement (CEE) nº 123/85 84
a) Terminologie 84
b) Description des mesures 88
2. Article 3, point 11, du règlement (CEE) nº 123/85 89
3. Article 3, point 10 a) et point 11, du règlement (CE) nº 1475/95 89
4. Article 6 du règlement (CE) nº 1475/95 89

II. Exemption individuelle 89

III. Conclusion 90

C. CONTRE-ARGUMENTS DE VOLKSWAGEN AG 90

I. Argument de l'absence de force probante de documents internes 90

II. Argument selon lequel les avocats travaillant chez Audi peuvent faire valoir leur droit au respect du secret professionnel 90

III. Argument du grand nombre des importations grises 91

D. DURÉE DE L'INFRACTION 91

E. ARTICLE 3, PARAGRAPHE 1, DU RÈGLEMENT Nº 17 91

F. DESTINATAIRE DE LA DÉCISION 92

G. ARTICLE 15 DU RÈGLEMENT Nº 17 92

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement n° 17 du Conseil du 6 février 1962, premier règlement d'application des articles 85 et 86 du traité (*) ([1]), modifié en dernier lieu par l'acte d'adhésion de l'Autriche, de la Finlande et de la Suède, et notamment son article 3, son article 15, paragraphe 2, et son article 16, paragraphe 1,

vu la décision de la Commission du 24 octobre 1996 d'ouvrir la procédure dans cette affaire,

après avoir donné aux entreprises concernées l'occasion de faire connaître leur point de vue au sujet des griefs retenus par la Commission, conformément aux dispositions de l'article 19, paragraphe 1, du règlement n° 17, en liaison avec le règlement n° 99/63/CEE de la Commission du 25 juillet 1963 relatif aux auditions prévues à l'article 19, paragraphes 1 et 2, du règlement n° 17 du Conseil ([2]),

après consultation du comité consultatif en matière d'ententes et de positions dominantes,

considérant ce qui suit:

Chapitre 1

FAITS

A. *Informations générales*

I. Procédure

(1) Depuis le début de 1994, la Commission a reçu un nombre croissant de lettres de consommateurs finals allemands et autrichiens se plaignant d'obstacles à l'achat de véhicules neufs des marques Volkswagen et Audi en Italie, en vue de leur réexportation immédiate vers l'Allemagne ou l'Autriche. La Commission disposait ainsi d'indices selon lesquels, depuis le début de 1994 au moins, Volkswagen AG et Audi AG ont conclu des accords ou mis en œuvre des pratiques concertées avec leur importateur commun pour l'Italie, Autogerma SpA, et leurs concessionnaires en Italie, visant à ne pas vendre des véhicules neufs, en particulier des voitures, à des consommateurs finals domiciliés dans d'autres États membres que l'Italie. Une telle stratégie de cloisonnement du marché relèverait de l'article 85, paragraphe 1, du traité.

(2) Afin de vérifier si un tel comportement pouvait être inféré sur la base de ces indices, la Commission a adopté, le 17 octobre 1995, une décision ordonnant des vérifications conformément à l'article 14, paragraphe 3, du règlement n° 17. Les vérifications ont eu lieu les 23 et 24 octobre 1995. La présente décision se fonde sur des documents découverts pendant les vérifications et sur des plaintes de consommateurs introduites auprès de la Commission.

(3) Les vérifications ont été effectuées dans les entreprises suivantes: Volkswagen AG à Wolfsburg, Audi AG à Ingolstadt, Autogerma SpA à Vérone, Auto Brenner SpA à Bolzano, Auto Pedross Herbert & Co. à Silandro, Dorigoni SpA à Trente, Eurocar SpA à Udine, IOB Silvano & C. SRL à Gemona, Adriano Mansutti à Tricesimo, Günther Rabanser à Pontegardena, Mutschlechner SAS à Brunico et Franz Nitz à Vipiteno.

II. Entreprises

(4) Volkswagen AG, dont le siège est à Wolfsburg, est la société *holding* et, parallèlement, la plus grosse et la plus importante entreprise du groupe Volkswagen. Les activités commerciales du groupe comprennent la construction de véhicules des marques Volkswagen, Audi, Seat et Škoda, ainsi que la fabrication de composants et de pièces pour ce conglomérat mondial. Il exerce également d'autres activités dans les domaines des moteurs industriels, des pièces détachées, des services financiers et de l'assurance.

(5) Volkswagen AG détient notamment une participation de 98,99 % dans Audi AG (Ingolstadt), et contrôle à 100 % Autogerma SpA (Vérone). L'activité commerciale d'Audi AG porte essentiellement sur la construction et la distribution de véhicules automobiles de la marque Audi, ainsi que sur la production de composants et de moteurs. Autogerma SpA est la société d'importation en Italie des véhicules des marques Volkswagen et Audi, ainsi que de leurs pièces détachées et de leurs accessoires.

(6) La présente décision vise par conséquent Volkswagen AG en tant que société mère de Audi AG et de Autogerma SpA.

III. Position des marques sur le marché en cause

(7) D'après les informations dont dispose la Commission, les ventes de voitures particulières des marques Volkswagen et Audi réalisées dans les États membres au cours des trois dernières années se présentent comme suit (en unités; la part de marché est indiquée entre parenthèses):

(*) Les notes de bas de page ainsi que la traduction des documents cités figurent à la fin de la présente décision.

Année	Volkswagen		Audi	
1993	1 231 844	(11,1 %)	312 920	(2,8 %)
1994	1 253 750	(10,7 %)	314 095	(2,7 %)
1995	1 276 900	(10,5 %)	370 712	(3,0 %)

(8) Au cours de la même période, les ventes des deux marques en Italie ont évolué comme suit (en unités; la part de marché est indiquée entre parenthèses):

Année	Volkswagen		Audi	
1993	169 738	(9,0 %)	40 812	(2,2 %)
1994	129 063	(7,0 %)	45 095	(2,4 %)
1995	157 463	(8,3 %)	46 997	(2,5 %)

(9) Les ventes des deux marques en Allemagne au cours de la même période (en unités; la part de marché est indiquée entre parenthèses):

Année	Volkswagen		Audi	
1993	665 496	(20,8 %)	169 861	(5,3 %)
1994	667 274	(21,3 %)	156 998	(4,9 %)
1995	667 307	(20,7 %)	156 484	(4,8 %)

(10) Les ventes des deux marques en Autriche au cours de la même période (en unités; la part de marché est indiquée entre parenthèses):

Année	Volkswagen		Audi	
1993	48 384	(16,9 %)	12 303	(4,3 %)
1994	49 199	(17,5 %)	9 713	(3,5 %)
1995	50 851	(16,9 %)	11 366	(3,8 %)

B. ***Commerce parallèle des véhicules des marques VW et Audi***

I. **Ampleur des exportations parallèles**

(11) Il ressort de documents découverts chez Audi que, entre janvier et juin 1994, les réexportations de véhicules de toutes marques à partir de l'Italie se sont élevées à 131 472 unités (environ 12 % de toutes les livraisons à des clients en Italie). Sur la base de ce chiffre, le total des réexportations pour l'année 1994 a été estimé à environ 250 000 véhicules (environ 13 % de toutes les livraisons à des clients en Italie). Selon ces documents, au cours du premier semestre de 1994, 19 429 véhicules des marques Volkswagen et Audi ont été réexportés d'Italie, d'où l'on peut déduire, pour l'ensemble de l'année 1994, un total d'environ 39 000 véhicules ([3]). Il ressort d'autres documents découverts chez Volkswagen et Audi que les réimportations de ces deux marques d'Italie vers l'Allemagne se sont élevées, en 1993, à environ 19 000 véhicules ([4]). En 1994, elles ont porté sur environ 22 000 véhicules, soit une augmentation considérable ([5]). En 1995, d'après les déclarations des entreprises dans leurs observations relatives à la communication des griefs, environ 19 000 modèles Volkswagen et Audi ont été réexportés d'Italie vers l'Allemagne.

(12) Après être restées apparemment modestes jusqu'en mai 1993, les réimportations se sont considérablement accrues, à partir de juin/juillet 1993, pour pratiquement tous les modèles VW/Audi. Entre décembre 1992 et juin 1995, la part des réimportations vers l'Allemagne a représenté, pour Audi, entre 17,4 % et 20,3 % de ses livraisons vers l'Italie ([6]). Dans le cas de Volkswagen, cette proportion, qui a varié entre 13,0 % (janvier 1994) et 15 % (mars 1995), a été plus faible ([7]). La part des réexportations dans les livraisons à l'Italie a été nettement plus élevée pour Volkswagen et Audi que pour leurs concurrents, à l'exception des constructeurs italiens et de Seat ([8]).

(13) Une comparaison mensuelle montre que les réexportations de véhicules Volkswagen d'Italie vers l'Allemagne suivent une tendance croissante à la hausse à partir de juin 1993 et atteignent leur point le plus haut en novembre de cette année, mais que, à partir de février 1994, elles sont nettement moins importantes. À partir d'août 1994, on enregistre une nouvelle augmentation qui s'est poursuivie jusqu'en 1995, sans toutefois atteindre le niveau élevé du deuxième semestre de 1993 ([9]).

(14) Les réexportations mensuelles de véhicules Audi d'Italie vers l'Allemagne ont considérablement augmenté à partir de mai 1993; elles ont atteint leur chiffre le plus élevé en octobre 1993. Par la suite, c'est-à-dire dans le courant de 1994, elles ont chuté à un niveau nettement moins important, avant de connaître, à partir de février 1995, une nouvelle baisse sensible ([10]).

II. **Écarts de prix**

(15) La Commission publie deux fois par an une étude sur le prix des voitures dans la Communauté ([11]). Les informations lui sont communiquées par les constructeurs. L'un des buts que poursuit la Commission avec la publication de ces études est la transparence en matière de prix, afin d'inciter les consommateurs finals à acheter davantage leurs voitures dans les États membres où les prix et les autres conditions de vente sont le plus favorable. En revanche, la Commission ne vise pas à rendre les prix identiques au sein de la Communauté. Elle tente, au contraire, au moyen d'une transparence accrue en matière de prix, de réduire les écarts par le jeu des forces du marché.

(16) Sur la base de ces relevés ([12]), les écarts de prix des modèles les plus vendus des marques Volkswagen et Audi entre l'Italie et l'Allemagne ou l'Autriche sont les suivants:

Date	Modèle	Italie	Allemagne	Autriche
1. 5. 1993	VW-Polo	100,0	147,0	n.a.
	VW-Golf	100,0	121,9	n.a.
	VW-Vento	100,0	128,2	n.a.
	VW-Passat	100,0	131,6	n.a.
	Audi 80	100,0	123,5	n.a.
	Audi 100	107,5	125,0	n.a.
1. 11. 1993	VW-Polo	101,2	126,3	n.a.
	VW-Golf	106,3	119,4	n.a.
	VW-Vento	110,0	131,3	n.a.
	VW-Passat	100,0	129,6	n.a.
	Audi 80	102,1	119,8	n.a.
	Audi 100	105,0	128,0	n.a.
1. 5. 1994	VW-Polo	106,3	125,7	n.a.
	VW-Golf	106,2	117,0	n.a.
	VW-Vento	108,9	114,6	n.a.
	VW-Passat	102,9	117,1	n.a.
	Audi 80	102,7	115,6	n.a.
	Audi 100	100,2	118,2	n.a.
1. 11. 1994	VW-Polo	101,6	125,0	n.a.
	VW-Golf	100,6	115,6	n.a.
	VW-Vento	105,8	113,5	n.a.
	VW-Passat	100,0	120,1	n.a.
	Audi 80	100,0	116,5	n.a.
	Audi A 6	100,0	112,9	n.a.
1. 5. 1995	VW-Polo	100,0	136,6	128,9
	VW-Golf	100,0	126,5	130,5
	VW-Vento	100,0	123,0	132,0
	VW-Passat	100,0	131,2	128,9
	Audi A 4	100,0	132,5	133,7
	Audi A 6	100,0	123,9	125,8
1. 11. 1995	VW-Polo	106,5	135,9	125,6
	VW-Golf	100,0	118,1	115,7
	VW-Vento	100,0	114,6	108,1
	VW-Passat	101,3	130,6	106,7
	Audi A 4	100,0	120,8	120,6
	Audi A 6	100,0	119,8	118,0

(17) Ces chiffres permettent de constater que pour les modèles sélectionnés, les écarts de prix relevés entre l'Italie d'une part et l'Allemagne, ainsi que, depuis le 1er janvier 1995, l'Autriche, d'autre part, sont, en général, suffisants, au moins entre le 1er mai 1993 et le 1er novembre 1995, pour encourager les exportations parallèles d'Italie vers l'Allemagne ou l'Autriche.

C. *Accords et pratiques constatés*

(18) Les accords et les pratiques que Volkswagen AG, Audi AG et Autogerma SpA ont mis en œuvre avec leurs concessionnaires italiens et qui ont été constatés par la Commission sont les indices d'une stratégie générale visant à empêcher ou à limiter considérablement les exportations parallèles d'Italie vers l'Allemagne et l'Autriche. Ces accords et ces pratiques, même considérés séparément, sont susceptibles et ont pour objet de restreindre de manière sensible le commerce entre États membres.

(19) Le commerce parallèle dans le secteur automobile (c'est-à-dire, en l'espèce, les exportations ou les importations parallèles) est en général constitué par le total des ventes transfrontalières, parmi lesquelles on distingue les ventes effectuées par des distributeurs appartenant au réseau officiel à des distributeurs d'autres États membres qui n'appartiennent pas à ce réseau (les «revendeurs»), les ventes à d'autres distributeurs appartenant au réseau de distribution dans d'autres États membres et les ventes à des consommateurs finals d'autres États membres, soit directement, soit par un intermédiaire. Cette distinction est également à la base du règlement (CEE) nº 123/85 et du règlement (CE) nº 1475/95 de la Commission qui concernent l'application de l'article 85, paragraphe 3, du traité à des catégories d'accords de distribution et de service de vente et d'après-vente de véhicules automobiles [13].

I. **Stratégie générale**

(20) Lors des vérifications, la Commission a découvert des documents qui rassemblent certaines des mesures composant la stratégie générale:

(21) La lettre du 21 septembre 1944 [14] (il s'agit en fait de 1994, voir la date dans l'annexe à la lettre) adressée par le président de Autogerma, M. Schlesinger, à Volkswagen AG décrit les mesures et comporte une annexe dans laquelle est définie leur gradation:

«... Bei der gesamten italienischen Verkaufsorganisation besteht große Sorge um die Erreichung der Verkaufsziele und die Notwendigkeit der Aufrechterhaltung der bisherigen Verkaufserfolge. Diese Notwendigkeit hat dazu geführt, daß einige Partner, gedrängt von außenstehenden Verkaufsorganisationen (darunter zahlreiche ausländische Volkswagen- und Audi-Händler), Verkaufsaktivitäten auch in Gebieten tätigen, die weit von der vertraglich festgelegten Zone liegen, manchmal sogar bis ins Ausland.

Das Eingreifen der Autogerma hat daher den Sinn und Zweck, die Volkswagen-Audi-Händler in die vertraglich festgelegten Gebiete zu verweisen, wobei Kontrollen hinsichtlich der Vertragserfüllung, insbesondere was die Verkaufsaktivitäten im Vertragsgebiet selbst betrifft, bei jeder einzelnen Firma durchgeführt werden (wobei bei Nichterfüllung der Vertragsbedingungen 6 Händlerverträge gekündigt worden sind unter Berücksichtigung der vorgesehenen Termine, die das Vertragsende per Ende 1994/Mitte 1995 vorsehen). Bei anderen Händlern beabsichtigen wir, aufgrund einiger "Auditing-Ergebnisse" bezüglich Auslieferungen, die Nichterfüllung zu beanstanden, um genauere Daten über die Endverbraucher der Fahrzeuge selbst zu erfahren.

Dieses Vorgehen werden wir weiter in der Verkaufsorganisation ausarbeiten; das Projekt sieht eine neue Margenstruktur mit noch größerem Wichtigkeitsgrad vor, wobei der Prozentsatz der "maggiori-sconti" (Bonus) — dem die Erreichung der Vertragsverpflichtung mengen- und qualitätsmäßig unterliegt — erhöht und der feste Prozentsatz auf Fahrzeugrechnungen reduziert wird. Hierdurch wird eine bessere Verteilung der belastenden Margen erreicht.

Anlage zum Schreiben COMIORG/EP/st., vom 21. September 1994:

Verkäufe außerhalb Vertragsgebiet und/oder über nicht autorisierte Kanäle

Vorbeugende Maßnahmen	*Kontrollmaßnahmen*	*Strafmaßnahmen*
1. Generelle Hinweise jeder Besprechung	1. Kontrolle der Zulassungen/Verkäufe	1. Ermahnungsgespräch
2. Direkte Hinweise anläßlich jeder Unterredung	2. Auditing	2. Verwarnungsschreiben
3. Schriftliche Ermahnung zur Einhaltung der Vertragsvereinbarungen	3. Untersuchungen außerhalb Vertragsgebiet	3. Blockierung des maggior-sconto (Bonus)
		4. Kündigung des Händlervertrags ...»

(22) La note «Measures to control and prevent reexport» ([15]), adressée par Autogerma à Volkswagen AG le 26 septembre 1994, est libellée comme suit:

«... With reference to the discussion we had in Verona on Thursday 15 and Friday 16 September (Mr Schlesinger, Bertino, De Simone, Wichmann, Kuhn) and the following phone calls on the subject, we confirm herewith the main measures taken by Autogerma to control and prevent re-export.

— circular letters explaining to the dealers, the limits set by the EC guidelines contained in Regulation (EEC) No 123/85,

— overproportional list price increase (with the well-known consequences in terms of price index and volumes),

— auditings at the suspected dealerships,

— strong recommendation of the President of Autogerma at the Verona dealers meeting of 14 July 1994 to sell the imported cars in Italy and in particular in their territory,

— same recommendation to the marketing dealer group meeting held in Verona on 27 July,

— the concept has been resumed once again by the President of Autogerma on the occasion of the New Polo congress of 3 and 4 September in Paris,

— also in the dealer council meeting which took place in Paris on 4 September, clear sentences were said by Mr Schlesinger in order to avoid the re-export of the New Polo and in general of the cars imported by Autogerma,

— with an internal note of 28 June addressed to the management of Autogerma, the President takes upon himself the approval of the quarterly bonus for all the extra-territory sales,

— the quarterly bonus, blocked for all the extra-territory sales, will be paid, starting from the next quarter, only on the basis of car registration,

— also for the promotional actions which are mostly in favour of the final customer, the registration in Italy is required for the payment of the support generally consisting in accessories, buy-back promise of financing opportunities,

— dealer orders are daily controlled. Orders exceeding 10 % of the demand need special approval to be accepted,

— specific letters are sent to dissuade dealers involved with re-export,

— suspected foreign buyers have to sign an obligation not to resell the car before a minimum number of months; penalties are set in the contract,

— recidivous dealers receive notice to leave (up to date six have received notice). In any case this measure will be applied carefully in order to avoid trials and the costs with them involved also in terms of damage of image. Furthermore replacements at the present time could be difficult or impossible. This brings additional problems in the territory coverage,

— increment of the Autogerma stock to reduce the dealers' financial investments. This avoids that dealers look for undesired selling channels,

— due-to this policy we still have in Autogerma the following very old unsold stock:

cars older than 14 months	41
cars older than 13 months	48
cars older than 12 months	323
cars older than 11 months	656
cars older than 10 months	915
cars older than 9 months	1 460
Total	3 443

— all the promotional actions are developed adding value to the cars mounting accessories. This avoids dealers to use additional marge in the re-export,

— field representatives are also monitoring the various situations reporting, where is the case, re-export activities of the dealers,

— the distribution of the New Polo will be strictly controlled. The dealers with past re-export activities will be cut in supplying,

— our marketing is studying new action models specific for Italy and unknown abroad. These action models could be launched in 1995,

— we are convinced that with these measures we shall possibly reduce drastically the re-export if also in Germany actions are taken with the German dealers which are continuously looking for new cars getting in touch directly with our dealers and Companies like VAGAS are prohibited to make interesting offerings to our dealers which are in this moment in red figures....»

(23) Note de Volkswagen «Mesures prises par Autogerma pour empêcher les réexportations», datée du 6 février 1995 ([16]):

«...

— Schriftliche Information (Handel) zur EU-Richtlinie 123/85.

— Wiederholtes Auditing verschiedener Händler. Abmahnungen, Bonuskürzungen, 11 Kündigungen (gefährdetes Volumen ca. 8 800 Fzg. in 1995) — siehe Anlage.

— Bonus (Trimester) wird gezahlt auf Basis Fahrzeug-Zulassungen im Vertragsgebiet.

— Überproportionale Listenpreis-Erhöhungen.

— Vermeidung "Überlagerung" auf Einzelhandelsebene.

— "Margen-Splitting" beim Polo A 03

  — 8 % sofort bei Rechnung

  — 5 % Nachweis NZ im Vertragsgebiet

  — 3 % Bonus (Zielsetzung, Kundenzufriedenheit, Betriebsstandards).

— Sonstiges (siehe Schreiben AG vom 26. September 1994). . .»

(24) Audi a précisé, au sujet de ses concessionnaires allemands, que vu le règlement (CEE) n° 123/85, le constructeur ne pouvait empêcher les importations parallèles par des moyens légaux et que le fait de «lier» les mesures prises en Italie «avec la volonté d'empêcher les réimportations et d'y faire référence dans une lettre au réseau de distribution allemand comporte un certain risque». Aussi Audi a-t-elle proposé que les mesures prises en Italie «soient communiquées oralement d'une région à l'autre» ([17]).

(25) Note de Autogerma «Measures to control and prevent reexport», datée du 15 mars 1995 ([18]):

Extrait:

«Measures to control and prevent re-export

Time	Prevention measures	Time	Control Measures	Time	Sanctions
15.10.1991-28.1.1993-1.7.1993 11.8.1993-12.10.1993-15.10.1993 6.6.1994-21.3.1995 (ready)	Circular letters contained limits set by Regulation (EEC) No 123/85	since 2° F.M.P. 1994	Delivery and N.C.R. control	Periodic	Meeting with dealer and recall
Periodic	Strong recommendation in general meeting	since 2° F.M.P. 1994	Auditing at the suspected dealers	7.12.1993 & 24.2.1995	Warning letters (76-20)
Periodic	Strong recommendation in meeting with dealer	since 2° F.M.P. 1994	Dealers orders daily controlled	since 3° F.M.P. 1993	Quarterly bonus blocked for extra-territory sales
		since 2° F.M.P. 1994	N.C.R. documents are requested for payment promotion actions	since 1° F.M. 1995	Quarterly sales bonus paid only for N.C.R.
		since 3° F.M.P. 1994	Polo and A4 distribution is controlled	since 6.1994	Dealer contract cancellation (11)

ORGANIZZAZIONE 15. 3. 1995 GD control»

(26) En comparant les livraisons à l'importateur aux nouvelles immatriculations en Italie et en Allemagne, Volkswagen et Audi ont pu établir, pour chaque modèle et mois par mois, le nombre exact de réimportations d'Italie vers l'Allemagne ([19]). Les informations en question ont été communiquées à Audi par le Kraftfahrt-Bundesamt (ci-après dénommé «KBA») (Office fédéral des véhicules à moteur). Audi a cependant dû s'engager vis-à-vis de cet organisme à ne pas utiliser ces données pour identifier ou surveiller des concessionnaires étrangers ([20]).

(27) En ce qui concerne les certificats de conformité, Volkswagen avait prévu d'instaurer une redevance de 150 marks allemands (alors qu'ils étaient délivrés gratuitement auparavant), «pour entraver les réimportations», tandis qu'Audi exigeait, en plus de cette redevance, la preuve de l'achat du véhicule (facture, contrat de vente, etc.) ([21]).

(28) Volkswagen et Audi ont chargé Autogerma de surveiller systématiquement les activités de vente des concessionnaires italiens et de transmettre leurs observations aux constructeurs, en vue de contrôler les réexportations ([22]). À cette fin, Volkswagen et Audi ont communiqué à leur importateur italien les numéros de châssis ([23]), obtenus essentiellement en Allemagne, en lui demandant d'identifier les concessionnaires italiens ayant livré ces véhicules, ainsi que leurs acheteurs ([24]). Cette surveillance a permis de ventiler les réexportations par concessionnaire, par client et par modèle ([25]).

(29) Volkswagen a chargé Autogerma, dans le cadre du contrôle (appelé «audit») de concessionnaires italiens, de relever les livraisons à des concessionnaires Volkswagen et Audi allemands et les ventes à des revendeurs non agréés ([26]).

(30) Un collaborateur d'Audi qui avait acheté une Audi A 4 en Italie et qui avait demandé, pour l'immatriculation en Allemagne, un certificat de conformité, a confirmé à Audi qu'il utilisait le véhicule uniquement à titre privé et qu'il ne le vendrait pas avant six mois, car en cas de contrôle des statistiques du KBA, le véhicule «serait signalé comme réimportation, ce qui créerait des ennuis» ([27]).

(31) Audi a demandé à ses concessionnaires allemands de relever et de lui communiquer les numéros de châssis des véhicules réimportés et mis en vente par des revendeurs en Allemagne ([28]). Les réimportations vers l'Autriche, même effectuées par des particuliers, ont été surveillées par «Porsche Austria» ([29]), importateur général pour l'Autriche ([30]). Les mesures prises par Audi se sont révélées efficaces, puisqu'au cours du premier trimestre de 1995, «aucune A 4 n'a été importée d'Italie en Autriche» ([31]).

(32) Devant le nombre croissant de lettres de clients se plaignant de problèmes de réexportation, Audi a décidé, en janvier 1994, «de répondre (aux consommateurs finals) par un discours uniforme». Leur attention devait ainsi être attirée sur les fréquentes différences d'équipement des véhicules réimportés, ce qui rendrait souvent nécessaire une transformation et pourrait entraîner des frais supplémentaires. L'entreprise a également évoqué le délai nettement plus long qu'implique l'achat d'un véhicule réimporté, «car souvent les autorités prescrivent des autorisations particulières». Enfin, il était prévu de signaler aux consommateurs les avantages (présumés) en matière d'inspection automobile et de garantie en cas d'achat chez un concessionnaire allemand ([32]).

(33) Il ressort des réponses aux plaintes des clients que Audi mentionne notamment les différences d'équipement des modèles prévus pour le marché italien, le délai de livraison plus important, ainsi que l'impossibilité pour elle de prescrire aux concessionnaires à quels consommateurs finals ils doivent vendre les véhicules ([33]).

(34) Volkswagen a recommandé à ses services, en cas de demande de renseignements de la part de clients, de «n'éveiller en aucun cas l'impression que, sur instruction de VW AG, d'Autogerma ou de certains collaborateurs de ces entreprises, aucune information ne doit être communiquée à des particuliers ou à des intermédiaires agréés». Il fallait au contraire souligner expressément qu'aucune instruction n'avait été donnée, et qu'aucune restriction aux échanges n'avait été décidée, en violation du droit communautaire, dans le but d'entraver les réexportations ([34]).

(35) Volkswagen a donné des instructions à Autogerma sur la manière de répondre aux clients sollicitant une aide de l'importateur, à savoir que, en tant qu'importateur, Autogerma ne peut enregistrer aucune commande, car elle ne vend pas à des particuliers, et que, en outre, aucun concessionnaire ne peut être requis de vendre à un client donné ([35]).

(36) Il ressort de documents sur l'échange de correspondance entre les constructeurs et les consommateurs finals que dans quelques cas les constructeurs ont donné à l'importateur ou aux concessionnaires (après examen de la situation, cependant) le «feu vert» pour la vente aux particuliers ([36]).

(37) Dans de nombreuses lettres, des clients ont sollicité une aide de la part d'Autogerma à la suite d'obstacles à l'achat d'un véhicule auprès d'un concessionnaire italien ([37]). Dans ses réponses, l'importateur mettait surtout en cause les longs délais de livraison, subordonnés aux possibilités du constructeur pour certains modèles (par exemple la nouvelle VW Polo), sans toutefois s'engager sur une date de livraison ([38]). Dans certains cas, Autogerma demandait au client de confirmer au préalable qu'il «[souhaitait] acquérir la voiture en Italie soit directement, soit par un intermédiaire fiable» ([39]).

(38) Autogerma avait l'intention de «renvoyer (les concessionnaires italiens) à leur territoire contractuel» et, en cas de vente hors de ce territoire ou par des circuits non autorisés, de prendre des mesures d'une sévérité croissante ([40]).

(39) Afin de contrôler les ventes, Autogerma avait été chargée par Volkswagen et Audi de vérifier quels étaient les concessionnaires italiens à l'origine des livraisons en Allemagne, sur la base des numéros de châssis, relevés par les constructeurs, de véhicules mis en vente en Allemagne (surtout par des revendeurs), et de communiquer ces informations aux constructeurs ([41]). Autogerma a en outre informé régulièrement les constructeurs des résultats des contrôles chez les concessionnaires et des mesures prises pour endiguer les ventes non souhaitées.

(40) Dans le but de garantir la réussite de la stratégie d'ensemble, Autogerma a exercé un contrôle renforcé sur les immatriculations en Italie. D'une manière générale, les concessionnaires étaient invités à communiquer le numéro de plaque d'immatriculation pour toutes les livraisons au moment de déclarer celles-ci. En outre depuis septembre

1994, Autogerma surveillait quotidiennement les commandes enregistrées ([42]); les dépassements de plus de 10 % des besoins prévus étaient soumis à l'approbation de Autogerma. De plus, l'importateur a apparemment réagi à l'augmentation des exportations effectuées par des concessionnaires italiens en retardant ou en limitant les livraisons ([43]).

(41) Par ailleurs, depuis 1993 au moins, Autogerma avait chargé l'un de ses services (S.E.V.O.) de surveiller le réseau de concessionnaires italien et en particulier les activités de ventes et le nombre de véhicules livrés à l'étranger ([44]). Les rapports de surveillance contenaient des listes de clients étrangers et faisaient état de mises en garde adressées à des concessionnaires concernant les ventes à l'étranger ([45]).

(42) Autogerma a confirmé à Audi que tous ses efforts avaient pour but d'empêcher toute exportation de la part des concessionnaires, y compris les ventes à d'autres concessionnaires et aux consommateurs finals ([46]). Tous les véhicules livrés par Autogerma ont été facturés taxe sur la valeur ajoutée (TVA) comprise ([47]), manifestement dans le but de promouvoir les ventes en Italie et d'entraver les réexportations sur le plan administratif. Pour la nouvelle VW Polo, des contrôles de vente très stricts ont été mis en œuvre et les quantités à livrer ont été réduites pour les concessionnaires qui s'étaient signalés antérieurement par une augmentation des réexportations ([48]).

II. **Examen détaillé des accords et des pratiques**

Les accords et les pratiques dont se compose la stratégie générale décrite au considérant 1 se présentent comme suit:

1. *Terminologie*

a) Choix des termes

(43) Dans sa correspondance externe et interne, Volkswagen AG n'a pas recouru à une terminologie uniforme pour définir le commerce parallèle. L'entreprise a généralement désigné les livraisons à des revendeurs non agréés par le terme «marché gris» (Graumarkt), tout en assimilant souvent la notion de marché gris à celle de marché de la réimportation, ou en parlant, plus généralement, de «réimportations» ou de «réexportations».

(44) Dans son programme de marketing pour 1995, Volkswagen parle, dans le cadre de sa stratégie de distribution concernant les réimportations, de contre-mesures en vue «d'endiguer les réimportations en influant sur les concessionnaires», ainsi que de «mesures ciblées contre les "importateurs gris"». Dans des communications internes de septembre 1994 et de février 1995, l'entreprise évoque d'une façon générale les «activités de réexportation» au sujet de mesures qu'elle a prises ([49]). Dans une note manuscrite de juillet 1995, Volkswagen recommande, «pour des raisons politiques», et afin de prévenir le «retrait de l'exemption par catégorie», de donner satisfaction à un «véritable intermédiaire» qui avait menacé d'introduire une plainte devant la Commission à la suite d'obstacles apparemment élevés par Autogerma à l'achat d'un véhicule ([50]).

(45) Audi AG a également utilisé divers termes (par exemple, marché gris, réimportations, marché de la réimportation, marché de la réimportation illégale, livraison à des revendeurs non agréés), surtout en relation avec, d'une part, l'analyse du commerce parallèle entre l'Italie et l'Allemagne ou l'Autriche et, d'autre part, les mesures prises ou à prendre.

(46) Pour combattre le marché gris ou les réimportations, Audi a fondé, fin 1994, une «task-force» dotée des pouvoirs, des moyens financiers et du personnel nécessaires ([51]). Cette unité a officiellement commencé ses travaux, qui devaient durer deux ans au maximum, le 1er janvier 1995 ([52]). Audi a informé ses concessionnaires et ses importateurs sur les objectifs et les missions de la task-force par une circulaire et a parallèlement appelé ses concessionnaires à collaborer avec cette unité ([53]).

(47) Les «missions et objectifs» consistaient, d'une part, à «lutter contre les réimportations» (surtout les «livraisons vers l'Allemagne», mais également vers «d'autres pays de l'Union européenne»), et, d'autre part, à «empêcher les livraisons à des revendeurs non agréés» ([54]). Un autre document mentionne comme objectif de l'unité de «limiter et empêcher durablement les importations grises et les réimportations» ([55]) ou de ramener ce phénomène à des dimensions concurrentielles normales. Certains concurrents (BMW, Mercedes) sont également cités dans ce contexte.

(48) Dans une note relative à la «description du projet: lutte contre le marché gris/les réimportations», Audi définit les missions à remplir et les objectifs à atteindre dans le cadre de ce projet (en fait, les missions et objectifs de la «task-force») de la manière suivante: «1. lutter contre les réimportations» et «2. empêcher les livraisons à des revendeurs non agréés» ([56]). Dans un autre document, Audi restreint la définition des réimportations aux «achats croisés des concessionnaires allemands à l'étranger» et aux livraisons à des revendeurs n'appartenant pas au réseau (= revendeurs du marché gris) ([57]).

(49) L'objectif à court terme fixé au groupe de projet était de limiter les exportations à moins de 100 véhicules par mois ([58]) ou de réduire le volume du marché gris/des réimportations de 50 % dans un délai de six mois, avec des résultats visibles avant septembre 1995 ([59]). Une série de mesures ont été prises pour atteindre les objectifs assignés à la task-force ([60]).

(50) Dans ce document, Audi englobe donc le marché gris dans le marché plus large de la réimportation, mais oriente souvent ses mesures, comme le montre clairement ce document, contre les deux à la fois. Le choix de termes différents a donc eu pour effet ou pour objet de créer l'impression, chez les concessionnaires italiens, que les interdictions d'exportation et d'autres mesures destinées à endiguer le commerce parallèle, ainsi que les sanctions, portaient également sur les ventes à des consommateurs finals non italiens et sur les réexportations effectuées par ceux-ci.

(51) En choisissant ces termes, la distinction entre, d'une part, les ventes à des revendeurs étrangers au réseau et agissant pour leur propre compte et, d'autre part, les ventes aux consommateurs finals, à des intermédiaires mandatés ou à des concessionnaires du réseau a été brouillée et, partant, rendue moins aisée, voire laissée volontairement floue.

(52) Dans sa correspondance avec les concessionnaires, Autogerma SpA fait essentiellement la distinction entre les ventes à l'intérieur et à l'extérieur du territoire contractuel.

(53) Depuis 1993 au moins, Autogerma a adressé des instructions, des rappels et des mises en garde aux concessionnaires italiens dans le but d'orienter leurs activités de vente. Par la suite, Autogerma a invité les concessionnaires italiens, par écrit et oralement, à ne pas pratiquer d'importations grises. Vu les efforts accrus des concessionnaires pour atteindre les objectifs de vente et les demandes répétées de concessionnaires VW/Audi, ils ont été instamment priés de ne vendre que dans leur territoire contractuel ([61]).

(54) À diverses reprises, oralement et par plusieurs circulaires, Autogerma a mis les concessionnaires italiens en demeure de s'abstenir de toute vente hors du territoire contractuel, c'est-à-dire aussi bien en Italie qu'à l'étranger ([62]). Lors des vérifications, les concessionnaires contrôlés à Trente, Bolzano et Silandro ont déclaré à la Commission que Autogerma leur avait enjoint oralement, à plusieurs reprises, de ne pas effectuer d'exportations. Ces instructions visaient principalement les revendeurs non agréés, mais elles englobaient expressément les ventes aux consommateurs finals ([63]). L'attention des concessionnaires ([64]) était clairement attirée sur le fait que «en cas de non respect de cette instruction, il y a lieu de prévoir la résiliation du contrat de concession» ([65]).

(55) Des instructions et des mises en garde de même nature ont également été communiquées pour certains modèles (Audi A 4, nouvelle VW Polo, VW Golf Berline, VW Golf Variant) ([66]). Concernant la nouvelle VW Polo, les concessionnaires ont été mis en demeure, en septembre 1994, de ne pas accorder de ristourne et de ne pas vendre à l'exportation ([67]).

(56) Autogerma a interdit aux concessionnaires de vendre aux «salonisti» ([68]). En italien, ce terme se distingue certes de «concessionnario», c'est-à-dire un distributeur appartenant au réseau, mais il n'opère aucune distinction entre revendeurs indépendants et intermédiaires. Dans ce contexte, l'importateur a invoqué plusieurs fois des dispositions du règlement (CEE) n° 123/85 qui, selon lui, interdisent ce type de vente ([69]), et il a prévenu les concessionnaires que le non-respect de ces dispositions entraînerait probablement le retrait de l'exemption par la Commission. Autogerma a donc recouru à une présentation tronquée de la réalité qui ne pouvait que donner l'impression erronée aux concessionnaires que leur comportement enfreignait le droit communautaire de la concurrence, avec le risque inhérent d'une sanction, même lorsqu'ils vendaient à un intermédiaire.

(57) Autogerma comme Audi savaient que les concessionnaires expliquaient aux clients ne pas pouvoir ou ne pas être autorisés à vendre à l'étranger ou à des étrangers («ai clienti dicono che non possono vendere all'estero. . .»). Les concessionnaires ont par conséquent reçu pour instruction, compte tenu surtout de possibles vérifications de la Commission européenne, de ne pas faire état, devant les clients, d'interdictions de la part de Autogerma ou des constructeurs, mais d'enregistrer les commandes et d'alléguer ensuite des problèmes de stock et de livraison ([70]).

(58) Autogerma a confirmé à plusieurs reprises sa résolution à prendre les mesures nécessaires «pour atteindre l'objectif fixé, à savoir empêcher les exportations d'Italie» ([71]). Elle a, dans ce but, établi une liste de mesures en concertation avec les constructeurs ([72]). Autogerma savait que certains éléments de sa stratégie ne seraient pas compatibles avec la future réglementation communautaire sur la distribution des véhicules à moteur ([73]).

b) Classification des documents

(59) Volkswagen, Audi et Autogerma ont porté une indication de confidentialité sur de nombreux documents relatifs à des mesures restrictives. Ainsi, par exemple, la correspondance relative à la liste de mesures destinées à contrôler et à empêcher les réexportations était-elle classée «highly confidential» (strictement confidentiel) ou «riservato» (confidentiel) ([74]). Les documents relatifs à l'introduction de la marge fractionnée pour les concessionnaires ([75]), aux avertissements qui leur étaient donnés ou à la surveillance à laquelle ils étaient soumis ([76]), ainsi qu'à la résiliation des contrats de concession ([77]) étaient souvent classés «riservato» ou «vertraulich».

c) Effet sur les concessionnaires

(60) Dans l'ensemble, la terminologie choisie par le groupe, surtout utilisée par Autogerma dans sa correspondance avec les concessionnaires italiens, a souvent fait naître l'impression que toutes les réexportations étaient interdites. Ces choix terminologiques ne pouvaient que créer, chez les concessionnaires, une incertitude qui, dans de nombreux cas, les a incités à renoncer à des transactions avec des consommateurs finals ou des intermédiaires mandatés par ces derniers. Indépendamment du fait de savoir s'il existe une terminologie établie du commerce parallèle, il aurait été utile d'utiliser des définitions précises, comme celles qui sont à la base des règlements (CEE) n° 123/85 et (CE) n° 1475/95.

(61) Le recours à une terminologie variable et imprécise en matière de commerce parallèle est source d'incertitude à l'intérieur du groupe, c'est-à-dire dans le cadre des entretiens et de la correspondance entre Volkswagen AG, Audi AG et Autogerma SpA. Ce choix se répercute en outre sur les relations entre le groupe et les concessionnaires et crée une incertitude quant à savoir quelles ventes doivent être considérées comme autorisées ou interdites. Il restreint par conséquent la liberté de décision des concessionnaires en ce qui concerne les ventes hors du territoire contractuel.

2. *Politique de marge*

a) Volkswagen AG

(62) En octobre 1994, Volkswagen a annoncé l'introduction, pour le concessionnaire, d'une marge fractionnée («Split-Margin») liée à la vente pour les ventes de la nouvelle VW Polo en Italie à l'intérieur du territoire contractuel ([78]). D'une manière générale, le constructeur ou l'importateur accorde au concessionnaire une ristourne sur le montant facturé pour chaque véhicule commandé; pour l'ancien modèle de la VW Polo, cette ristourne est de 13 %. Pour le nouveau modèle, la ristourne du concessionnaire a été fractionnée: une ristourne de base directe de 8 %, payable à l'établissement de la facture, et une remise de 5 % accordé *a posteriori,* uniquement en cas d'immatriculation sur le territoire contractuel du concessionnaire ([79]).

(63) Volkswagen savait que l'introduction d'une marge fractionnée ne serait compatible ni avec le nouveau règlement (CEE) n° 1475/95, ni avec le règlement (CEE) n° 123/85, «car son but est d'empêcher le commerce transfrontalier, que la Commission souhaite précisément favoriser». Cette mesure a donc été qualifiée de «fortement susceptible de faire l'objet d'une amende» et devait, partant, rester «interne». Volkswagen a par conséquent proposé à Autogerma de s'entendre sur une «terminologie et un traitement des dossiers qui soient défendables, y compris vis-à-vis de la Commission» ([80]). L'application effective du «système de marge fractionnée» a été confirmée à plusieurs reprises par Volkswagen ([81]).

b) Audi AG

(64) Vu les ventes importantes réalisées par les concessionnaires italiens hors de leur territoire contractuel, Audi a décidé, en octobre 1994, après concertation avec Autogerma et le conseil consultatif des concessionnaires (Unione Concessionari Audi Volkswagen, ci-après dénommé «UCAV»), ainsi qu'avec Volkswagen, d'introduire pour les nouveaux modèles (c'est-à-dire pour la première fois pour l'Audi A 4) un «nouveau régime concernant le paiement des marges de concessionnaires».

(65) Ce nouveau régime prévoyait de fractionner la marge de base de 15 %, qui, notamment pour l'ancien modèle Audi 80, était toujours payée à la facturation, en une part de 10 % payable immédiatement, c'est-à-dire à l'établissement de la facture, et en une part de 5 % dite «part de marge fractionnée» payable tous les deux mois sur présentation du certificat d'immatriculation.

(66) Ce régime a été appliqué à partir du 18 octobre 1994 de la manière suivante: à la facturation, la marge de base complète de 15 % était intégralement versée, la «part de marge fractionnée» de 5 % pouvant cependant être réclamée («retirée») par la suite ([82]). Elle permettait au constructeur et à l'importateur, dans un premier temps, d'exercer un contrôle sans faille sur les immatriculations, et notamment de distinguer entre les immatriculations à l'intérieur et à l'extérieur du territoire contractuel. Ensuite, en cas de vente hors du territoire contractuel, la «part de marge fractionnée» de 5 % était débitée au concessionnaire.

c) Autogerma SpA

(67) Les contrats conclus entre Autogerma et les concessionnaires italiens comportaient une annexe (Allegato «A») contenant un tableau des marges consenties au concessionnaire («sconto in fattura») pour chaque modèle. Pour les modèles Volkswagen, cette marge était de 13 % ou de 15 % et pour les modèles Audi, de 15 % ou de 16 % ([83]). Avec effet au 1er janvier 1994, l'annexe a été complétée d'une convention («Convenzione») en vertu de laquelle de nouveaux modèles étaient expressément exclu de l'application de ces marges ([84]).

1) Mesures relatives à Volkswagen

(68) Concernant les ventes de la nouvelle VW Polo, Autogerma a informé les concessionnaires italiens du nouveau système de marge en octobre ou en novembre 1994. Ce nouveau régime portait, d'une part, sur les voitures de démonstration du type Polo, pour lesquelles était prévu un fractionnement de l'ancienne marge de base de 13 % en deux parties, à savoir une part de 10 % et une de 3 % payable uniquement en cas d'immatriculation (pour au moins six mois) au nom du concessionnaire, c'est-à-dire à l'intérieur du territoire contractuel; d'autre part, c'est-à-dire pour toutes les autres commandes de la nouvelle Polo, Autogerma s'est

conformée aux instructions de Volkswagen, qui prévoyaient une répartition de la marge de base de 13 % en une part de 8 % payable immédiatement et en une ristourne de 5 % consentie uniquement en cas de vente dans le territoire contractuel ([85]). Lors de la vérification, la Commission a reçu confirmation que, depuis novembre 1994, le système de marge fractionnée était appliqué de manière qu'une partie n'en était versée qu'en cas d'immatriculation dans le territoire contractuel ([86]).

2) Mesures relatives à Audi

(69) Lors de la commercialisation du nouveau modèle Audi A 4, Autogerma a décidé de modifier le système de marge du concessionnaire. La «marge de base» de 15 % applicable à l'ancien modèle Audi 80 et payable immédiatement, c'est-à-dire au moment de la facturation, a été remplacée par une nouvelle marge de base («sconto in fattura» ou «sconto base/immediato») de 10 % seulement. Les 5 % restants («sconto differito a breve») ne devaient être versés aux concessionnaires que tous les deux mois et uniquement en cas de livraison et d'immatriculation attestée dans le territoire contractuel ([87]). En choisissant de désigner la part de 5 % par les termes «ristourne légèrement différée», Autogerma souhaitait éviter d'établir un lien direct avec la condition selon laquelle la vente ou l'immatriculation devaient avoir lieu dans le territoire contractuel ([88]).

(70) Le nouveau système de marge devait être intégré aux contrats de concession italiens sous la forme d'un avenant accordant à Autogerma le droit de débiter immédiatement le concessionaire de la part de marge de 5 % en cas de vente hors territoire ([89]).

(71) En novembre 1994, Autogerma a informé Audi de l'introduction du nouveau système de marge pour l'Audi A 4 en Italie, d'abord pendant une période d'essai allant jusqu'au 30 avril 1995. Le solde de 5 % devait continuer d'être payé jusqu'à cette date, en attendant qu'une décision définitive soit prise.

(72) Une politique de marge prévoyant une marge moins importante pour le concessionnaire en cas de vente ou d'immatriculation hors du territoire contractuel réduit les revenus des concessionaires et le bénéfice qui en résulte. Elle restreint par conséquent leurs possibilités d'effectuer de telles ventes.

3. *Politique de primes*

(73) La prime de 3 % payable en plus de la marge devait en principe être maintenue. Audi a souligné, dans ce contexte, que la «vente hors zone [est] autorisée à concurrence de 15 %» et qu'au delà de ce chiffre, la prime de 3 % n'est pas accordée ([90]).

(74) Comme cette prime a été subordonnée à la vente, et ensuite à l'immatriculation ([91]), à l'intérieur du «territoire commercial de compétence» ([92]), le concessionnaire aurait subi, en cas de vente hors de son propre territoire contractuel, un préjudice financier de 8 % de la base de calcul. Audi a déclaré sans ambiguïté que, vu les frais d'exploitation de 10 % qu'ils supportent en principe seuls, les concessionnaires subiraient une perte de trésorerie en vendant hors de leur territoire contractuel ([93]).

(75) Dans le cadre d'une convention (Convenzione «B») annexée depuis 1987 au moins aux contrats de concession, une prime de 3 % payable trimestriellement avait été prévue. Elle se composait de primes partielles pour les «immatriculations ciblées», les «normes» et la «satisfaction des clients» ([94]). Cette prime était servie en plus de la marge habituelle du concessionnaire. Elle était calculée sur la base du nombre de véhicules vendus dans le territoire contractuel, mais elle était également payée pour les ventes hors de ce territoire, à condition qu'elles ne dépassent pas 15 % du total des livraisons du concessionnaire.

(76) Depuis 1993 au moins, Autogerma avait suspendu le paiement de cette prime pour toutes les ventes hors du territoire contractuel ([95]), et elle l'avait refusé depuis janvier 1994 au moins ([96]). Dans le but déclaré d'empêcher les exportations parallèles, Autogerma a décidé, en septembre 1994, de ne plus servir la prime à l'avenir que pour les immatriculations dans le territoire contractuel ([97]).

(77) La convention au contrat de concession citée au considérant 75 (Convenzione «B») a donc été modifiée en conséquence. Alors que, dans la première version, le paiement de la prime n'était effectué qu'en cas de vente dans le territoire contractuel, il a été subordonné en plus, dans la version du 31 décembre 1994, à l'immatriculation dans ce territoire ([98]). La limitation à 15 % des ventes ou immatriculations hors de ce territoire a été maintenue ([99]).

(78) Le conseil consultatif UCAV a cependant mis en doute la compatibilité des mesures envisagées avec les règlements communautaires sur la distribution des véhicules automobiles et avec les contrats de concession ([100]).

(79) Audi a reconfirmé l'introduction et la mise en œuvre du nouveau système de prime en ce qui concerne le lien entre le versement de la prime de 3 % et l'immatriculation en Italie ([101]). La mise en œuvre effective du nouveau système de primes a ensuite été confirmée à plusieurs reprises par Autogerma: «En ce qui concerne le paiement des primes de janvier à avril 1994, il a été décidé que 63 concessionnaires qui avaient effectué des livraisons à des clients hors de leur territoire contractuel ne percevraient pas de prime ([102])». À partir du dernier trimestre 1994 ou du premier trimestre 1995 également, cette prime n'a effectivement été servie que pour les immatriculations dans le territoire contractuel. De plus, Autogerma a refusé le paiement de la «contribution au réseau» pour les véhicules vendus hors du territoire contractuel ([103]).

(80) Il est à retenir, en conséquence, que le nouveau système de marge et de prime a constitué un moyen de pression efficace, surtout de nature financière, pour inciter les concessionnaires à ne pas effectuer de ventes (ou à ne pas permettre d'immatriculations) hors de leur territoire contractuel. En cas de ventes hors de leur territoire contractuel, les concessionnaires s'exposaient à une réduction considérable de leurs revenus. En outre, dans ce type de transactions, le concessionnaire perd de toute façon «l'après-vente», généralement très rentable. La politique de marge et de prime mise en œuvre a encore considérablement réduit l'intérêt financier de ces opérations. Par conséquent, de nombreux concessionnaires ont renoncé d'une manière générale à ces ventes, qu'il s'agisse ou non de transactions potentielles avec des revendeurs ou avec des consommateurs finals. Audi a confirmé plusieurs fois l'application effective des nouveaux régimes ([104]).

(81) Une politique prévoyant une marge réduite ou une diminution de prime en cas de vente ou d'immatriculation hors du territoire contractuel obère, pour les concessionnaires, les revenus résultant de ces transactions et le bénéfice qu'ils en retirent. Cette politique réduit par conséquent la marge de manœuvre économique dont disposent les concessionnaires pour effectuer de telles ventes.

4. *Restriction des livraisons sur le marché italien*

(82) En août 1993 déjà, Volkswagen et Audi avaient défini des lignes directrices, divisées en «démarches formelles» et «mesures pratiques», en vue de réduire les livraisons au marché gris ([105]). Tandis que les premières visaient essentiellement le respect des contrats de concession, c'est en particulier la réduction des stocks italiens qui était proposée comme mesure concrète.

a) Volkswagen AG

(83) Dans le but de limiter les réexportations d'Italie, Volkswagen avait décidé, fin 1993, d'«adapter la production aux besoins du marché italien», d'«approvisionner les détaillants en fonction de leurs besoins» et de prendre des mesures de «réduction des stocks des concessionnaires» ([106]). La politique de livraison appliquée à l'Italie a entraîné, du moins en 1995, des problèmes d'approvisionnement et un allongement des délais de livraison pour pratiquement tous les modèles.

(84) Au premier trimestre 1995, Volkswagen avait déjà «adapté les livraisons des modèles Vento, Variant et Passat à la demande italienne, de sorte qu'il ne devrait plus exister de stocks excessifs» ([107]). La politique appliquée par Volkswagen, consistant à limiter les possibilités de réexportation au moyen d'un approvisionnement restreint du marché italien, s'est donc révélée payante.

b) Audi AG

(85) Un grand nombre de clients qui avaient commandé un véhicule Audi ont annulé leur commande en raison des délais de livraison trop longs (plus de 9 % entre le 1er janvier et le 10 avril 1995) ([108]). En février 1995, le constructeur a malgré tout décidé d'annuler une livraison de 8 000 véhicules supplémentaires du modèle A 4 que Autogerma avait promis aux concessionnaires italiens et qui étaient manifestement destinés à la réexportation ([109]). En avril 1995, Audi a justifié le contingentement des livraisons du nouveau modèle A 4 en précisant que «seule la demande italienne [pouvait] être satisfaite» ([110]). Audi et Autogerma ont continué, pendant le reste de l'année, de défendre l'idée d'un approvisionnement restreint du marché italien en vue de combattre les réexportations (marché gris) ([111]).

(86) Une politique d'approvisionnement fondée sur la demande présumée ou effective de la clientèle italienne, qui ne prend pas particulièrement en considération une demande étrangère manifestement importante, restreint l'offre de vente à des clients d'autres États membres et peut déboucher sur un allongement des délais de livraison, en particulier pour les ventes à des clients d'autres territoires contractuels. La possibilité pour les concessionnaires d'effectuer de telles ventes, surtout, à des clients étrangers, s'en trouve sensiblement réduite.

5. *Limitation des livraisons à l'intérieur du réseau de distribution*

(87) L'augmentation des importations grises effectuées par des revendeurs non agréés, ainsi que les réimportations proposées par certains distributeurs agréés VW/Audi à des prix nettement inférieurs à ceux pratiqués par les concessionnaires allemands, ont apparemment coûté de nombreuses commandes à ceux-ci dans certaines zones. Certains concessionnaires, surtout en Allemagne, ont par conséquent trouvé nécessaire de réimporter des véhicules d'Italie par l'intermédiaire de concessionnaires italiens ou directement par l'intermédiaire de Autogerma, en se plaignant toutefois de délais de livraison anormalement longs ([112]).

(88) Volkswagen a expliqué cette situation en invoquant les mesures visant à «approvisionner le marché italien conformément à ses besoins, avec pour conséquence que les concessionnaires italiens écoulent le stock disponible en satisfaisant d'abord leur clientèle traditionnelle sur place». En septembre 1993, le conseil des concessionnaires VAG a appelé Volkswagen à «combattre par tous les moyens les achats croisés en Europe, qu'ils soient le fait de concessionnaires ou de nos clients» ([113]).

(89) Des concessionnaires allemands ont également demandé à Audi «d'empêcher d'urgence la réimportation en Allemagne de véhicules destinés à la réexportation et subventionnés à cette fin par le constructeur», car «le prix de vente de ces véhicules en Allemagne [est] inférieur au prix d'achat payé par les concessionnaires allemands», ce qui, «à terme, prive les concessionnaires allemands de leurs moyens d'existence» ([114]). Certains concessionnaires allemands ont révélé les activités de réimportation de certains de leurs confrères et ont communiqué à Audi les numéros de châssis et les noms des concessionnaires italiens ayant effectué les livraisons ([115]).

(90) Concernant le marché italien, Autogerma a demandé à Audi de veiller à ce que les concessionnaires allemands intéressés par des importations parallèles qui s'étaient adressé à elle par écrit ne «dérangent» pas sans cesse les concessionnaires italiens ([116]). Par ailleurs, Autogerma refusait les demandes de concessionnaires allemands concernant les possibilités de livraison (dites livraisons croisées à l'intérieur du réseau VAG) en invoquant des stocks insuffisants, des goulets d'étranglement et la longueur des délais de livraison ([117]).

(91) Les solutions proposées prévoyaient des contrats clairs avec l'importateur en vertu desquels les véhicules livrés étaient destinés exclusivement au marché de celui-ci et qui prévoyaient aussi des pénalités et la notification, voire la mise en œuvre de la résiliation du contrat en cas de violation ([118]). Les constructeurs étaient donc soumis à une pression, exercée par les concessionnaires allemands, en vue d'empêcher les réimportations en Allemagne.

(92) Une limitation des «livraisons croisées» à l'intérieur du réseau de distribution, c'est-à-dire la possibilité pour les concessionnaires d'acheter des véhicules à des concessionnaires d'autres États membres, restreint les possibilités d'approvisionnement en véhicules dont disposent les concessionnaires.

6. *Résiliation de contrats*

(93) À la fin de 1993, Autogerma a mis en demeure 50 concessionnaires (dont le Brenner Garage, gros distributeur de Bolzano), en les menaçant de répercussions sur leur lien contractuel, de mettre fin sans délai à la vente organisée hors du territoire contractuel ([119]). Ces mises en demeure se sont poursuivies en 1994 et 1995 ([120]).

(94) Après qu'en 1993, les contrats de trois concessionnaires eurent déjà été résiliés ([121]), Autogerma a décidé, en mai 1994, de mettre fin également au contrat avec Brenner Garage ([122]). En février 1995, douze concessionnaires au total avaient été remerciés ([123]).

(95) Autogerma résiliait manifestement les contrats des concessionnaires en invoquant les ventes hors du territoire contractuel (ou les «importations grises»), mais en soulignant que «pour le public, [la résiliation avait] naturellement d'autres motifs» ([124]). Les ventes à des revendeurs non agréés n'ont effectivement jamais été citées comme motif de résiliation ([125]), les raisons invoquées étaient, en particulier, la non-réalisation des objectifs de vente et le non-respect des obligations contractuelles. Dans un cas au moins, le règlement (CE) n° 1475/95 a été invoqué pour justifier la rupture du lien contractuel ([126]).

(96) Ce comportement montre que Volkswagen AG, Audi AG et Autogerma SpA savaient que les mesures qu'elles prenaient se répercutaient également sur des réimportations autorisées, c'est-à-dire sur les ventes à des consommateurs finals non italiens ou à des intermédiaires mandatés par ceux-ci.

(97) La résiliation d'un contrat de concession ou la menace d'une telle résiliation pour cause de vente hors du territoire contractuel, incitent le concessionnaire à s'abstenir de ventes de cette nature.

7. *Déclarations d'engagement*

(98) Dès octobre 1993, Autogerma recommandait aux concessionnaires italiens d'exiger des consommateurs finals la signature d'un «engagement» ([127]). Il ressort d'une autre circulaire, de mars 1995, que cette recommandation a ensuite été formulée avec davantage d'insistance. Tous les clients inconnus du concessionnaire, et en particulier les clients étrangers, devaient, conformément à ces recommandations, signer, à la conclusion du contrat de vente, une déclaration («Dichiarazione di impegno») en vertu de laquelle ils s'engageaient, sous peine d'une amende de 10 % du prix d'achat, à ne pas revendre le véhicule avant l'expiration d'un délai de trois mois à dater de la vente et en aucun cas avant que le véhicule ait atteint un kilométrage d'au moins 3 000 km ([128]).

(99) Une déclaration, exigée par le constructeur, son importateur ou une autre entreprise du réseau de distribution, par laquelle un consommateur final s'engage à ne pas revendre le véhicule avant l'expiration d'un délai donné et/ou avant qu'il ait atteint un kilométrage donné restreint la liberté du consommateur final de décider d'acheter une voiture dans un autre État membre.

D. *Conséquences des accords et pratiques de Volkswagen, Audi et Autogerma*

(100) Autogerma était chargée, en tant que cocontractant des concessionnaires italiens, de mettre en œuvre ces mesures. Elle a cependant souligné que Audi ne pouvait pas mettre en œuvre seule des mesures en Italie et que le consentement de Autogerma lui était nécessaire ([129]).

(101) Autogerma a attiré l'attention des concessionnaires de plusieurs façons (lettres, audits, rencontres bilatérales, avertissements verbaux) sur les conséquences qu'auraient des ventes hors du territoire contractuel, et les concessionnaires se sont ainsi souvent abstenus de conclure ce type de vente. De nombreux clients ont renoncé à l'achat d'un véhicule parce que les concessionnaires faisaient état de difficultés et de retards de livraison, et parce qu'ils avaient exclu, par écrit et oralement, l'exportation ou la vente à des non-Italiens.

I. **Réactions de consommateurs finals**

(102) De nombreux clients ont rapporté à la Commission et aux constructeurs les difficultés auxquelles ils avaient été confrontés lors de l'achat d'un véhicule

en Italie. Il ressort des documents rassemblés que les clients se voyaient refuser la vente en raison de leur nationalité. Un grand nombre de clients relatent comme suit les réactions identiques de divers concessionnaires:

— «... erhalte ich von den Händlern dort immer wieder die Auskunft, daß sie zwar gerne an mich liefern würden, aber vom Importeur kein Auto bekämen, sobald ein Deutscher als Erwerber auftritt» ([130]);

— «... bekam ich vom Firmenchef die telefonische Auskunft, daß er mir als Deutschem kein Auto verkaufen darf (eine Bestimmung der Volkswagen AG)» ([131]);

— «... wurde mir ... bei drei VW-Händlern mitgeteilt, daß der Export jeglicher Fahrzeuge nicht erlaubt sei und man sich an diese Anordnung strikt zu halten habe. Einigen Händler sei — wegen Mißachtung dieser Anordnung — bereits die Konzession entzogen worden» ([132]);

— «All dealers told me that it is not possible to buy a car for export. Some of them told me that it is not possible because they wouldn't become any car in the future if they order a car for an Austrian once more» ([133]);

— «Es wurde mir ... mitgeteilt, daß die jeweilige Werkstätte ein Verbot von der Generalvertretung v. Audi hätte, die Autos an Ausländer zu verkaufen» ([134]);

— «... daß die italienischen Händler an Personen aus der Bundesrepublik Deutschland und Österreich, angeblich wegen einer Weisung des Fahrzeugherstellers, nichts verkaufen dürfen» ([135]);

— «... wurde uns mitgeteilt, daß wir, auf Anordnung von Wolfsburg, als Deutsche keinen Wagen dieser Modelle bekommen könnten» ([136]);

— «Die Antwort ... lautete nämlich unisono, daß sie mit Repressalien seitens des Generalinporteurs zu rechnen hätten, wenn sie auch nur ein Auto nach Österreich liefern» ([137]);

— «Von ital. VW/Audi-Händlern wurde mir in den letzten Monaten aufgrund diverser Anfragen jeweils mitgeteilt, daß es ihnen vom VW/Audi-Konzern nicht gestattet ist, Fahrzeuge nach Österreich zu verkaufen» ([138]);

— «Mit "leichtem Hinterton in der Stimme" wurde mir überall gesagt, daß "keine Liefermöglichkeit" für Kunden aus Deutschland bestünde. Manchmal wurde auch etwas mehr gesagt» ([139]);

— «sobald wir aber dem Händler sagen, diese Fahrzeuge sind für einzelne Privatpersonen in Deutschland oder Österreich bestimmt und daß wir Ihnen ohne weiteres ein Vermittlungs- oder Einkaufsmandat mit einer vom Notar beglaubigten Unterschrift vorlegen, will kein Händler nichts mehr wissen», et «Die Antwort der Händler ist folgende: was Audi, Ingolstadt (Deutschland) sagt, wissen sie nicht, sie haben von ihrem Generalimporteur Autogerma absolutes Exportverbot, auch an private Endkunden.» et «hat ca. vor einem Monat der österreichische Automobilclub (ÖMTC) auch probiert in Norditalien Fahrzeuge Ihrer Marke mit Mandat für Endkunden einzukaufen, auch die haben kein einziges Fahrzeug von dem Händler bekommen.» ([140]);

— «Er sagte mir, daß er von Seiten der Geschäftsführung von Auto Brenner gehalten sei, den Kaufvertrag nicht eher rauszuschicken, bis von Ihnen die ausdrückliche schriftliche Bestätigung vorliegt, daß (...) Frau ein Fahrzeug kaufen darf.» ([141]).

II. Comportement des concessionnaires vis-à-vis de Autogerma

(103) À la suite des directives et des avertissements de Autogerma, plusieurs concessionnaires se sont engagés expressément vis-à-vis de l'importateur à s'abstenir de conclure des ventes hors du territoire contractuel, plus particulièrement avec l'étranger ([142]). Un certain nombre de concessionnaires ont pris des mesures en conséquence (pas d'exportations ou uniquement dans une limite de 15 % des ventes totales, immatriculation de tous les véhicules en Italie, licenciement de collaborateurs ayant vendu à l'étranger, approbation préalable de Autogerma ([143]). L'importateur a ainsi confirmé à Audi l'efficacité de la mesure consistant à subordonner toutes les ventes à son accord préalable.

III. Comportement des concessionnaires vis-à-vis des clients

(104) La stratégie des constructeurs et de l'importateur visant à endiguer les réexportations de véhicules neufs d'Italie vers l'Allemagne et l'Autriche a eu pour effet que, dans de nombreux cas, des concessionnaires italiens ont refusé de vendre des véhicules à des clients de ces deux États membres (voir explications à la section I). Évoquant le risque de «désagréments» avec le constructeur, les concessionnaires déconseillaient aux clients de faire immatriculer le véhicule hors d'Italie:

«Stiamo facendo tutto il possibile per tentare di riportare la vettura in Italia convincendo il cliente ad annullare la targatura. Siamo veramente spiacenti che questa vendita Vi abbia creato spiacevoli inconvenienti con la fabbrica» ([144]).

(105) Vis-à-vis de clients étrangers, ce refus a été motivé de diverses manières, par exemple en renvoyant de façon générale à la réexportation prévue du véhicule: «nous vous remercions pour votre télécopie (ou pour votre lettre), mais nous ne vendons pas (plus) à l'étranger» ([145]) ou «nous sommes désolés, mais nous avons interrompu les exportations» ([146]).

(106) Dans d'autres cas, les concessionnaires ont mis en cause l'approvisionnement restreint par le constructeur et ont proposé au client de renoncer à l'achat.

À cette fin, les concessionnaires ont répondu à de nombreuses demandes émanant de clients par la lettre type suivante:

«da wir vom Werk nur eine kontingentierte Stückzahl an Fahrzeugen (VW-Audi) erhalten, ergeben sich unsichere Lieferzeiten, die sich bis über ein Jahr erstrecken können. Als Folge davon regelmäßige Preisänderungen und die Preisgarantie kann nicht mehr gewährt werden. Aus diesem Grund werden Sie wahrscheinlich davon absehen, Ihr Fahrzeug bei uns zu kaufen» ([147]).

(107) Autogerma a confirmé la réussite de cette stratégie et a déclaré à Audi:

«... wie aus der Ihnen vorliegenden monatlichen Verkaufsstatistik hervorgeht, ist der Verkauf von Audi-Neuwagen ins Ausland enorm zurückgegangen. ... Nach unseren Erkenntnissen behält sich der Händler im Rahmen seiner Verkaufspolitik vor, basierend auf den ihm zugeteilten Produktionsquoten Lieferzeiten zu nennen und seine Stammkundschaft zu bedienen» ([148]).

Audi a pris acte de la situation ainsi décrite, en constatant toutefois que «leider ... nach wie vor von vielen italienischen Händlern die Aussage gemacht (wird), daß es ihnen vom Hersteller bzw. vom Importeur untersagt worden sei, Fahrzeuge an ausländische Endabnehmer zu verkaufen» ([149]).

Chapitre 2

APPRÉCIATION JURIDIQUE

(108) Volkswagen et Audi vendent leurs véhicules automobiles dans la Communauté par l'intermédiaire de réseaux de distribution sélective. Volkswagen et Audi ont choisi Autogerma comme importateur exclusif en Italie des voitures de marque VW et Audi. Autogerma conclut, avec les concessionnaires du réseau, des contrats de concession, sur la base d'un modèle type, portant sur la distribution des deux marques, VW et Audi. D'après Volkswagen, il est prévu de distribuer les marques VW et Audi séparément à partir de 1997.

(109) D'après la jurisprudence constante de la Cour (voir arrêt rendu par la Cour de justice des Communautés européennes le 24 octobre 1995 dans l'affaire C-266/93, Bundeskartellamt contre Volkswagen AG et VAG Leasing GmbH, Rec. 1995, p. I-3477), les accords entre opérateurs situés à des stades différents du processus économique, encore appelés «accords verticaux», peuvent constituer des accords au sens de l'article 85, paragraphe 1, du traité et tomber sous le coup de l'interdiction édictée par cette disposition.

A. *Article 85, paragraphe 1, du traité*

I. Entreprises

(110) Volkswagen AG, ses filiales Audi AG et Autogerma SpA, ainsi que les concessionnaires, sont des entreprises au sens de l'article 85, paragraphe 1, du traité.

II. Accord

1. *Interdiction/restriction d'exportation*

(111) L'analyse des accords et des pratiques de Volkswagen, Audi et Autogerma exposés au chapitre 1, point C, permet de prouver que ces sociétés ont mis sur pied avec leurs concessionnaires italiens une politique de cloisonnement du marché, dans le cadre de leur système de distribution exclusive et sélective. Cette politique de cloisonnement du marché se traduit par une interdiction/restriction d'exportation imposée aux concessionnaires italiens.

(112) L'interdiction/restriction d'exportation peut être déduite d'un ensemble de mesures comprenant des mesures préventives, des mesures de contrôle et des sanctions. Lors des vérifications qu'elle a effectuées, la Commission a découvert des documents dans lesquels ces différentes mesures étaient répertoriées. Les principales pièces à conviction en la matière sont les documents cités au chapitre 1, point C I (voir notes 14 à 18 et document «*Maßnahmenprogramm*» du 10 février 1995, cité à la note 123).

(113) Pour ce qui est des différentes mesures, il convient d'attirer l'attention sur les mises en garde et instructions adressées aux concessionnaires, qui sont décrites au chapitre 1, point C II 1 (documents cités aux notes 14 et 61 à 70).

(114) La surveillance exercée à l'encontre des concessionnaires par le biais d'un contrôle des commandes enregistrées, des ventes — y compris l'obligation, pour les concessionnaires, de ne pouvoir vendre un véhicule à un client non italien qu'après avoir obtenu l'autorisation de Autogerma —, le contrôle des immatriculations, et le contrôle par le biais des audits, sont décrits au chapitre 1, point C I 2 (documents cités aux notes 40 à 48 et 143). Le chapitre 1, point C I, fait état de la coopération entre les constructeurs et l'importateur pour contrôler les ventes des concessionnaires italiens (documents cités aux notes 19 à 31).

(115) Des exemples de sanctions, telles que des rappels, des mises en garde et des résiliations de contrats, prises à l'encontre des concessionnaires italiens sont cités au chapitre 1, point C II 6 (voir notamment les documents cités aux notes 71 et 120 à 127, ainsi que le document «*Export aus Italien*» du 13 juin 1994, cité à la note 62).

La clause figurant, au moins depuis 1987, dans les contrats conclus avec les concessionnaires italiens, selon laquelle des primes ne seront en principe accordées que pour les ventes effectuées par le concessionnaire dans les limites de son territoire contractuel, est exposée au chapitre 1, point C II 3 (voir documents cités à la note 94). Le renforcement de cette clause par la modification du contrat de concession, avec effet au 1er janvier 1995 (voir document cité à la note 98), aux termes de laquelle le versement de la prime sera en principe aussi subordonné à l'immatriculation de chaque véhicule vendu sur le territoire contractuel du concessionnaire, est également présenté au chapitre 1, point C II 3. Le blocage effectif de la prime, au moins depuis 1993 (voir documents cités aux notes 18, 95 et 96), est mentionné au chapitre 1, point C II 3. L'introduction d'une marge fractionnée, dont l'application a commencé avec les modèles VW Polo et Audi A4, est corroborée par les documents cités aux notes 78 à 81, 84 et 85 en ce qui concerne la commercialisation des voitures Volkswagen [Chapitre 1, point C III 1, et chapitre 1, point C II 2 c)] et par les documents cités aux notes 82 et 87 à 89 pour la commercialisation des voitures Audi (chapitre 1, point C II 2).

(116) L'interdiction/restriction des exportations englobe également l'interdiction des livraisons croisées, c'est-à-dire des livraisons à l'intérieur du réseau de concessionnaires. Il est interdit aux concessionnaires agréés italiens de vendre des véhicules aux concessionnaires des marques VW et Audi dans d'autres États membres. Cette décision a été prise à la suite d'une déclaration de Autogerma à Audi selon laquelle les concessionnaires agréés allemands dérangeraient les concessionnaires agréés italiens. À cette occasion, Autogerma a également demandé à Audi d'exiger des concessionnaires allemands qu'ils renoncent aux achats croisés. À titre de preuve, il est renvoyé notamment aux documents cités aux notes 112 et 113 (chapitre 1, point C II 5) et aux notes 14 et 116 (chapitre 1, point C II 5). En outre, Autogerma elle-même a refusé des commandes provenant de concessionnaires non italiens, en prétextant des stocks insuffisants (voir le document cité à la note 117, chapitre 1, point C II 6) et non, par exemple, en alléguant que l'importateur ne vendait pas directement.

(117) L'interdiction/restriction d'exportation se traduit également par une restriction des livraisons sur le marché italien (voir document *«Maßnahmenprogramm»* du 10 février 1995, note 123). Les documents découverts par la Commission lors de ses vérifications montrent que VW, depuis novembre 1993 (voir document *«Maßnahmen zur Begrenzung von Re-Exporten aus Italien»*, cité à la note 106, chapitre 1, point C II 4), et Audi, au moins depuis décembre 1993 (voir la note *«Gespräch am 14. Dezember 1993 in Wolfsburg, Marken Audi und VW: Preisplanung Italien/EG-Preisharmonisierung»*, citée à la note 106), ont contraint les concessionnaires italiens à respecter l'interdiction/restriction d'exportation, en pratiquant une politique de restriction des livraisons sur ce marché.

(118) Dans une lettre du 13 juin 1994 adressée à Audi («Export aus Italien»), Autogerma confirmait également l'existence de restrictions à la livraison (voir note 62):

«... Obwohl die Lieferzeiten für den Audi 80 von bis zu 8 Monaten deutlich reduziert werden konnten, werden die Händler noch immer kontingentiert. Ein Händler, der eine übergroße Anzahl an Audi 80 bestellt, bekommt diese nicht geliefert ...»

(119) Au cours d'un entretien avec Audi qui a eu lieu le 22 mars 1995 (voir le compte rendu de cet entretien, daté du 27 mars 1995, cité à la note 107), Volkswagen constatait que les livraisons de véhicules automobiles de la marque VW avaient été adaptées à la demande du marché italien. Chaque concessionnaire ne recevait que le nombre de véhicules nécessaire pour satisfaire la clientèle de son territoire contractuel. Audi remarquait également à propos de la nouvelle Audi A4, dans une note interne intitulée *«Stand Maßnahmen gegen Graumarkt, 25. November 1994»* (voir le document cité à la note 82):

«... Belieferung wird so gesteuert, daß nur die italienische Nachfrage befriedigt wird ...»

(120) Parmi les mesures prises en relation avec l'interdiction/restriction d'exportation figure également l'instruction aux concessionnaires de subordonner tout contrat de vente avec un consommateur final à la signature, par celui-ci, d'un engagement (voir chapitre 1, point C II 7, et documents cités aux notes 127 et 128).

2. *Accord*

(121) L'interdiction/restriction d'exportation s'inscrit dans le cadre des relations contractuelles que Autogerma entretient avec les concessionnaires du réseau italien de distribution sélective, pour les marques VW et Audi. Elle a été convenue avec les concessionnaires en partie par voie de circulaire, en partie oralement, et les concessionnaires se sont déclarés d'accord avec cette pratique.

(122) Autogerma a répercuté l'instruction de Volkswagen relative au nouveau régime de marge par le biais de deux circulaires adressées aux concessionnaires. Autogerma avait déjà créé la base juridique de cette procédure avec effet au 1er janvier 1994: dans une convention annexée au contrat de concession, l'application de la politique pratiquée jusqu'alors en matière de marges avait été supprimée pour les nouveaux modèles, sans qu'un nouveau régime soit toutefois fixé (voir chapitre 1, point C II 2, et, plus particulièrement, chapitre 1, point C II 2 c)]. Autogerma a ensuite précisé le nouveau régime de marge par les circulaires du 20 octobre 1994 et du 2 novembre 1994 (voir chapitre 1, point C II 2, ainsi que les documents cités à la note 85). Dans la circulaire du 20 octobre 1994, Autogerma fixait la structure du nouveau régime de marge en prenant comme exemple le nouveau modèle de VW Polo (pour la traduction, voir note 85):

«. . .

A. Tutti i Concessionari — lettera del: 20. 10. 1994 — foglio: 2

Loro Sedi — COM1/ORG/EP/ad

Ciò premesso, nell'intento di trovare valide soluzioni di interesse vitale, per noi come per tutta la Organizzazione, in merito alle problematiche più volte emerse, che spingono talora alcune Aziende a comportamenti non in linea con i reciproci interessi (per esempio, vendite tramite rivenditori non autorizzati, sconti non motivati ed eccessivi, vendite fuori territorio, e altro) si è trattata — con il Presidente, i Vicepresidenti e alcuni Consiglieri dell'UCAV, presenti a Verona martedì 18.10 u.s. nell'ambito della riunione del Gruppo di lavoro ISC — una nuova strutturazione degli sconti per la Nuova Polo, così composta:

a- Sconto base/immediato in fattura = 8 %

b- Sconto "differito a breve" = 5 %

Totale (come per il modello precedente) = 13 %

c- Maggior Sconto (con stesse modalità) = 3 %

In particolare, lo sconto "differito a breve" di cui al punto b- verrà riconosciuto a posteriori ma in tempi brevi, e sarà basato specificatamente sul reciproco impegno, sia nostro come anche di ciascuna Azienda concessionaria della Autogerma, di curare il territorio contrattuale per cui entrambi — Autogerma e concessionaria — sono competenti per impostazione, per commercializzazione e vendita, nonché per l'obbligo della intensa cura reciproca dell'utilizzatore finale residente nel territorio affidato.

Rimane da valutare se opportuno, cioè di interesse comune per tutti noi, di modificare o meno (in su o in giù) la franchigia dell'attuale 15 % (di fuori territorio).

I Signori Delegati UCAV di area prenderanno quindi rapidamente contatto con Voi per approfondire quanto sopra nonché accogliere riflessioni, suggerimenti e migliorie in relazione.

I predetti Delegati si consulteranno quindi successivamente con urgenza con noi affinché la Autogerma possa prendere la propria decisione in via definitiva. . .»

(123) Par circulaire du 2 novembre 1994 (voir note 85), l'application du nouveau régime de marge, tel qu'il est décrit dans la circulaire du 20 octobre 1994 (voir ci-dessus), a été communiquée aux concessionnaires, avec effet immédiat et au moins jusqu'au 30 avril 1995. Ces deux circulaires sont devenues partie intégrante de la relation contractuelle entre Autogerma et ses concessionnaires, dans la mesure où elles ont pour objectif de préciser les dispositions du contrat de concession faisant l'objet de la «Convenzione» annexée à ce contrat, qui prévoient que la politique pratiquée jusqu'alors en matière de marges ne sera pas appliquée aux nouveaux modèles. Dans la circulaire du 2 novembre 1994, Autogerma déclare que le nouveau régime de marge est immédiatement applicable. Depuis le 2 novembre 1994, le nouveau régime de marge est devenu partie intégrante de la relation contractuelle entre Autogerma et les concessionnaires. Cette interprétation est confirmée par les arrêts rendus par la Cour de justice des Communautés européennes dans les affaires jointes Ford contre Commission et par la procédure préjudicielle Bayerische Motorenwerke contre ALD Auto-Leasing D GmbH ([150]).

(124) Autogerma a exécuté les instructions d'Audi concernant le régime de marge au plus tard en novembre 1994; celui-ci a été intégré, sous forme d'une convention complémentaire, aux contrats de concession italiens [voir lettre de Autogerma à Audi du 10 novembre 1994 «*Splitmargensystem — Audi A 4*», citée dans la note 87 chapitre 1, point C II 2 c) 2), ainsi que le document cité dans la note 93].

(125) Depuis 1987, Autogerma avait en outre convenu avec les concessionnaires italiens, dans les contrats de concession, que les primes ne seraient en principe versées que pour les ventes à des clients (indépendamment du fait qu'il s'agisse de consommateurs finals, d'intermédiaires, d'autres concessionnaires ou de revendeurs n'appartenant pas au réseau officiel) résidant à l'intérieur du territoire contractuel. La «convenzione B» relative au versement de la prime a été renforcée, avec effet au 1er janvier 1995; il était désormais stipulé que le versement de la prime ne serait plus autorisé que pour la vente de véhicules également immatriculés sur le territoire contractuel du concessionnaire. À titre de preuve, il est renvoyé aux documents cités dans la note 98.

(126) Certains concessionnaires se sont aussi engagés expressément, vis-à-vis de l'importateur, à renoncer à toute vente en dehors du territoire contractuel, surtout à l'étranger (voir chapitre 1, point D II). Cela est attesté par les documents cités dans la note 142.

(127) En outre, les comportements suivants des concessionnaires montrent aussi qu'ils ont approuvé l'interdiction/restriction d'exportation:

— en raison de l'interdiction/restriction d'exportation, des concessionnaires ont donné instruction à leurs revendeurs de ne plus vendre à l'étranger. La Commission détient, à titre de preuve, la lettre adressée par le concessionnaire VW/Audi Eurocar SpA, le 6 mars 1995, à ses revendeurs Fantini, Mansutti, Torresan, Ciesse Car, Tonero, Fantini et Autogris (voir note 62 et traduction), dans laquelle il leur fait savoir qu'Autogerma interdit absolument toute vente de véhicules automobiles à l'étranger et que les ventes hors du territoire contractuel ne peuvent pas dépasser 15 % de l'ensemble des ventes:

«Già in passato abbiamo avuto modo di intrattenerVi sulla delicata questione delle vendite fuori zona.

Poiché l'Autogerma non intende più tollerare una eccessiva attività di vendita al di fuori della propria area di competenza, ribadiamo quanto segue:

— sono assolutamente vietate le vendite all'estero (anche di quelle vetture preventivamente immatricolate in Italia)

— saranno penalizzate tutte le vendite al di fuori della propria zona di competenza eccedenti il 15 % delle proprie consegne»,

— des concessionnaires renvoient des collaborateurs ayant effectué des ventes à l'étranger. À titre de preuve, il est renvoyé à la note au dossier du 21 octobre 1994, citée dans la note 143 et intitutlée *«Oggetto: Colloquio con Sig. Beikircher.-BZ.»,*

— des concessionnaires demandent l'autorisation de Autogerma avant de conclure des contrats de vente avec des consommateurs finals résidant à l'étranger (voir chapitre 1, point D II). Il est renvoyé, à cet égard, aux lettres citées dans la note 143, qui ont été adressées à Autogerma par le concessionnaire Brenner Garage, le 19 décembre 1994, et par la société Dorigoni, le 22 juin 1995,

— des concessionnaires refusent de vendre à des consommateurs finals résidant hors d'Italie et à d'autres concessionnaires VW/Audi, en donnant comme motif de leur refus qu'ils ne vendent plus à l'étranger (voir chapitre 1, point D III). À titre de preuve, il est renvoyé aux lettres du concessionnaire Dorigoni mentionnées dans les notes 145 et 146,

— des concessionnaires recommandent instamment aux consommateurs finals et aux autres concessionnaires du réseau de renoncer à acheter, parce que les délais de livraison seront probablement supérieurs à un an (voir chapitre 1, point D III). À titre de preuve, il est renvoyé à la lettre du concessionnaire Auto Brenner mentionnée dans la note 147,

— des concessionnaires ont demandé aux consommateurs finals de signer l'engagement cité ci-dessus, ainsi qu'en témoignent les contrats de vente mentionnés dans la note 128,

— les concessionnaires ont accepté le blocage de la prime pour toutes les ventes effectuées en dehors du territoire contractuel. En tout état de cause, le président d'Autogerma pouvait se réserver le droit d'accorder ou de refuser la prime, sans avoir à craindre des difficultés de la part de ses concessionnaires. À titre de preuve, il est renvoyé à la note interne *«Non riconoscimento/trattenuta del Maggior Sconto per vendite fuori zona (compreso esportazioni parallele)»*, du 28 juin 1994 (voir note 97).

3. *Conclusion*

(128) Les mesures prises par Volkswagen, Audi et Autogerma pour empêcher ou restreindre les exportations parallèles ne constituent pas des actes unilatéraux échappant à l'interdiction mentionnée à l'article 85, paragraphe 1, du traité; elles s'inscrivent au contraire dans le cadre de la relation contractuelle qui existe entre les constructeurs, par l'intermédiaire de Autogerma, et les concessionnaires de leur réseau de distribution sélective, parce qu'elles ont été prises d'un commun accord pour faire partie intégrante du contrat de concession. La Cour de justice avait déjà constaté, dans l'affaire 107/82, AEG/Commission ([151]), que l'intégration d'un distributeur dans un réseau de distribution sélective impliquait l'acceptation expresse ou tacite de la part des contractants de la politique poursuivie par l'entreprise. La politique de restriction des livraisons pratiquée par Volkswagen et Audi, considérée dans son contexte économique et juridique, déploie ses effets dans le cadre des accords de distribution avec les concessionnaires. La politique de restriction des livraisons modifie la relation contractuelle entre Volkswagen, Audi, Autogerma et les concessionnaires. Certaines commandes passées par les concessionnaires ne sont plus exécutées par les constructeurs. À cet égard, il est renvoyé à l'arrêt rendu par la Cour dans les affaires jointes 25 et 26/84, Ford contre Commission ([152]), qui concerne un cas similaire. En outre, les concessionnaires allemands et autrichiens ont insisté auprès de Volkswagen et Audi, au moins depuis septembre 1993, pour que ces deux constructeurs fournissent le marché italien de façon restrictive (voir documents *«Rede von Herrn Knief zur Plenum-Veranstaltung mit Herrn Dr. Piëch anläßlich des Europa-Kongresses am 8. September 1993 in Frankfurt»*, cité dans la note 113, et *«Protokoll der 7. Konferenz des Europäischen Händlerbeirats VW/Audi vom 21. bis 23 April 1994 in Dublin»*, cité dans la note 105).

(129) Il importe peu de savoir si les concessionnaires ont respecté l'interdiction/restriction d'exportation du fait de pressions exercées par le constructeur. Dans la décision 82/367/CEE (Hasselblad) ([153]), la Commission a déclaré qu'il suffisait, pour qu'il y ait pratique concertée, «qu'une entreprise indépendante adapte consciemment et volontairement son comportement aux vœux exprimés par une autre entreprise; que les motifs qui l'animent ou la conscience de l'infraction ne jouent aucun rôle à cet égard».

III. **Restriction sensible de la concurrence**

1. *Restriction de la concurrence dans son objet et dans ses effets*

a) Objet

(130) Le système destiné à repérer les concessionnaires qui exportent ainsi que les sanctions qui y sont liées ont pour objet de limiter la concurrence «intramarque». Il s'agit d'empêcher les concessionnaires italiens de faire jouer certains avantages sur le plan de la concurrence, tels que ceux résultant, par exemple, des fluctuations des changes, par rapport à des concessionnaires d'autres États membres, en vendant des voitures à des clients ne résidant pas sur leur territoire contractuel ou en Italie. Une seule distinction est opérée, à savoir si le client réside ou non à l'intérieur du territoire contractuel ou en Italie, et non s'il s'agit d'un consommateur final, d'un intermédiaire mandaté par ce dernier, d'autres concessionnaires du réseau ou de revendeurs indépendants n'appartenant pas au réseau. Il en résulte un cloisonnement des marchés.

(131) L'objet que constitue la restriction de la concurrence ressort tout autant de l'ensemble du train de mesures adoptées que des différentes mesures considérées individuellement:

i) Restriction de la concurrence en tant qu'objet des mesures considérées dans leur ensemble

L'objet des mesures considérées dans leur ensemble, qui consiste à empêcher les exportations parallèles ou encore — comme le disent souvent Volkswagen, Audi et Autogerma — les réexportations, apparaît clairement dans la note interne de Volkswagen du 1er mars 1994, intitulée *«Re-Exporte»* (voir également note 102):

«...

3. Trotz preislicher Verschlechterung unserer Produkte in Italien ergab sich durch den Lira-Verfall ein erhebliches Preisgefälle zu Deutschland und anderen Märkten. Diese Situation hat vor allem bei den Händlern im norditalienischen Raum zu Re-Exporten geführt (in Summe 1993 ca. 17 000 Volkswagen PKW nach Deutschland).

Stand: 20. Dezember 1993 KFZ-Zul.Amt Flensburg

4. Durch geeignete Maßnahmen
   — Händleraudits
   — Abmahnungen
   — gezielte Zuteilung
   — Bonuskürzungen
   — Kündigungen (3 Händler in 1993)

   wurde seitens Autogerma S.p.A. und Volkswagen AG Einfluß genommen.

   Dadurch wurden die Re-Exporte erheblich eingeschränkt ...»

(132) La lettre adressée par Autogerma à Volkswagen AG le 26 septembre 1994, intitulée *«Measures to control and prevent reexport»* (voir chapitre 1, point C I, et note 15 avec traduction), est elle aussi sans équivoque:

«with reference to the discussion we had in Verona Thursday 15 and Friday 16 of September ... we confirm herewith the main measures taken by Autogerma to control and prevent re-export.

We are convinced that with these measures we shall possibly reduce drastically the re-export if also in Germany actions are taken with the German dealers which are continuously looking for new cars getting in touch directly with our dealers and Companies like VAGAS are prohibited to make interesting offerings to our dealers which are in this moment in red figures ...»

(133) Ces documents prouvent que ce train de mesures repose sur une stratégie de Volkswagen, Audi et Autogerma destinée à garantir une réduction draconienne des exportations parallèles en provenance d'Italie. En adoptant ce train de mesures, les constructeurs ont voulu agir sur le marché et déterminer la façon dont celui-ci pourra se développer. L'objectif explicitement poursuivi par Audi est de limiter les exportations à moins de cent véhicules par mois (voir document manuscrit cité dans la note 58) ou de réduire, dans un délai de six mois, le volume des importations grises/réimportations constatées en février 95. L'application de l'ensemble des mesures devait permettre d'atteindre ce but pour septembre 1995 (voir le compte rendu d'une discussion interne du 3 février 1995, cité dans la note 59).

(134) Le fait que ce train de mesures ait eu pour objet une restriction de la concurrence apparaît de façon particulièrement claire si l'on considère le lien qui existe entre le régime des primes et des marges, d'une part, et la politique de restriction des livraisons, d'autre part (voir document *«Maßnahmenprogramm»* du 10 février 1995, cité dans la note 123): la prime et la marge sont les deux éléments de calcul sur la base desquels le concessionnaire détermine la rentabilité de la vente d'une voiture dans son entreprise, compte tenu des coûts qui y sont liés (personnel de vente, salles d'exposition). Ce sont également la prime et la marge qui déterminent les limites dans lesquelles le concessionnaire peut négocier les prix avec ses clients. Si un concessionnaire sait que la prime de 3 % lui sera supprimée en cas de vente d'un véhicule en dehors

de son territoire contractuel, il s'efforcera d'éviter ce type de vente, au moins aussi longtemps qu'il pourra écouler les véhicules qui lui auront été attribués sur son territoire contractuel. Le régime des marges a le même objectif, mais avec un effet renforcé, dans la mesure où le concessionnaire, pour toutes les ventes de véhicules à des clients ne résidant pas sur son territoire contractuel, réalisera, pour chaque véhicule, un bénéfice réduit de près de 40 % (5 % de la marge de 13 %) ou, si l'on ajoute la prime, de 50 % (pour VW) (voir document *«Maßnahmenprogramm»* du 10 février 1995, cité dans la note 123) et de 33 % (5 % de la marge de 15 %) ou, avec la prime, de 44 % (pour Audi). Il n'a pas non plus la possibilité d'augmenter le prix de vente du véhicule en conséquence pour répercuter sur le client le préjudice financier qu'il subit, s'il ne veut pas perdre sa compétitivité. Compte tenu de la politique de restriction des livraisons pratiquée par VW et Audi, les concessionnaires sont donc amenés à refuser les propositions d'achats émanant de consommateurs finals ne résidant pas sur leur territoire contractuel.

ii) Restriction de la concurrence en tant qu'objet des mesures considérées individuellement

(135) Les mesures mises en œuvre par Volkswagen, Audi et Autogerma à l'encontre des concessionnaires pour l'application de l'interdiction/restriction d'exportation ne restreignent pas seulement la concurrence si on les considère dans leur ensemble, mais elles sont également objectivement de nature à priver les concessionnaires italiens de tout intérêt à exporter si on les considère individuellement.

(136) — La limitation du versement des primes sur les ventes effectuées en dehors du territoire contractuel, telle qu'elle a été convenue dans la «convention B» au contrat de concession, ôte tout intérêt, pour les concessionnaires, aux ventes à des consommateurs finals, à des intermédiaires mandatés par ceux-ci ou à d'autres concessionnaires du réseau ne résidant pas sur le territoire contractuel. La Commission avait déjà constaté, dans la décision 85/617/CEE (Sperry New Holland) ([154]), que les accords ou les pratiques relatifs à des primes qui ont pour condition que le client n'exporte pas l'objet acheté sont interdits. La restriction de la concurrence visée par cette mesure est déjà atteinte du seul fait de la clause correspondante figurant dans le contrat de concession. Il n'est pas nécessaire que cette disposition contractuelle soit appliquée ([155]). Le blocage effectif de la prime pour les ventes effectuées en dehors du territoire contractuel, et ce au moins à partir de septembre 1993, renforce cette restriction de la concurrence. Le blocage de la prime constitue — de l'avis de Autogerma elle-même (voir lettre du 21 septembre 1994, citée dans la note 14 et dans le chapitre 1, point C I) — une sanction ayant pour objet d'entraver les échanges intracommunautaires.

(137) — Le régime de marge introduit en plus du blocage des primes poursuit le même objectif. L'effet de restriction de la concurrence du régime de marge a déjà été atteint par le régime introduit initialement pour une durée limitée (voir circulaire du 2 novembre 1994, citée dans la note 85). La liberté d'action des concessionnaires est limitée, parce que, en cas de vente hors de leur territoire contractuel, ils peuvent craindre que Autogerma ne prenne certaines mesures, comme par exemple débiter la marge. Cette conception a été confirmée par la Commission dans plusieurs décisions ([156]). Or, le régime de marge a continué à être appliqué après le 30 avril 1995 (voir document *«Maßnahmen zur Reduzierung von Grauexporten»*, du 21 août 1995, cité dans la note 81, ainsi que le document cité dans la note 86).

(138) Dans une note du 23 novembre 1994, adressée par M. Diaz Ruiz au président du directoire de Audi, M. Demel, Audi déclare ceci à propos de l'objectif du régime des marges et des primes (voir le document cité dans la note 93):

«... Anbei erhalten Sie die schriftliche Bestätigung von Herrn Schlesinger über die zusätzlich eingeführten Maßnahmen (Splitmarge), um Grauimporte zu verhindern.

Dies bedeutet, daß ein Händler, der Grauimporte vornimmt, 5 % Splitmargen-Anteil + 3 % Bonus verliert, was eine zusätzliche Preiserhöhung von 8 % darstellt.

Die Zustimmung der Händler zu dieser Splitmarge bedeutet, daß die Mehrzahl aller Händler bereit ist, Grauimporte zu verhindern, weil die Vertriebskosten beim Kauf eines Autos mehr als 10 % darstellen.

Das heißt, kurzfristig würde der Händler einen negativen Cash-flow für jedes Auto erzielen ...»

(139) — L'interdiction des livraisons croisées a pour objet d'entraver les échanges intracommunautaires de marchandises entre les concessionnaires italiens et les concessionnaires des autres États membres et de cloisonner les marchés. Cela permet de maintenir les différences de prix, parfois considérables, des véhicules automobiles de marques VW et Audi à l'intérieur du marché commun (voir chapitre 1, point B II). La Commission et la Cour de justice ont toujours souligné l'incompatibilité de l'empêchement ou de l'interdiction des livraisons croisées avec l'article 85, paragraphe 1, du traité ([157]).

(140) — Les concessionnaires avaient reçu pour instruction de Autogerma d'obtenir l'accord préalable de l'importateur pour les ventes hors du territoire contractuel (voir notamment les documents cités dans les notes 70 et 143). Autogerma a ainsi entravé la liberté contractuelle des concessionnaires, afin de limiter la concurrence au sein du réseau de concessionnaires.

(141) — La restriction des livraisons introduite par Volkswagen et Audi sur le marché italien avait pour objet — ainsi qu'il a été dit ci-dessus au chapitre 2 A II 1 — de cantonner les concessionnaires italiens sur leur territoire contractuel. Cette restriction n'avait pas pour objectif de réduire les pressions, en partie bien réelles, exercées sur les stocks des concessionnaires italiens (c'est-à-dire la quantité de véhicules que le constructeur contraint le concessionnaire à acheter), afin d'alléger la charge financière qu'ils doivent subir; elle avait au contraire pour objet d'éviter que cette pression n'ôte toute efficacité à l'interdiction/restriction d'exportation. À titre de preuve, il est renvoyé au document cité dans la note 107. Autogerma a abordé les effets défavorables que la restriction des livraisons devait avoir sur la concurrence dans une lettre du 13 juin 1994 adressée à Audi, qui concernait les exportations en provenance d'Italie (voir note 62 et citation au chapitre 2, point A II 1). La restriction des livraisons ne peut pas non plus être justifiée par des difficultés dans les livraisons, car cette mesure a concerné tous les modèles depuis la fin 1993 et a été appliquée de façon renforcée pour les nouveaux modèles VW Polo et Audi A4. En février 1995, Audi a annulé une livraison de 8 000 voitures du modèle Audi A4. Lorsque Autogerma s'est plainte auprès d'Audi de l'annulation de cette livraison, Audi a confirmé sa politique de restriction des livraisons sur le marché italien. À ce propos, on peut citer une note interne du groupe de travail (task-force) institué par Audi, datée du 6 février 1995 (voir note 109):

«Lieferung von weiteren 8 000 Fahrzeugen für den italienischen Markt

Die italienischen Händler haben gefordert, daß weitere 8 000 Audi A4 1995 nach Italien geliefert werden sollen. Die Autogerma soll eine entsprechende Zusage bereits gegenüber den italienischen Händlern abgegeben haben.

Ursprünglich war vorgesehen, den italienischen Markt restriktiv und marktgerecht zu beliefern. Durch die Zusage von weiteren 8 000 Fahrzeugen können sich die italienischen Händler bereits im jetzigen Stadium auf den Reexport von Audi A4 einstellen und entsprechende Zusagen gegenüber freien Importeuren und Händlern abgeben. Die Marktbearbeitung mit den ursprünglich zugesagten Fahrzeugen könnte vernachlässigt werden.

Um in Italien ein Zeichen zu setzen, daß die von Ihnen angekündigte restriktive und marktgerechte Belieferung beibehalten wird, sollte die Zusage vom Ressortgespräch, daß die geforderten 8 000 Fahrzeuge nicht geliefert werden, umgehend dem Importeur bekanntgegeben werden.

Wir bitten Sie, diese Beschlußlage der Autogerma umgehend mitzuteilen und für eine entsprechende Kommunikation im italienischen Handel zu sorgen . . .»

(142) — Volkswagen et Audi n'ignoraient pas que Autogerma a utilisé, comme moyen de pression pour faire respecter l'interdiction/restriction d'exportation, la crainte des concessionnaires de voir leur contrat de concession résilié. Celui-ci peut être résilié sans motif avec un préavis d'au moins un an (voir chapitre XXI, article 1er, du contrat ce concession, note 83). Autogerma a effectivement résilié les contrats des concessionnaires qui avaient vendu des véhicules à l'exportation (voir document *«Export aus Italien»* du 13 juin 1994, cité dans la note 62); à cette occasion, il a été souligné, à l'intérieur de l'entreprise, que ces résiliations s'étaient faites «pour l'extérieur, en raison d'autres motifs» (voir le document intitulé *«Besuch bei Autogerma»* du 10 février 1995, cité dans la note 125, et le chapitre 1, point C II 6). Si le constructeur/importateur utilise le contrat de concession sélective pour limiter la liberté contractuelle du concessionnaire, compte tenu de la situation de dépendance économique dans laquelle celui-ci se trouve, il y a restriction de la concurrence au sens de l'article 85, paragraphe 1, du traité. Cette conception a déjà été confirmée par la Commission dans la décision 85/367/CEE (Hasselblad) ([158]).

(143) — Autogerma s'est mise d'accord avec les concessionnaires — ce dont le constructeur avait connaissance — afin de réclamer au consommateur final la signature d'un engagement. Le consommateur devait ainsi être contraint d'accepter un engagement qui restreignait son droit à disposer de sa propriété selon sa propre volonté. Une telle pratique constitue une restriction de la concurrence au sens de l'article 85, paragraphe 1, du traité. La Cour de justice a déclaré à cet égard:

«Il ressort de la jurisprudence de la Cour que des clauses, dans des contrats de livraison, restreignant la liberté de l'acheteur d'utiliser la marchandise livrée en fonction de ses propres intérêts économiques constituent des restrictions de la concurrence au sens de l'article 85 du traité» ([159]).

b) Effets

(144) Ces mesures ont pour effet d'entraver la vente transfrontalière de véhicules automobiles. Les concessionnaires se sont vu dire, à plusieurs reprises (voir la lettre du 26 septembre 1994, intitulée *«Measures to control and prevent reexport»*, citée dans la note 15 et au chapitre 1, point C I; voir également le document cité dans la note 18 et au chapitre 1, point C I), qu'ils ne pouvaient vendre qu'à l'intérieur de leur territoire contractuel. En cas de non-respect de cette instruction, ils devaient s'attendre à subir les sanctions mentionnées précédemment. Les concessionnaires se sont comportés conformément aux instructions de Autogerma et ont refusé de vendre à des clients résidant en dehors de leur territoire contractuel (indépendamment du fait qu'il s'agissait de consommateurs

finals, d'intermédiaires mandatés par ces derniers, d'autres concessionnaires du réseau de distribution ou de revendeurs indépendants n'appartenant pas au réseau). Au chapitre 1, point D, il est dit que des concessionnaires ont refusé de vendre des véhicules des marques VW et Audi à des consommateurs finals en alléguant le fait qu'ils étaient soumis à une interdiction d'exportation de la part du constructeur ou de l'importateur général (voir les documents mentionnés au chapitre 1, point D I, ainsi que les notes 130, 132, 134, 135, 136, 138 et 140). Les concessionnaires ont souvent expliqué leur refus de vente à des consommateurs finals par le fait que, en cas de vente d'un véhicule destiné à l'exportation, ils risquaient des représailles de la part de l'importateur général (loc. cit., note 137), voire la résiliation de leur contrat de concession (loc. cit., note 132). Certains concessionnaires ont également répondu par des lettres types aux demandes de clients résidant hors de leur territoire contractuel, même lorsqu'il s'agissait manifestement de consommateurs finals; prétextant de longs délais de livraison, ils déconseillaient tout achat d'un véhicule chez eux (voir les documents cités au chapitre 1, point D III, et les notes 145 et 147). La Commission possède un document qui montre qu'un concessionnaire a tenté de racheter un véhicule déjà livré à un consommateur final résidant en dehors de son territoire contractuel et qu'il a exposé ces efforts à Autogerma en précisant qu'il regrettait d'avoir causé des désagréments au constructeur par la vente de ce véhicule (voir le document cité au chapitre 1, point D III, et la note 144).

(145) Autogerma a fait savoir à Audi que les mesures prises s'étaient soldées par une très importante diminution des exportations de véhicules des marques VW et Audi (loc. cit., note 148). L'importateur général de Volkswagen, Audi et Porsche en Autriche a également confirmé, par une lettre du 27 mars 1995 adressée à Audi, le cloisonnement du marché auquel ces mesures avaient abouti (voir note 31):

«... Aus den in der jüngsten Zeit mit den Händlern der betroffenen Gebiete geführten Gesprächen konnten wir feststellen, daß sich das Thema Grauimporte beruhigt hat. So ist bis zur Stunde kein einziger A4 aus Italien nach Österreich importiert worden.

Die von Ihnen gemeinsam mit dem italienischen Importeur eingeleiteten Maßnahmen scheinen also zu wirken. Dafür möchten wir uns bei Ihnen und allen, die daran mitgewirkt haben, sehr herzlich bedanken ...»

c) Conclusion

(146) Volkswagen, Audi et Autogerma ont cherché et réussi, grâce aux mesures qu'elles avaient prises, à imposer une interdiction/restriction d'exportation. Ces mesures, considérées tant dans leur ensemble qu'individuellement, sont de nature à restreindre la concurrence.

2. *Restriction sensible de la concurrence*

(147) Les parts de Volkswagen et Audi sur le marché des véhicules automobiles neufs dans la Communauté sont très importantes (voir chapitre 1, point A III). Les parts de marché de Volkswagen et Audi sont considérées globalement, du fait que Audi, en tant que filiale de Volkswagen, suit une stratégie concertée avec cette dernière. Il est renvoyé à la note d'entretien «*Preisharmonisierung*» du 30 août 1993, trouvée par la Commission (voir note 105). Cette note résume les résultats d'un entretien qui a eu lieu entre Volkswagen et Audi, dans le but d'endiguer les importations grises, probablement en provenance d'Italie. Sous le titre «*IV Weiteres Vorgehen*» (mesures à prendre), il est dit:

«... Ziel ist ein abgestimmtes, gleichgerichtetes Vorgehen der Marken VW und Audi ...», vertaling: «... doel is een afgestemd, gelijkgericht optreden voor de merken VW en Audi ...»

(148) Depuis 1993, il existe des différences de prix considérables entre l'Italie et les autres États membres. Il est renvoyé, à cet égard, à l'aperçu figurant au chapitre 1, point B II. Les écarts de prix entre l'Italie et, notamment, l'Allemagne et l'Autriche se sont réduits au cours de l'année 1996. Cette évolution est due, à côté d'autres facteurs (par exemple, les augmentations des prix de Volkswagen et Audi), à la remontée de la lire italienne. L'intérêt économique que présente le commerce parallèle de véhicules automobiles en provenance d'Italie n'est donc plus aussi grand. Toutefois, l'objet des mesures introduites par Volkswagen et Audi, par l'intermédiaire de Autogerma, demeure le même. Ces mesures peuvent alors à nouveau devenir effectives, au cas où des fluctuations monétaires ou d'autres facteurs creuseraient à nouveau les écarts de prix. La restriction de la concurrence demeure ainsi potentiellement sensible dans le marché commun.

IV. **Affectation sensible du commerce entre États membres**

(149) Le commerce entre États membres est affecté, dans la mesure où l'interdiction/restriction d'exportation imposée par Volkswagen et Audi restreint les échanges transfrontaliers. D'une part, le marché italien est fermé en tant que source potentielle d'exportations parallèles et, d'autre part, les marchés de destination de ces exportations, où le niveau des prix est nettement plus élevé, comme les marchés allemand et autrichien, sont protégés de ces exportations parallèles.

(150) Ainsi qu'il a été exposé au chapitre 1, point B I, le volume des exportations parallèles effectives et potentielles est considérable. Il y a donc affectation sensible du commerce entre États membres.

V. **Conclusions**

(151) Volkswagen et Audi ont imposé par l'intermédiaire de Autogerma, en accord avec les concessionnaires italiens, une interdiction/restriction d'exportation qui fait apparaître que les concessionnaires étaient tenus de ne pas vendre de véhicules automobiles des marques VW et Audi en dehors de leur territoire contractuel.

(152) L'objectif illégal que constituent l'empêchement ou la restriction des échanges parallèles a été imposé par un accord écrit. Les mesures prises par les constructeurs et l'importateur s'inscrivent dans le cadre de la relation contractuelle que les constructeurs ont, par l'intermédiaire de Autogerma, avec les concessionnaires de leur réseau de distribution sélective.

(153) Il s'agit de restrictions sensibles de la concurrence, qui affectent sensiblement le commerce entre les États membres. Il y a donc infraction à l'article 85, paragraphe 1, du traité.

B. ***Article 85, paragraphe 3, du traité***

I. **Règlements (CEE) n° 123/85 et (CE) n° 1475/95 concernant des exemptions par catégories**

(154) Le règlement (CEE) n° 123/85 ([160]) a été en vigueur du 1er juillet 1985 au 30 juin 1995. Il a été remplacé, le 1er juillet 1995, par le règlement (CE) n° 1475/95 ([161]). L'article 13 du règlement (CE) n° 1475/95 prévoit que les dispositions du règlement (CEE) n° 123/85 restent applicables jusqu'au 30 septembre 1995. L'article 7 du règlement (CE) n° 1475/95 prévoit que les dispositions du règlement (CEE) n° 123/85 continuent à s'appliquer, jusqu'au 30 septembre 1996, aux accords déjà en vigueur au 1er octobre 1995 et qui ne remplissaient pas les conditions d'exemption prévues par le règlement (CEE) n° 123/85. La présente affaire doit donc être appréciée, jusqu'au 1er octobre 1996, exclusivement sur la base des dispositions du règlement (CEE) n° 123/85. À compter du 1er octobre 1996, les dispositions du règlement (CE) n° 1475/95 sont applicables sans restriction.

(155) Le règlement (CE) n° 123/85 et le règlement (CE) n° 1475/95 ne permettent pas d'exempter un accord d'interdiction/restriction d'exportation destiné à empêcher des exportations parallèles par des consommateurs finals, par des intermédiaires mandatés par ces derniers ou par d'autres concessionnaires du réseau de distribution.

1. *Article 3, point 10 a), du règlement (CEE) n° 123/85*

(156) L'article 3, point 10 a), du règlement (CEE) n° 123/85 permet au constructeur d'interdire aux concessionnaires de livrer des produits contractuels ou des produits correspondants à des revendeurs n'appartenant pas au réseau de distribution. Le règlement relatif à l'exemption par catégories tient ainsi compte de l'intérêt qu'a le constructeur à protéger son réseau de distribution sélective.

(157) Le règlement (CEE) n° 123/85 a été en vigueur du 1er juillet 1985 au 30 juin 1995. On peut donc partir du principe que la distinction opérée dans ce règlement entre les ventes destinées à des consommateurs finals, à des intermédiaires et à des concessionnaires du réseau de distribution, d'une part, et à des revendeurs n'appartenant pas au réseau de distribution, d'autre part, était connue. Ces derniers sont aussi souvent désignés sous le terme «importateurs gris». Il n'y a cependant pas de terminologie uniforme en la matière; les termes «importations grises» désignent parfois aussi des importations parallèles par les consommateurs finals et/ou leurs intermédiaires. Le terme «réimportations» comprend généralement tous les types d'importations parallèles, qu'elles soient effectuées par les consommateurs finals, des intermédiaires, d'autres concessionnaires du réseau ou des revendeurs n'appartenant pas au réseau de distribution. Toutefois, dans ce cas non plus, il n'est pas possible de se baser sur une terminologie d'usage général.

(158) Par conséquent, si l'interdiction/restriction d'exportation imposée par Volkswagen, Audi et Autogerma n'avait compris que des mesures explicitement et exclusivement applicables à des revendeurs indépendants n'appartenant pas au réseau de distribution, ces mesures auraient pu bénéficier d'une exemption en vertu du règlement (CEE) n° 123/85. Or, pour les raisons exposées ci-après, cette exemption n'est pas applicable aux mesures prises.

(159) Volkswagen, Audi et Autogerma n'opèrent aucune distinction, ni dans le choix des termes, ni dans la définition effective des mesures, entre les revendeurs n'appartenant pas au réseau de distribution, d'une part, et les consommateurs finals, les intermédiaires mandatés par ceux-ci ou les autres concessionnaires du réseau de distribution, d'autre part.

a) Terminologie

(160) — Ainsi qu'il a été dit au chapitre 1, point C II 1, Volkswagen n'a pas utilisé de terminologie uniforme, mais a donné la même signification aux termes «importations grises» et «réimportations». À titre de preuve, nous renvoyons aux documents cités dans la note 50. Cela permet de penser que le train de mesures lié à l'interdiction/restriction d'exportation concernait tous les types possibles de réimportations.

(161) L'attitude de Volkswagen confirme qu'il fallait également empêcher les réimportations par des consommateurs finals ou par des intermédiaires mandatés par ceux-ci. Dans sa note interne du 4 juillet 1995 (note 50), intitulée *«Verkauf an europäische Privatkunden und "echte" Vermittler»,* Volkswagen constate qu'un véritable intermédiaire, c'est-à-dire un intermédiaire dûment mandaté au sens de l'article 3, paragraphe 11, du règlement, avait l'intention d'introduire une plainte auprès de la Commission, parce qu'aucune information ne lui était transmise, sur instruction interne de Autogerma. Dans la note, un tel comportement est jugé comme non conforme au règlement:

«... Achtung: Entzug der GVO möglich! ...»

(162) Toutefois, il n'est pas suggéré de mettre fin aux pratiques contraires à la concurrence, mais il est seulement conseillé ceci:

«... Aus politischen Gründen müssen hier Wogen geglättet werden ...»

(163) Volkswagen a donné à Autogerma des instructions sur les termes à utiliser vis-à-vis des consommateurs finals (voir note 35). Ces instructions prévoient qu'il faut attirer l'attention sur le fait que les clients privés peuvent être livrés; si certains se sont vu opposer un refus, cela ne peut reposer que sur un regrettable malentendu; par ailleurs, aucun concessionnaire ne peut être contraint à vendre un véhicule à un client déterminé. Cette lettre montre que Volkswagen veut donner l'impression de se comporter conformément aux règles de concurrence, mais qu'elle applique en réalité une tactique dilatoire vis-à-vis des clients finals et qu'elle ne respecte pas le droit de ceux-ci à acheter la marchandise qu'ils souhaitent acquérir à l'endroit de leur choix à l'intérieur du marché unique. Une note interne de Volkswagen (voir note 34) confirme cet objectif. Il y est dit ceci:

«... in keinem Fall den Eindruck enstehen lassen, daß auf Anweisung der VW AG, der Autogerma oder einzelnen Personen dieser Unternehmen keine Informationen an Privatkunden oder zulässige Vermittler herausgegeben werden dürfen ...»

(164) Si Volkswagen avait voulu que l'interdiction/restriction d'exportation ne s'applique pas aux consommateurs finals, elle n'aurait eu besoin ni de telles formulations à l'intention de Autogerma, ni d'introduire une mention précisant qu'il fallait éviter de donner l'impression de restreindre le commerce parallèle par des consommateurs finals ou des intermédiaires. Étant donné qu'une telle impression ne peut être suscitée que par l'accumulation de plaintes de la part des consommateurs finals, les constructeurs et l'importateur disposent de suffisamment de temps pour s'assurer que de tels «malentendus» ne surviennent pas. Il n'est donc pas nécessaire d'utiliser une terminologie particulière, si le comportement est conforme à la concurrence.

(165) Dans la note interne «*Reimporte Italien*», du 24 mars 1995, il apparaît clairement que le comportement de Autogerma mentionné dans la circulaire du 16 mars 1995 (voir note 68) ne décrit que sa «position officielle» (voir note «*Reimporte Italien*», citée dans la note 91). Dans la note interne «*Reimporte Italien*» du 9 mai 1995 (voir document cité dans la note 70), cela est à nouveau confirmé:

«... Das anliegende Schreiben der EG-Kommission zeigt, daß man sich mit unserem Schreiben vom 30. März 1995 sowie dem letzten Rundschreiben der Autogerma nicht zufrieden gibt. Der Inhalt des Rundschreibens muß auch praktiziert werden, wenn wir nicht das hohe Risiko eines Bußgeldes laufen wollen ...»

(166) — Dans la note de Audi du 14 décembre 1994 (voir note 56), intitulée «*Projektbeschreibung Graumarkt/Reimporte*», qui a également été transmise au directoire de Audi AG, on opère une distinction terminologique entre les réimportations et les activités des revendeurs non agréés, tout en précisant qu'il faut lutter contre tous les types d'importations grises et de réimportations:

«*Projektbeschreibung: Bekämpfung Graumarkt/Reimporte*

Aufgaben und Zielsetzungen

1. Bekämpfung von Reimporten

— Einlieferung nach Deutschland

— Illegale Exporte aus Deutschland

— Andere Länder der Europäischen Union

2. Verhinderung der Belieferung von nichtautorisierten Wiederverkäufen ...»

(167) Dans la présentation du 13 février 1995 de la réunion du directoire du 9 février 1995, les réimportations sont définies comme suit, sous la rubrique «Introduction de mesures contre le marché gris/les importations grises» (voir note 57):

«...

2. Ausgangssituation

Reimporte unterscheiden sich in

a: Quereinkäufe der deutschen Vertragshändler im Ausland

b: Belieferung organisationsfremder Wiederverkäufer (= Graumarkt-Händler) ...»

(168) Bien que Audi ait eu conscience de la nécessité d'opérer une distinction terminologique entre les réimportations par des consommateurs finals/intermédiaires et les achats croisés, d'une part, et les revendeurs n'appartenant pas au réseau de distribution, d'autre part, et donc de la nécessité d'appliquer des mesures différentes à ces deux cas de figure (voir document «*Reimportsituation*» du 23 octobre 1995, cité dans la note 104), il n'a été opéré aucune distinction en ce sens dans les documents qui concernaient directement la lutte contre les importations grises et les réimportations. Cet argument semble confirmer le fait que la lutte contre les réimportations par les consommateurs finals/intermédiaires de l'Italie vers l'Allemagne a au

moins été l'un des objectifs recherchés. D'autres documents, outre ceux mentionnés ci-dessus, peuvent être cités à titre de preuves: c'est ainsi que, dans le document intitulé «*Situationsbericht Grauimporte K-VSK am 6. April 1995*» (voir note 104), il est dit, sous le titre «Organisation»:

«... Gründung einer Organisationseinheit im Vertrieb Audi zu dauerhaften Einschränkung des Grau-, bzw. Reimportmarktes. Ziel ist der langfristige Schutz des exklusiven Vertriebsweges und der Preis- und Wertstabilität der Produkte ...»

(169) Dans le document Audi «*Graumarkt Italien*» du 5 février 1995 (voir note 8), le marché gris italien est défini sur la base de la différence entre les immatriculations sur le marché italien et les livraisons notifiées par les importateurs, sans distinction entre les réimportations par les revendeurs n'appartenant pas au réseau de distribution et les réimportations effectuées par les consommateurs finals/intermédiaires ou les livraisons croisées. Le rapport confidentiel sur le marché gris 9/95 du 28 septembre 1995 (voir note 104) contient, sous la rubrique «1. Situation actuelle du marché gris et des réimportations en Allemagne», des statistiques relatives à l'ensemble des voitures réimportées immatriculées en Allemagne, avec la mention préalable suivante:

«... Der Privatimport von Neufahrzeugen durch Endverbraucher nimmt stetig zu.

Eine Differenzierung nach Privatimport und Import durch nicht-autorisierte Wiederverkäufer ist nicht möglich ...»

(170) Audi a appliqué la même stratégie que Volkswagen vis-à-vis des consommateurs finals. Ceux qui se plaignaient du fait que les concessionnaires Audi italiens refusaient de vendre des voitures à des étrangers se voyaient opposer les mêmes arguments (voir chapitre 1, point C I, document cité dans la note 32). Il était fait état de différences dans l'équipement des véhicules et aussi de l'argument utilisé par Volkswagen, selon lequel le constructeur n'était pas en mesure de prescrire aux concessionnaires italiens à quels consommateurs finals ils devaient vendre des voitures (voir les documents cités dans la note 33). Ces formulations, auxquelles rien ne peut *a priori* être reproché sur le plan juridique, montrent cependant, si on les relie aux autres documents trouvés dans le cadre de la vérification, qu'Audi voulait également empêcher les importations parallèles de voitures destinées à des consommateurs finals et à des intermédiaires. Il s'agissait de faire clairement comprendre aux concessionnaires qu'ils devaient éviter de dire que c'étaient le constructeur ou l'importateur qui leur avaient interdit de vendre à des consommateurs finals (voir document cité dans la note 149). Or, une telle formulation n'aurait pas été nécessaire s'il n'avait pas effectivement été interdit aux concessionnaires de vendre des voitures à des consommateurs finals non italiens.

(171) — Autogerma souligne, dans différents documents adressés à Volkswagen et Audi, qu'elle a interdit à ses concessionnaires de vendre en dehors de leur territoire contractuel. À titre d'exemple, on peut notamment citer la lettre «*Parallelexporte*» du 14 juin 1994 (voir note 65), la lettre du 21 septembre 1994 (voir note 14, citée au chapitre 1, point C I) et la lettre de Autogerma du 26 septembre 1994 «*Measures to control and prevent reexport*» (voir note 15, citée au chapitre 1, point C I). En outre, dans sa lettre du 13 juin 1994 (voir note 62), qui concernait les exportations en provenance d'Italie, Autogerma précisait ce qui suit à Audi:

«... Durch Autogerma wurden betreffende Händlerbetriebe mehrfach angemahnt ihr Geschäft ausschließlich auf dem Inlandsmarkt Italien abzuwickeln. Es erfolgten sogar zwei Händlerkündigungen ...»

(172) Autogerma a également souligné dans différentes notes internes que les concessionnaires devaient vendre les véhicules en Italie. Il n'est pas opéré de distinction entre revendeurs indépendants et autres acheteurs, mais uniquement entre acheteurs à l'intérieur et à l'extérieur de l'Italie. À cet égard, on peut citer tout particulièrement la note du président de Autogerma du 28 juin 1994 (voir note 97 et traduction):

«... Oggetto: Non riconoscimento/trattenuta del maggior sconto per vendite fuori zona (compreso esportazioni parallele).

A conferma di quanto già verbalmente anticipato, desidero approvare per iscritto (mia sigla e data), o meno, ogni singolo caso di eventuale successivo riconoscimento di accantonamento/trattenuta di maggior sconto per vendite fuori zona/esportazione parallela.

Ciò è tra l'altro di fondamentale importanza in connessione ai dati statistici sulle consegne ed immatricolazioni pubblicati dalla stampa che, oltre tutto, ci mette in cattiva luce nei confronti del pubblico e rende impossibile un'esatta valutazione della situazione del mercato.

Ricordo ancora una volta che la nostra rete deve vendere i nostri autoveicoli in Italia (ciò oltretutto affinché possa «sopravvivere») e non svolgere attività di «distribuzione» fuori zona.

Come è noto, la Autogerma da molto tempo richiede continuamente alle proprie case madri agevolazioni di forniture, prezzo, equipaggiamenti speciali, ecc. e ciò non può essere «contraccambiato» con una rivendita dei nostri veicoli all'estero.

Qualora necessitassero ulteriori precisazioni in merito, prego rivolgersi al sottoscritto».

(173) Dans les circulaires adressées aux concessionnaires (voir les documents cités dans la note 68), Autogerma opère une distinction entre les consommateurs finals/intermédiaires et les revendeurs indépendants, mais, à d'autres occasions, elle laisse clairement entendre aux concessionnaires que les ventes en dehors de leur territoire contractuel, quel que soit l'acheteur, sont indésirables.

À cet égard, il convient notamment de citer le document intitulé «*Protokoll der Sitzung der Arbeitsgruppe Marketing UCAV — Autogerma /27 Juli 1994*» (voir note 67):

(Page 2)

«Scarabel:

Unterstreicht, daß Sonderrabatte für Verkäufe außerhalb des Vertragsgebiets bei einigen Händlern blockiert worden seien, die — zumindest in der Theorie — legal eingefordert werden könnten. Er betont ferner die Notwendigkeit, die für Verkäufe außerhalb des Vertragsgebiets tolerierte Quote von 15 % erneut zu diskutieren.

Dr. Schlesinger:

... Der Sonderrabatt sei einfach ein zusätzlicher Rabatt — etwas über das Übliche hinaus. In der Vergangenheit sei er sehr großzügig gehandhabt worden und wenn heute ungefähr 20 Händler von insgesamt 234 diesen Sonderrabatt nicht erhalten hätten dann deshalb, weil keine Großhändler oder Exporteure belohnt werden sollen. Früher haben wir ein Auge und mehr zugedrückt, doch heute tendieren wir dazu, den Sonderrabatt beim Verkauf außerhalb des Vertragsgebiets zu verweigern, weil er auf Zulassungen und nicht auf Auslieferungen vergeben wird.»

(Page 4)

«Dr. Schlesinger:

Fordert die U.C.A.V. auf, die Basis zu einem guten Anlauf des neuen Polo zu sensibilisieren (begrenzte Rabattgewährung, kein Export) ...»

(174) Par lettre du 21 janvier 1995, l'UCAV a informé les concessionnaires de la réunion du 20 janvier 1995 avec Autogerma (voir document cité dans la note 66 et traduction) à propos du modèle Golf Variant:

(Page 3)

«Nessuna di queste auto va venduta al di fuori dell'area di competenza Autogerma ...»

(175) Dans des lettres adressées aux concessionnaires, Autogerma leur demande de confirmer qu'ils renonceront à toute vente en dehors de leur territoire contractuel. Lors de son enquête, la Commission a découvert un grand nombre de lettres de ce type adressées aux concessionnaires (voir les documents cités dans la note 65). À titre d'exemple, citons ici la lettre du 15 novembre 1993 adressée à Brenner Garage (voir note 64 et traduction):

«Oggetto: Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale.

...

Ci riferiamo alla nostra precedente ORG/EP/cb del 20 ottobre 1993 con oggetto pari alla presente.

Siamo piuttosto perplessi nel rilevare che non avete ancora riscontrato il contenuto della nostra lettera, che valutiamo estremamente importante ma anche determinante ai fini di una corretta impostazione dell'attività di vendita della Vostra azienda.

La mancata Vostra risposta — Vi ricordiamo —, e quindi la mancata conferma da parte Vostra della cessazione di qualsiasi attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale demandato alla Vostra competenza, avrà come conseguenza quanto esposto nell'ambito del penultimo capoverso della nostra sopraccitata.

In attesa di Vostro riscontro che confermi pertanto anche la Vostra adesione alle normative in atto ...»

(176) Les termes «vendita organizzata» utilisés par Autogerma ne se trouvent ni à l'article 3, point 10 a), de la version italienne du règlement (CEE) n° 123/85, ni dans le contrat de concession type de Autogerma avec les concessionnaires (voir contrat de concession, note 83). Le contexte dans lequel Autogerma utilise les termes «vendita organizzata» montre bien qu'elle ne veut pas uniquement parler de l'obligation contractuelle des concessionnaires de ne pas vendre de marchandises contractuelles à des concessionnaires n'appartenant pas au réseau de distribution, conformément à l'article 3, point 10 a), du règlement (CEE) n° 123/85. Au contraire, Autogerma accompagne toujours l'expression «vendita organizzata» des termes «fuori del territorio contrattuale». Or, cette association de termes est superflue si Autogerma veut uniquement parler de la vente à des revendeurs. En effet, celle-ci est de toute façon interdite aux termes du contrat de concession, sans qu'il soit opéré de distinction, dans celui-ci, entre les revendeurs ayant leur siège à l'intérieur du terri-

toire contractuel du concessionnaire et ceux ayant leur siège à l'extérieur (voir point 3, dernière phrase, du contrat de concession d'Eurocar SpA, cité dans la note 83). En outre, dans les lettres rédigées en allemand, Autogerma choisit également l'expression «außenstehende Verkaufsorganisationen», qui signifie clairement qu'il s'agit, en l'occurrence, des concessionnaires VW et Audi non italiens. Il est renvoyé ici à la lettre du 21 septembre 1994 citée au chapitre 1, point C 1 (voir note 14), qui dit ceci:

«... Diese Notwendigkeit hat dazu geführt, daß einige Partner, gedrängt von aussenstehenden Verkaufsorganisationen (darunter zahlreiche ausländische Volkswagen- und Audi-Händler), Verkaufsaktivitäten auch in Gebieten tätigen, die weit von der vertraglich festgelegten Zone liegen, manchmal sogar bis ins Ausland ...»

(177) Dans d'autres lettres types à des concessionnaires, Autogerma n'utilise que les termes «vendita al di fuori del territorio contrattuale». À titre de preuve, il est renvoyé au document cité dans la note 65 «*Schreiben an 20 Händler: "Vendita al di fuori del territorio contrattuale", datiert vom 24. Februar 1995*» (Autogerma, AG 000263) i.V.m. Vermerk: «"*Elenco Concessionari ai quali è stata inviata lettera del 24. Februar 1995 per vendita fuori dal territorio contrattuale*", datiert vom 23. Februar 1995». Dans cette lettre type, Autogerma menace un certain nombre de concessionnaires, dont les noms figurent sur la liste jointe à la note interne, de mettre fin à leur contrat de concession s'ils vendent des véhicules en dehors de leur territoire contractuel. Cela prouve que ce qui importe à Autogerma, c'est d'interdire toute vente en dehors du territoire contractuel, quels que soient les destinataires (consommateurs finals, intermédiaires, autres concessionnaires ou revendeurs indépendants).

(178) En outre, les concessionnaires interrogés par la Commission, lors de son enquête, à Trente, Bolzano et Silandro, ont expliqué que Autogerma leur avait à plusieurs reprises demandé oralement de renoncer à toute exportation. Cette instruction visait également les ventes à des consommateurs finals (voir le document cité dans la note 63).

(179) La Commission est convaincue que Autogerma a sciemment choisi d'utiliser une formulation peu claire, afin de donner aux concessionnaires l'impression que les «vendita organizzata fuori del territorio contrattuale», interdites par Autogerma, concernaient également les livraisons croisées à l'intérieur du réseau de distribution et les ventes aux consommateurs finals/intermédiaires. Cela permettait d'éviter toute interdiction directe de vente à d'autres concessionnaires, à des consommateurs finals et à des intermédiaires. En effet, Autogerma savait — ainsi qu'il a été exposé au chapitre 1, point C 1 — que certains éléments de sa stratégie étaient bien contraires au droit européen de la concurrence. La façon de procéder de Autogerma a été appuyée par les constructeurs, qui ont également conseillé la prudence (voir document cité dans la note 17).

b) Description des mesures

(180) — Le contrôle des concessionnaires s'applique de la même façon aux ventes à des revendeurs indépendants et aux ventes aux autres clients. De plus, pour chaque vente en dehors de son territoire contractuel, le concessionnaire devait en principe demander l'autorisation d'Autogerma (voir note 69). Les rapports sur les résultats des audits menées auprès des concessionnaires qui ont été adressés à Autogerma portent toujours sur l'ensemble des ventes effectuées en dehors du territoire contractuel (voir documents cités dans la note 44).

(181) — Les versements de primes ne sont en principe consentis, conformément à la «Convenzione B» du contrat de concession, que pour les ventes effectuées à l'intérieur du territoire contractuel, et ce au moins depuis 1987. En outre, depuis janvier 1995, une deuxième condition est venue s'ajouter, à savoir l'immatriculation du véhicule sur le territoire contractuel. Or, cette limitation n'est pas exemptée par le règlement (CEE) n° 123/95. La clause des 15 % contenue dans cette même convention, qui prévoit que la prime peut également être versée pour les ventes effectuées en dehors du territoire contractuel à condition que ces ventes ne dépassent pas 15 % du total des ventes du concessionnaire, n'est pas exemptée par le règlement (CEE) n° 123/85. La protection du système de distribution exclusive et sélective ne nécessite pas une telle clause, car les intérêts du constructeur en la matière sont déjà protégés par l'article 3, point 10, du règlement. Le constructeur peut interdire aux concessionnaires toute vente à des revendeurs n'appartenant pas au réseau de distribution. Toutefois, le constructeur n'a pas le droit d'interdire aux concessionnaires des ventes à des consommateurs finals, à des intermédiaires ou à d'autres concessionnaires du réseau de distribution. Or, la clause des 15 % n'opère pas de distinction entre ces différentes catégories de clients, mais s'applique indifféremment aux ventes à des revendeurs n'appartenant pas au réseau de distribution, à des consommateurs finals, à des intermédiaires ou à d'autres concessionnaires du réseau.

En outre, depuis septembre 1993, les versements de primes sont effectivement bloqués (voir document cité dans la note 18), sans que la décision ne dépende de la catégorie de clients (autres concessionnaires, consommateurs finals, intermédiaires, revendeurs indépendants) à laquelle le véhicule a été vendu pour exportation.

(182) — Cela vaut également pour le régime de marge. Dans ce cas non plus, Autogerma n'opère aucune distinction entre les ventes effectuées à des concessionnaires, à des consommateurs finals, à des intermédiaires ou alors à des revendeurs n'appartenant pas au réseau de distribution. le seul critère pris en considération pour l'octroi de la totalité de la marge est le fait que le véhicule soit immatriculé sur le territoire contractuel du concessionnaire qui a effectué la vente (voir documents cités dans la note 85). Cela montre bien qu'il ne s'agit pas seulement d'empêcher des ventes à des revendeurs n'appartenant pas au réseau de distribution, mais toutes les exportations parallèles.

(183) — Les restrictions des livraisons sur le marché italien ont pour objet de satisfaire uniquement la demande des clients italiens (voir document cité dans la note 107). Cette mesure ne coupe pas uniquement les sources d'approvisionnement des revendeurs indépendants, mais également celles des consommateurs finals, des intermédiaires et des autres concessionnaires.

(184) — L'interdiction des livraisons croisées concerne, de par son contenu, uniquement les ventes à l'intérieur du réseau de distribution. Cette mesure n'est donc, elle non plus, pas conforme à l'article 3, point 10 a). Volkswagen était informée des obstacles imposés par Autogerma aux livraisons croisées à l'intérieur de son réseau de concessionnaires (voir la lettre de Autogerma du 21 septembre 1994 citée dans la note 14 et au chapitre 1, point C I) et n'a pas mis fin au comportement contraire à la concurrence de celle-ci. Audi a approuvé l'interdiction des livraisons croisées à l'intérieur du réseau de distribution. Autogerma avait demandé à Audi de veiller à empêcher les livraisons croisées à l'intérieur du réseau de distribution (voir document cité dans la note 116). En outre, des concessionnaires allemands ont signlaé à Audi des cas de réimportations par d'autres concessionnaires (voir documents cités dans la note 115).

2. *Article 3, point 11, du règlement (CEE) nº 123/85*

(185) Conformément à l'article 3, point 11, du règlement, le constructeur peut imposer aux concessionnaires de ne vendre les véhicules automobiles de la gamme visée par l'accord ou des produits correspondants à des utilisateurs finals utilisant les services d'un intermédiaire que si ces utilisateurs ont auparavant mandaté par écrit l'intermédiaire pour acheter et, en cas d'enlèvement par celui-ci, pour prendre livraison d'un véhicule automobile déterminé. L'article 3, point 11, est la seule disposition de ce règlement qui donne au constructeur ou à l'importateur la possibilité d'imposer indirectement une obligation au consommateur final, par l'intermédiaire d'un accord entre le constructeur/l'importateur et le concessionnaire. Aucune autre obligation, telle que la signature d'un engagement mentionnée au chapitre 1, point C II 7, ne peut être imposée au consommateur final. Il s'agit de respecter le principe selon lequel les dérogations à l'interdiction des ententes, telles qu'elles figurent dans le règlement (CEE) nº 123/85, doivent être interprétées de façon restrictive. Il est renvoyé, à cet égard, à l'arrêt du Tribunal de première instance dans l'affaire T-9/92, Peugeot ([162]). Force est de constater que le règlement (CEE) nº 123/85 n'exempte pas l'engagement imposé aux concessionnaires par Volkswagen et Audi, par l'intermédiaire de Autogerma, de réclamer aux consommateurs finals la signature de cet engagement.

3. *Article 3, point 10 a) et point 11, du règlement (CE) nº 1475/95*

(186) Le comportement de Volkswagen, Audi, Autogerma et des concessionnaires italiens, qui avait été apprécié au regard de l'article 3, point 10 a) et point 11, du règlement (CEE) nº 123/85, peut être apprécié, à compter du 1er octobre 1996, au regard des dispositions de l'article 3, point 10 a) et point 11, du règlement (CE) nº 1475/95, puisqu'elles constituent une transposition sans modification des dispositions de l'ancien règlement.

4. *Article 6 du règlement (CE) nº 1475/95*

(187) Conformément à l'article 6, paragraphe 1, points 3, 7 et 8, de ce règlement, l'exemption ne s'applique pas dès lors que les parties conviennent de restrictions de concurrence qui ne sont pas expressément exemptées. Dans le cas prévu à l'article 6, paragraphe 1, point 3, l'inapplicabilité de l'exemption vise toutes les clauses restrictives de la concurrence convenues dans l'accord concerné, alors que, dans les cas prévus à l'article 6, paragraphe 1, points 7 et 8, l'exemption ne s'applique pas aux clauses restrictives de la concurrence convenues en faveur du constructeur (article 6, paragraphe 2). C'est aux juges nationaux qu'il incombe de trancher sur les conséquences de l'application de l'article 6 sur le plan du droit civil.

II. **Exemption individuelle**

(188) Conformément à l'article 85, paragraphe 3, du traité, la Commission peut, sous certaines conditions, accorder une exemption individuelle à l'interdiction énoncée à l'article 85, paragraphe 1. Cela suppose, toutefois, que l'accord concerné ait été auparavant notifié à la Commission dans les règles. Or, comme Volkswagen, Audi et Autogerma n'ont notifié aucun des accords passés avec les concessionnaires dans le cadre de leur politique de cloi-

sonnement du marché et comme ces accords ne relèvent pas non plus des dispositions de l'article 4, paragraphe 2, point 1, du règlement n° 17 — des entreprises de plusieurs États membres participent aux accords et ceux-ci concernent l'importation et l'exportation de produits entre États membres —, l'octroi d'une exemption individuelle est exclu.

(189) Même si les accords avaient été notifiés, ils ne pourraient pas bénéficier d'une exemption. En effet, même si l'on considère qu'une telle interdiction/restriction d'exportation contribue à améliorer la distribution des produits, le consommateur n'obtiendra pas, en tout état de cause, une partie du profit qui en résulte. Les consommateurs se voient privés de la possibilité de profiter des avantages du marché intérieur et des différences dans les prix des voitures d'un État membre à l'autre. Le droit des consommateurs à acheter les produits de leur choix là où ils le souhaitent, sur le territoire du marché intérieur, est restreint. Les restrictions imposées aux consommateurs sont manifestes, si l'on se réfère au contenu de l'engagement. L'interdiction/restriction d'exportation constitue donc une atteinte grave à l'objectif de protection des consommateurs figurant à l'article 85, paragraphe 3, du traité, qui est partie intégrante des règles de concurrence de la Communauté.

III. **Conclusion**

(190) L'interdiction/restriction d'exportation imposée par Volkswagen, Audi et Autogerma n'est pas couverte par le règlement (CEE) n° 123/85.

(191) Pour la période à partir du 1er octobre 1996, l'interdiction/restriction d'exportation imposée par Volkswagen, Audi et Autogerma n'est pas couverte par le règlement (CE) n° 1475/95.

(192) L'octroi d'une exemption individuelle est exclu.

(193) L'article 85, paragraphe 1, du traité est donc directement applicable.

C. ***Contre-arguments de Volkswagen AG***

I. **Argument de l'absence de force probante de documents internes**

(194) Dans leurs observations relatives aux griefs du 12 janvier 1997, Volkswagen AG et Audi AG estiment que la Commission s'appuie en partie, pour établir les infractions aux règles de concurrence, non sur des pièces à conviction extérieures, mais sur des rapports intérieurs au groupe, dans lesquels ces faits extérieures sont affirmés. Or, il y a eu des conflits d'intérêts à l'intérieur du groupe, notamment entre le secteur de la distribution et le secteur financier, et aussi entre Autogerma et les constructeurs. Cela a parfois conduit à établir des rapports tendancieux ou à faire de la surenchère dans les propositions (voir page 6, point 5, des observations). Les documents échangés entre VW, Audit et Autogerma ne reflèteraient donc qu'un débat interne au groupe, qui n'a aucune signification du point de vue du droit des ententes (voir page 5, point 3, des observations).

(195) Cette argumentation méconnaît le fait que la Commission ne reproche pas aux sociétés concernées un accord contraire à la concurrence entre société mère et filiales, au sens de l'article 85, paragraphe 1, du traité. Ce n'est que dans un tel contexte qu'il conviendrait de vérifier si la correspondance entre la société mère et les filiales présente de l'importance du point de vue du droit des ententes. Or, l'objet de la présente décision est le fait que Volkswagen AG et ses filiales Autogerma et Audi ont conclu avec des tiers, en l'occurence les concessionnaires italiens VW/Audi, un accord contraire à la concurrence ou ont convenu un comportement contraire à la concurrence. La correspondance entre la société mère et ses filiales est donc utilisée comme preuve d'un accord contraire à la concurrence avec ces entreprises tierces.

(196) L'argumentation de Volkswagen AG selon laquelle il y aurait eu des conflits d'intérêts au sein du groupe a pour objet de nier l'imputabilité du comportement de Audi et de Autogerma à Volkswagen AG. L'imputabilité du comportement de Autogerma et de Audi à Volkswagen AG est exposée en détail au chapitre 2, point F, auquel il est renvoyé.

(197) Il convient de noter qu'il s'agit, notamment en ce qui concerne les documents cités au chapitre 1, point C I (voir notes 14 à 16 et 18), non de comptes rendus de discussions, mais de documents contenant des décisions déjà prises. C'est ainsi qu'il est dit dans la note de Autogerma du 26 septembre 1994 (voir considérant 22): «... we confirm herewith the main measures taken by Autogerma to control and prevent reexport» (voir traduction à la note 15). De même, la note de Autogerma intitulée «Measures to control and prevent reexport», du 15 mars 1995 (voir note 18), regroupe les mesures qui ont déjà été prises dans le passé.

II. **Argument selon lequel les avocats travaillant chez Audi peuvent faire valoir leur droit au respect du secret professionnel**

(198) Lors de l'enquête, Audi a déjà fait valoir — et l'a répété dans sa lettre du 2 novembre 1995 ([163]) — que les documents provenant du service juridique et du service MI-11, dont il a été pris copie lors de la vérification, ne devraient pas être utilisés. Les membres du service juridique et le chef du service

MI-11 revendiquent le droit au secret professionnel des avocats, du fait qu'ils conseilleraient les services techniques en tant qu'avocats indépendants. Toutefois, Audi reconnaît que toutes ces personnes sont des salariés de Audi AG.

(199) Conformément à l'article 14, paragraphe 1, du règlement n° 17, la Commission peut notamment, dans le cadre d'une vérification, contrôler les documents professionnels de l'entreprise. Les documents professionnels sont ceux qui se réfèrent à l'activité de l'entreprise sur le marché en cause. La correspondance entre un avocat et son client appartient donc aux documents professionnels, au sens de l'article 14. Le règlement n° 17 protège la confidentialité de la correspondance entre avocats et clients, pour autant, d'une part, qu'il s'agisse de correspondance échangée dans le cadre et aux fins du droit de la défense du client et, d'autre part, qu'elle émane d'avocats indépendants, c'est-à-dire d'avocats non liés aux clients par un rapport d'emploi ([164]). Or, ces deux conditions ne sont pas remplies dans le cas présent. La société Audi AG ne peut donc pas invoquer le droit de l'avocat au secret professionnel.

III. **Argument du grand nombre des importations grises**

(200) Dans leurs observations du 12 janvier 1997 relatives aux griefs, Volkswagen AG et Audi AG estiment que la plus grande partie, et de loin, des réexportations de l'Italie vers l'Allemagne et l'Autriche serait manifestement constituée par des livraisons illégales à des revendeurs n'appartenant pas à l'organisation. Les ventes à des particuliers (le cas échéant par des intermédiaires) et à d'autres concessionnaires de l'organisation de vente VW/Audi auraient été négligeables (considérants 14 et suivants).

(201) L'élément décisif pour l'appréciation juridique de l'affaire est de savoir si des ventes à des consommateurs finals, soit directement, soit par un intermédiaire, et à d'autres concessionnaires VW/Audi, ont été empêchées. Or, cela est le cas (chapitre 2, point A, et chapitre 2, point B I 1), même si l'on partait du point de vue, favorable à Volkswagen AG, selon lequel la majeure partie des réexportations ont été effectuées par des revendeurs n'appartenant pas au réseau de distribution. Même si une infime partie seulement des ventes à des consommateurs finals, à leurs intermédiaires ou à d'autres concessionnaires VW/Audi ont été empêchées, il y a infraction à l'article 85, paragraphe 1, du traité. Ainsi qu'il a été dit au chapitre 2, pont A IV, il y a affectation sensible du commerce entre États membres.

D. ***Durée de l'infraction***

(202) L'infraction peut être prouvée avec certitude à compter du 30 décembre 1987. La Commission s'appuie sur les documents suivants, cités dans la note 94: annexe au contrat de concession: «Convenzione "B" aggiunta al Contratto di Concessione Autogerma — Prodotti Audi e Volkswagen,» du 30 décembre 1987 (Autogerma/Brenner Garage); annexe au contrat de concession: «Convenzione "B" aggiunta al Contratto di Concessione Autogerma,», datée du 28 avril 1994 (Autogerma). Ces documents décrivent le régime de prime. Celui-ci confirme que la prime est en principe accordée pour les ventes effectuées à l'intérieur du territoire contractuel. En ce qui concerne les ventes à l'extérieur du territoire contractuel, la prime ne sera versée que si ces ventes ne dépassent pas 15 % de l'ensemble des livraisons du concessionnaire concerné. À partir du 1er septembre 1993, les mesures destinées à empêcher ou restreindre les exportations parallèles ont été renforcées. Dans la note interne du 15 mars 1995 intitulée «Measures to control and prevent reexport» (document dont un extrait est cité au chapitre 1, point C.I; voir également note 18), Autogerma présente les mesures concernées et admet que, à compter du 1er septembre 1993, aucune prime ne sera plus versée pour les ventes effectuées en dehors du territoire contractuel.

Dans le cadre d'une autre procédure engagée à l'encontre de Volkswagen AG la Commission a eu connaissance du fait que la demande de signature d'un engagement (chapitre 1, point C II 7) avait été supprimée, depuis le 13 juin 1996, pour toutes les marques du groupe VW, dans l'ensemble des États membres.

E. ***Article 3, paragraphe 1, du règlement n° 17***

(203) L'article 3, paragraphe 1, du règlement n° 17 dispose que si la Commission constate, sur demande ou d'office, une infraction aux dispositions de l'article 85 du traité, elle peut obliger les entreprises intéressées à mettre fin à l'infraction constatée.

Afin de mettre fin aux infractions constatées dans la présente affaire, et compte tenu du fait qu'elles ont encore cours actuellement (chapitre 2, point A III 2, chapitre 2, point B I 4 et chapitre 2, point D), les concessionnaires italiens devront être informés du fait que les mises en garde, les instructions et les sanctions sont déclarées nulles et non avenues. En outre, les contrats conclus avec les concessionnaires italiens devront être modifiés en ce qui concerne le régime des primes et des marges. Il faudra attirer l'attention de l'ensemble des concessionnaires de la Communauté sur le fait que les livraisons croisées ont autorisées sur le territoire communautaire et qu'elles ne seront en aucune manière sanctionnées.

(204) Compte tenu de la gravité de l'infraction, qui consiste à empêcher le commerce parallèle, il convient, dans l'intérêt de l'efficacité des mesures prescrites, de menacer l'entreprise concernée d'une astreinte.

F. *Destinataire de la décision*

(205) La Commission considère que c'est la société Volkswagen AG qui est responsable. Audi AG est une filiale à 98,99 % et Autogerma SpA une filiale à 100 % de Volkswagen AG. Volkswagen AG est donc responsable de leur action ([165]). En outre, Volkswagen AG avait connaissance des activités de ses filiales: au chapitre 1 point C II 2, il est dit que Volkswagen et Audi souhaitaient toutes deux le fractionnement de la marge des concessionnaires; la politique d'Autogerma en matière de primes a été approuvée par Volkswagen AG (lettre à Volkswagen citée au chapitre 1, point C I, dans les notes 15, 16 et 17, ainsi qu'au chapitre 1, point C II 2); les livraisons sur le marché italien ont été restreintes tant par Volkswagen que par Audi et ont donc été approuvées par Volkswagen AG (chapitre 1, point C II 4); l'interdiction des livraisons croisées a été approuvée par Volkswagen AG (lettre citée au chapitre 1, point C I dans la note 16 et au chapitre 1, point C II 5). Volkswagen et Audi ont surveillé les réimportations pour leur marque respective (chapitre 1, point C I). Volkswagen AG avait connaissance du fait que Autogerma s'était mise d'accord avec les concessionnaires pour imposer la signature d'un engagement aux consommateurs finals (chapitre 1, point C II 7). Le comportement vis-à-vis des consommateurs finals témoignait, lui aussi, d'une telle tactique dilatoire (chapitre 1, point C I). L'attitude de Autogerma vis-à-vis des concessionnaires était connue de Volkswagen et approuvée par elle.

G. *Article 15 du règlement n° 17*

(206) Conformément à l'article 15, paragraphe 2, du règlement n° 17, la Commission peut, dans le cadre fixé par cet article, infliger des amendes lorsque les entreprises, de propos délibéré ou par négligence, ont commis une infraction aux dispositions de l'article 85, paragraphe 1, du traité.

(207) La Commission estime que, dans le cas présent, il convient d'infliger une amende à Volkswagen AG. Aucune amende ne sera infligée à Audi AG ni à Autogerma SpA, dans la mesure où leur comportement peut être imputé à Volkswagen AG.

(208) Les concessionnaires italiens, en tant que participants avec Volkswagen, Audi et Autogerma, à l'accord visant à empêcher ou restreindre les exportations parallèles, sont les victimes de la politique restrictive mise en place par leurs cocontractants, qu'ils ont dû approuver sous la contrainte. Il n'y a pas eu de participation active de leur part. Par conséquent, la Commission ne leur inflige pas d'amende.

(209) Pour déterminer l'amende, la Commission doit tenir compte de tous les éléments pertinents, notamment de la gravité et de la durée de l'infraction. La gravité dépend du type d'infraction, de ses effets sur le marché et de la taille du marché concerné.

(210) Le fait d'entraver les exportations parallèles de véhicules par les consommateurs finals et les livraisons croisées au sein du réseau de concessionnaires est un obstacle à l'objectif de création d'un marché commun, qui est l'un des principes fondamentaux du traité. Cela constitue donc déjà à ce stade une infraction qui doit être considérée comme particulièrement grave.

(211) La Commission a déjà examiné de nombreux cas d'empêchement d'importations parallèles et les règles applicables en la matière sont déjà fixées depuis de nombreuses années.

(212) De tous les constructeurs de véhicules à moteur dans la Communauté, le groupe Volkswagen a la part de marché la plus élevée.

(213) L'infraction a eu des effets directs sur le marché italien pour la vente de véhicules à moteur neufs, en rendant substantiellement difficiles, voire temporairement impossibles, les ventes de véhicules pour exportations parallèles par les consommateurs finals. En parallèle, l'infraction a également eu des effets sur les marchés des véhicules à moteur neufs, particulièrement en Allemagne et en Autriche, mais également sur les marchés dans tous les autres États membres. Les concessionnaires agissant sur ces marchés ont été mis à l'abri d'une concurrence par les prix en provenance d'Italie.

(214) Volkswagen AG savait que lesdites mesures visaient ou étaient au moins intentionnellement conçues de manière à empêcher les exportations parallèles de véhicules en provenance d'Italie par les consommateurs finals, mais également les intermédiaires; et restreignaient la concurrence. De même, Volkswagen AG était conscient que son comportement constituait une infraction à l'article 85 du traité. Ceci ressort clairement de la note interne «Reimporte Italien» (Réimportations en provenance d'Italie) du 23 février 1995 (note 80). D'après cette note, Volkswagen AG était conscient des effets de la politique de marges et qualifiait le procédé lui-même de «très susceptible d'attirer une amende». Le caractère délibéré de cette politique peut être mieux apprécié encore à travers les mesures de contrôle et de pénalisation des concessionnaires. Une note de Audi (note 17) déclare qu'il serait «quelque peu risqué» de «faire le lien entre» les mesures prises en Italie «avec l'empêchement des réimportations. . .», et propose que les mesures «devraient être communiquées oralement entre les

régions». En outre, les documents concernant ou liés à l'interdiction/restriction d'exportations ont toujours été traités sous la rubrique «confidentiel» ou «très confidentiel» (chapitre 1 point C II 1 b), et les documents auxquels il est fait référence dans les notes 74 à 77). Au total, on peut conclure de ceci que Volkswagen a commis une infraction de propos délibéré à l'article 85, paragraphe 1, du traité ([166]).

(215) L'infraction commise par Volkswagen est, dans sa totalité, une violation très grave de l'article 85 du traité. Ceci se vérifie tant pour le régime de prime introduit depuis le 31 décembre 1987 (considérants 73 et suivants) que pour les mesures de renforcement (considérants 82 à 99) prises de 1993 à 1995 pour mieux gêner ou prévenir le commerce parallèle. En conséquence, une amende doit être infligée de manière à sanctionner de manière appropriée cette très grave infraction, et de manière à exclure toute répétition par son effet dissuasif. La Commission considère qu'une somme de 50 millions d'écus est un montant approprié comme base pour la détermination du montant de l'amende.

(216) Un autre facteur permettant de déterminer le montant de l'amende est, aux termes de l'article 15, paragraphe 2, du règlement n° 17, la durée de l'infraction. L'infraction commise par Volkswagen peut être constatée depuis le 30 décembre 1987 au moins. À l'heure actuelle, elle n'est pas complètement terminée.

(217) L'infraction a duré plus de dix ans et était donc de très longue durée. D'après les lignes directrices pour le calcul des amendes infligées en application de l'article 15, paragraphe 2, du règlement n° 17 et de l'article 65, paragraphe 5, du traité CECA (JO C 9 du 14. 1. 1998, p. 3), le montant fixé pour la gravité de l'infraction peut être majoré d'un pourcentage allant jusqu'à 10 % par année d'infraction. Pour la période allant de 1988 à 1992, et pour l'année 1997, la Commission estime qu'une majoration de 5 % par année est appropriée. L'infraction a été intensifiée pendant la période allant de 1993 à 1996, durant laquelle un grand nombre de mesures de renforcement ont été mises en place. Pour chacune de ces années, la Commission estime qu'une majoration du montant fixé pour la gravité du pourcentage maximal de 10 % est appropriée. Ceci justifie une majoration du montant mentionné au considérant 215 de 35 millions d'écus — qui aboutit à un montant de base de 85 millions d'écus.

(218) En outre, la détermination de l'amende doit prendre en compte des circonstances aggravantes et atténuantes.

(219) La Commission a signalé à Volkswagen AG dans deux lettres [lettres de la DG IV du 24 février 1995 (*D/12803) et du 2 mai 1995 (*D/15797)], précisément en ce qui concerne la situation en Italie, que le fait d'empêcher/restreindre les exportations parallèles à partir de l'Italie constituait une infraction aux règles de concurrence de la Communauté. Il ressort de la note du 24 mars 1995, intitulée «Reimporte Italien» (note 91), trouvée par la Commission lors de la vérification, que au moins la première lettre de la Commission a fait l'objet de consultations chez VW et Audi, sans que les deux entreprises en aient tiré les conséquences qui s'imposaient sur le plan juridique. Il est exact que Autogerma SpA a adressé aux concessionnaires une circulaire datée du 16 mars 1995 (une copie a également été envoyée à la Commission), dans laquelle les dispositions du règlement (CEE) n° 123/85 et de leurs contrats de concession sont rappelées aux concessionnaires. Dans les faits, cependant, rien n'a été mis en œuvre pour éliminer les restrictions de vente aux consommateurs finals et aux intermédiaires qui avaient été précédemment imposées. En particulier, les contrats de concession n'ont pas été modifiés en conséquence. Le fait que, suite aux lettres de la Commission, Volkswagen n'a pas mis fin à l'infraction tout en laissant croire à la Commission que les violations étaient terminées, est considéré comme une circonstance aggravante dans la détermination du montant de l'amende.

(220) Constitue une autre circonstance aggravante le fait que Volkswagen a utilisé la situation de dépendance existant entre un constructeur de véhicules à moteur et ses concessionnaires pour entraver et empêcher les ventes de concessionnaires à des consommateurs finals ne résidant pas dans leur territoire contractuel. De ce fait, un nombre important de concessionnaires contractuels italiens, qui sont des entreprises juridiquement et économiquement indépendantes, ont enregistré des pertes de chiffre d'affaires parfois substantielles. Les pressions exercées sur les concessionnaires par Volkswagen et les entreprises de son groupe ont culminé avec la menace pour plus de cinquante concessionnaires de voir leur contrat résilié dans le cas où ils continueraient de vendre des véhicules à des clients étrangers, consommateurs finals inclus. En définitive, douze contrats de concession ont été résiliés, mettant en danger l'existence des entreprises concernées (considérants 93 et 94, 142 et 177).

(221) Eu égard à ces circonstances aggravantes, une augmentation du montant de l'amende de 20 %, c'est-à-dire jusqu'à 17 millions d'écus, apparaît justifiée.

(222) La lire italienne a subi deux dévaluations fortes en septembre 1992 et en mars 1995.

Dans sa communication ([167]) relative à l'impact des fluctuations monétaires sur le marché intérieur, la Commission avait constaté que le secteur automobile était particulièrement sensible aux fluctuations monétaires et que les exportateurs des pays dont la monnaie s'est appréciée ont rencontré des difficultés dans les pays dont la monnaie s'est dépréciée.

Toutefois, la Commission avait clairement établi dans cette même communication, que la mise en place de pratiques anticoncurrentielles sous la forme de limitation des importations parallèles liées à des mouvements de taux de change contreviendrait clairement aux règles communautaires de la concurrence.

Cette dépréciation de la lire italienne ne permettrait donc en aucun cas à Volkswagen de se soustraire au droit de la concurrence.

Cela ne peut dès lors pas être retenu à titre de circonstance atténuante pour le calcul de l'amende,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La société Volkswagen AG a, conjointement avec ses filiales Audi AG et Autogerma SpA, commis des infractions à l'article 85, paragraphe 1, du traité en convenant, avec les concessionnaires italiens de son réseau de distribution, d'accords visant à interdire ou à restreindre toute vente à des utilisateurs finals d'autres États membres, — que ceux-ci passent commande personnellement ou utilisent les services d'un intermédiaire mandaté — ainsi qu'à d'autres concessionnaires du réseau dans un autre État membre.

Article 2

La société Volkswagen AG doit immédiatement mettre fin aux infractions constatées à l'article 1er, et ne peut pas remplacer les restrictions en cause par d'autres restrictions ayant le même objectif. La société Volkswagen AG doit notamment dans un délai de deux mois à compter de la notification de la présente décision:

a) modifier le contrat de concession conclu avec les concessionnaires italiens, afin que le versement des primes ne soit plus subordonné à la réalisation de la vente d'un véhicule à l'intérieur du territoire contractuel ou vers un autre État membre;

b) indiquer par circulaire aux concessionnaires italiens que le régime de marge introduit par les circulaires du 20 octobre 1994 et du 2 novembre 1994 est supprimé pour autant que la marge est plus faible lors d'une vente d'un véhicule réalisée vers un autre État membre qu'à l'intérieur du territoire contractuel;

c) indiquer par circulaire aux concessionnaires italiens que toutes les restrictions relatives aux livraisons croisées à des concessionnaires du réseau dans d'autres États membres sont supprimées, en attirant leur attention sur le fait qu'il n'est plus nécessaire d'obtenir l'accord préalable de l'importateur et que les concessionnaires n'auront plus à craindre de sanctions, sous forme de restriction des livraisons ou de résiliation du contrat de concession, lorsqu'ils effectueront une vente à des consommateurs finals venant d'autres États membres — que ceux-ci passent commande personnellement ou utilisent les services d'un intermédiaire mandaté;

d) informer par circulaire l'ensemble des concessionnaires du réseau de distribution VW/Audi de la Communauté européenne de la suppression de l'ensemble des restrictions affectant les livraisons croisées de l'Italie vers d'autres États membres;

e) donner instruction à sa filiale Audi AG d'adresser des circulaires portant sur les points mentionnés aux points a) à d) à ses concessionnaires dans la Communauté ainsi qu'à sa filiale Autogerma SpA, d'adresser des circulaires portant sur les points mentionnés aux points a), b) et c) à ses concessionnaires italiens.

Article 3

Une amende d'un montant de 102 000 000 d'écus (cent deux millions d'écus) est infligée à Volkswagen AG en raison de la gravité de l'infraction à l'article 85, paragraphe 1, du traité.

Article 4

L'amende fixée à l'article 3 est payable en écus dans les trois mois suivant la date de notification de la présente décision, sur le compte bancaire de la Commission des Communautés européennes, repris ci-dessous:

310-0933000-43
Banque Bruxelles Lambert
Agence européenne
Rond-Point Schuman 5
B-1040 Bruxelles.

Après expiration de ce délai, des intérêts de retard deviennent exigibles. Sur ce point, le taux applicable est celui que l'Institut monétaire européen applique aux transactions en écus. La date de comptabilisation est le premier jour du mois au cours duquel la décision a été adoptée. Un supplément de 3,5 (trois et demi) points de pourcentage supplémentaire est appliqué. Au total le taux d'intérêt est de 7,75 %.

Article 5

En ce qui concerne les obligations mentionnées à l'article 2, Volkswagen AG sera passible d'une astreinte d'un montant de 1 000 écus pour chaque jour de retard dans l'exécution de la présente décision. Le retard sera comptabilisé à compter de la date d'expiration du délai de deux mois prévu pour l'exécution de la présente décision.

Article 6

La société Volkswagen AG, D-38436 Wolfsburg, est destinataire de la présente décision.

La présente décision forme titre exécutoire au sens de l'article 192 du traité CE.

Fait à Bruxelles, le 28 janvier 1998.

Par la Commission

Karel VAN MIERT

Membre de la Commission

Notes

Dans le texte des notes des documents marqués par une astérisque sont classés confidentiels par les parties, les documents marqués par deux astérisques sont classés très confidentiels par les parties

([1]) JO 13 du 21. 2. 1962, p. 204/62.

([2]) JO 127 du 20. 8. 1963, p. 2268/63.

([3]) Note: «Italien», datée du 19. 9. 1994 (Audi, AU-MW D 32).

([4]) Communication interne/note: «Reimporte», datée du 3. 3. 1994 (Volkswagen, AU-GK D 3); communication interne/note: «Reimporte Audi», datée du 10. 5. 1994 (Volkswagen, AU-VE G D 38).

([5]) Liste: «In Deutschland zugelassene Re-Importfahrzeuge (Italien)», datée du 6. 4. 1995 (Volkswagen, VW-DB B 9 Sekretariat Santelmann, dossier «Re-Importe»); communication interne/note: «Reimporte Audi», datée du 8. 5. 1995 (Volkswagen, AU-VE D 106).

([6]) Communication interne/note: «Reimporte», datée du 3. 3. 1994 (Volkswagen, AU-GK D 3); communication interne/note: «Reimporte Audi,» datée du 10. 5. 1994 (Volkswagen, AU-VE G D 38); communication interne/note: «Re-Importe Audi», datée du 9. 2. 1995 (Volkswagen, AU-VE C D 78); communication interne/note: «Re-Importe Audi», datée du 8. 5. 1995 (Volkswagen, AU-VE D 106); communication interne/note: «Re-Importe Audi», datée du 21. 8. 1995 (VW, AU-KS B 6).

([7]) Communication interne/note: «Reimporte», datée du 3. 3. 1994 (Volkswagen, déjà cité, voir note 4); communication interne/note: «Re-Importe VW», datée du 8. 5. 1995 (Volkswagen, AG 000345).

([8]) Liste: «Graumarkt/Projekt», datée 1/95 (Audi, AU-VE C D 85); liste: «Graumarkt Italien», datée du 5. 2. 1995 (Audi, AU-VE C D 86); liste: «Vendite veicoli nuovi fuori territorio», datée du 17. 2. 1995 (Audi, AU-VE G D 28).

([9]) Communication interne/note: «Reimporte», datée du 3. 3. 1994 (Volkswagen, déjà cité, voir note 4); liste: «In Deutschland zugelassene Re-Importfahrzeuge (Italien)», datée du 6. 4. 1995 (Volkswagen, VW-DB B 9 Sekretariat Santelmann, dossier «Re-Importe», déjà cité, voir note 5); communication interne/note: «Re-Importe VW», datée du 8. 5. 1995 (Volkswagen, déjà cité, voir note 7).

([10]) Communication interne/note: «Reimporte», datée du 3. 3. 1994 (Volkswagen, déjà cité, voir note 4); communication interne/note: «Reimporte Audi», datée du 8. 5. 1995 (Volkswagen, déjà cité, voir note 6).

([11]) Prix de vente des voitures neuves dans l'Union européenne, Commission des Communautés européennes, direction générale IV «-Concurrence», plusieurs éditions.

([12]) On trouvera des informations détaillées sur les divers modèles et sur la méthode de calcul dans les communiqués de presse suivants: IP/93/545 du 1. 7. 1993; IP/93/1201 du 22. 12. 1993; IP/94/704 du 26. 7. 1994; IP/95/50 du 19. 1. 1995; IP/95/768 du 24. 7. 1995 et IP/96/145 du 15. 2. 1996. Les données relatives à l'Autriche ne sont disponibles qu'à partir de l'adhésion de cet État, le 1. 1. 1995.

([13]) JO L 15 du 18. 1. 1985, p. 16.

JO L 145 du 29. 6. 1995, p. 25.

([14]) Lettre à Volkswagen: Parallelexporte, datée du 21. 9. 1994 (Autogerma, AG 000878):

«[. . .] L'ensemble du réseau de vente italien est très préoccupé par la réalisation des objectifs de vente et par la nécessité de prolonger les succès déjà obtenus. Cette nécessité a conduit plusieurs partenaires, pressés par des réseaux de vente extérieurs (notamment de nombreux concessionnaires Volkswagen et Audi étrangers), à effectuer des ventes également sur des territoires éloignés de la zone contractuelle, parfois même à l'étranger.

L'intervention de Autogerma a par conséquent pour but de renvoyer les concessionnaires Volkswagen et Audi à leur territoire contractuel de vente, au moyen de contrôles portant sur le respect du contrat, notamment en ce qui concerne les activités de vente dans le territoire même; ces contrôles sont effectués dans chaque entreprise (ils ont débouché sur la résiliation de six contrats de concession pour non-respect des dispositions contractuelles, en tenant compte des échéances prévues, soit l'extinction des contrats à la fin de 1994 ou à la mi-1995. Nous avons l'intention, chez d'autres concessionnaires, d'invoquer le non-respect, à la suite de certains "résultats d'audits" concernant les livraisons, pour obtenir des informations plus précises sur les consommateurs finals ayant acheté les véhicules en question.

Nous allons développer davantage cette démarche au sein du réseau de vente. Le projet prévoit une nouvelle structure de marge avec une importance encore accrue, dans le cadre de laquelle le taux des *maggiori-sconti* (primes), qui est subordonné au respect des obligations contractuelles sur le plan tant quantitatif que qualitatif, est relevé et la ristourne fixe sur les factures de véhicules, réduite, ce qui permet de mieux répartir les marges qui sont à notre charge [. . .]

Annexe à la lettre Comiorg/EP/st., du 21 septembre 1994.

Ventes hors du territoire contractuel et/ou par des circuits non agréés

Mesures préventives	*Mesures de contrôle*	*Sanctions*
1. Indications générales lors de chaque entretien	1. Contrôle des immatriculations/des ventes	1. Entretien d'avertissement
2. Instructions lors de chaque entretien	2. Audit	2. Lettre de mise en garde
3. Mise en demeure écrite de respecter les clauses contractuelles	3. Contrôles hors du territoire contractuel	3. Blocage du *maggior sconto* (prime)
		4. Résiliation du contrat de concession [. . .]»

([15]) Lettre ** à Volkswagen: «Measures to control and prevent reexport», datée du 26. 9. 1994 (Autogerma, AG 000905).

Mesures destinées à contrôler et à empêcher les réexportations

«. . . Nous référant à nos entretiens de Vérone des 15 et 16 septembre (avec MM. Schlesinger, Bertino, De Simone, Wichmann et Kuhn) et aux conversations téléphoniques ultérieures sur ce sujet, nous confirmons par la présente les principales mesures prises par Autogerma en vue de contrôler et d'empêcher les réexportations:

— circulaire aux concessionnaires expliquant les contraintes imposées par le règlement communautaire (CEE) n° 123/85,

— augmentation plus que proportionnelle des prix de catalogue (avec les conséquences connues sur l'indice des prix et le volume des ventes),

— contrôles chez les concessionnaires suspects,

— à l'assemblée de concessionnaires de Vérone le 14 juillet 1994, le président d'Autogerma recommande avec vigueur de vendre les voitures importées en Italie, et plus particulièrement dans leur territoire contractuel,

— même recommandation au groupe de concessionnaires *marketing* , réuni à Vérone le 27 juillet,

— le président de Autogerma réitère une nouvelle fois la recommandation lors du congrès qui a eu lieu les 3 et 4 septembre à Paris, à l'occasion de la sortie de la nouvelle Polo,

— M. Schlesinger a également fait une mise au point sans ambiguïté le 4 septembre, à Paris, lors du conseil des concessionnaires, en vue d'éviter les réexportations de la nouvelle Polo et, d'une façon générale, des voitures importées par Autogerma,

— par une note interne du 28 juin adressée à la direction de Autogerma, le président se réserve le droit d'approuver ou de refuser la prime trimestrielle pour toutes les ventes hors territoire,

— la prime trimestrielle, bloquée pour toutes les ventes hors territoire, sera versée, à partir du prochain trimestre, exclusivement sur la base des immatriculations,

— pour les actions promotionnelles également, qui visent essentiellement les consommateurs finals, l'immatriculation en Italie sera requise pour pouvoir bénéficier des mesures concernées, qui consistent généralement dans des accessoires, une promesse de rachat ou des facilités de financement,

— les commandes des concessionnaires seront contrôlées quotidiennement; les commandes supérieures à 10 % de la demande nécessitent une approbation spéciale avant d'être acceptées,

— des lettres individuelles de dissuasion seront envoyées aux concessionnaires concernés par les réexportations,

— les acheteurs présumés étrangers devront s'engager à ne pas revendre la voiture avant un certain nombre de mois; des sanctions sont prévues dans le contrat,

— les concessionnaires récidivistes recevront un préavis (jusqu'à présent, six concessionnaires sont concernés). Cette mesure sera cependant toujours appliquée avec précaution, afin d'éviter les actions en justice et les frais, ainsi que le préjudice ne matière d'image qu'elle entraîne. De plus, il pourrait être difficile, voire impossible, de trouver des remplaçants pour l'instant, ce qui entraînerait des problèmes supplémentaires de couverture du territoire,

— accroissement du stock de Autogerma afin de réduire les coûts d'investissement des concessionnaires; cette mesure est destinée à empêcher ceux-ci de chercher des circuits de vente non souhaités.

Cette politique a pour conséquence que Autogerma possède toujours le stock suivant d'invendus très anciens:

Voitures de plus de 14 mois	41
Voitures de plus de 13 mois	48
Voitures de plus de 12 mois	323
Voitures de plus de 11 mois	656
Voitures de plus de 10 mois	915
Voitures de plus de 9 mois	1 460
Total	3 443

— les actions promotionnelles sont conçues de manière que les voitures bénéficient d'une valeur ajoutée par le montage d'accessoires, afin que les concessionnaires ne sollicitent pas davantage leur marge pour la réexportation,

— des représentants sur place surveillent les diverses situations et signalent, le cas échéant, les activités de réexportation des concessionnaires,

— la distribution de la nouvelle Polo sera sévèrement contrôlée. Les concessionnaires ayant déjà effectué des réexportations verront leur approvisionnement réduit,

— notre département *marketing* étudie actuellement de nouveaux modèles promotionnels réservés à l'Italie et inconnus à l'étranger. Ces modèles pourraient être lancés en 1995.

Nous sommes convaincus que, grâce à ces mesures, nous pourrons peut-être réduire radicalement les réexportations si des mesures sont également prises en Allemagne, où les concessionnaires cherchent continuellement des voitures neuves et se mettent directement en rapport avec nos concessionnaires, et s'il est interdit à des entreprises comme VAGAS de faire des offres intéressantes à nos concessionnaires qui sont actuellement dans le rouge [. . .]»

([16]) Note: «Maßnahmen durch Autogerma zur Vermeidung von Re-Exporten», datée du 6. 2. 1995 (Volkswagen, VW-KH HDK Re-Exporte):

«. . .

— informations écrites (concessionnaires) sur la directive communautaire n° 123/85,

— audits répétés chez divers concessionnaires, mises en garde, réduction de primes, 11 résiliations (volume menacé: environ 8 800 véhicules en 1995), voir annexe,

— prime (trimestre) payée sur la base des immatriculations de véhicules dans la zone contractuelle,

— augmentation plus que proportionnelle des prix catalogue,

— éviter la surcharge de véhicules en stock au niveau du détaillant,

— fractionnement de la marge pour la Polo A 03,

  — 8 % directement au moment de l'établissement de la facture,

  — 5 % lorsque l'immatriculation dans la zone contractuelle est attestée,

  — 3 % prime (objectif, satisfaction clientèle, normes d'exploitation),

— autres (voir lettre AG du 26. 9. 1994) . . .»

([17]) Communication: «Grauimporte Italien», datée du 12. 12. 1994 (Audi, AU-DH C Doc 1).

([18]) Note: «Measures to control and prevent reexport», datée du 15. 3. 1995 (Autogerma, AG 000253)

Mesures pour contrôler et empêcher les réexportations

Période	Mesures d'empêchement	Période	Mesures de contrôle	Période	Sanctions
15.10.1991-28.1.1993-1.7.1993 11.8.1993-12.10.1993-15.10.1993 6.6.1994-21.3.1995 (fin)	Circulaire sur les limites imposées par le règlement (CEE) n° 123/85	Depuis le 2e quadrimestre de 1994	Contrôle des livraisons et des immatriculations	Temporaire	Réunions avec les concessionnaires et avertissements
Temporaire	Recommandation pressante lors de la réunion générale	Depuis le 2e quadrimestre de 1994	Contrôles chez les concessionnaires suspects	7.12.1993 et 24.2.1995	Lettre de mise en garde
Temporaire	Recommandation pressante lors de la réunion avec les concessionnaires	Depuis le 2e quadrimestre de 1994	Contrôle quotidien des commandes des concessionnaires	Depuis le 3e quadrimestre de 1993	Prime trimestrielle bloquée pour les ventes hors territoire
		depuis le 2e quadrimestre de 1994	Documents d'immatriculation exigés pour les actions promotionnelles	Depuis le 1er quadrimestre de 1995	Prime trimestrielle de vente versée uniquement en cas de nouvelle immatriculation
		Depuis le 3e quadrimestre de 1994	Contrôle de la distribution de la Polo et de l'A 4	Depuis 6/1994	Résiliation du contrat de concession

[les indications de date figurant dans cette note doivent être lues comme suit:

«2° F.M.P. 94» signifie «second four month' period 94», cette mesure a donc pris effet au 1. 5. 1994;

«3° F.M.P. 94» signifie «third four month' period 94», cette mesure a donc pris effet au 1. 9. 1994;

«3° F.M.P. 93» signifie «third four month' period 93», cette mesure a donc pris effet au 1. 9. 1993;

«1° F.M. 95» signifie «first four month' (period a sans doute été omis, note de l'auteur) 95», cette mesure a donc pris effet au 1. 1. 1995].

([19]) Voir par exemple la lettre à Audi: «Ermittlung von Reimporten», datée du 3. 5. 1994 (KBA, AU-VE D 113).

([20]) Lettre à Audi: «Ermittlung von Reimporten», datée du 20. 4. 1994 (KBA, AU-VE D 114).

([21]) Courrier électronique: «(Re-) Importe, Herstellerbescheinigungen», daté du 26. 1. 1995 (Audi, AU-KS B 9).

([22]) Voir, par exemple, la liste: «Reexporte VW 1993», datée du 30. 3. 1994 (Autogerma, AG 000184).

([23]) Les numéros de châssis proviennent notamment des certificats de conformité demandés au constructeur par le client ou par des distributeurs ne faisant pas partie du réseau et agissant au nom du client; ledit certificat doit être présenté aux autorités allemandes en vue de l'immatriculation (voir, par exemple, la communication à Autogerma: «Von Privatpersonen (Firmen oder verdächtigten Personen) angeforderte Herstellerbescheinigungen» sans date (Audi, AU-VE G D 19); communications à Autogerma: «Reimporte», datées des 12 et 17. 1. 1995 (Audi, AU-MW 11)). Conformément à la directive du ministère fédéral des transports, la présentation d'un certificat de conformité (ou d'une «fiche de données») était exigée depuis le 1. 12. 1994 pour tous les véhicules importés ou réimportés (voir courrier électronique: «(Re-) Importe, Herstellerbescheinigungen», daté du 26. 1. 1995 (Audi, AU-KS B 9), bien que la directive en question n'ait apparemment pas été mise en œuvre dans tous les *Länder* (télécopie à Audi: «Verfahren gegen Reimporteure», datée du 24. 3. 1995 (Volkswagen, AU-GK E 4).

([24]) Par exemple: courrier électronique à Autogerma: «RE-Import», daté du 26. 4. 1994 (Audi, AU-GK 3); note: «Re-Import Italien», datée du 19. 8. 1994 (Audi, AU-GK D 3); communication à Autogerma: «Fahrzeug-Kaufverträge», datée du 26. 1. 1995 (Audi, AU-MW D 27); courrier électronique à Autogerma: «fahrgestellnr», daté du 15. 3. 1995 (Audi, AU-VE D 63); courrier électronique à Autogerma: «fahrgestellnr», daté du 21. 3. 1995 (Audi, AU-VE G D 62).

([25]) Lettre (télécopie) à Audi: «Parallel-Markt», datée du 21. 3. 1995 (Autogerma, AU-VE C D 60).

([26]) Lettre à Autogerma: «Verkauf von Volkswagen und Audi Fahrzeugen an gewerbliche Wiederverkäufer», datée du 18. 1. 1995 (Volkswagen, AG 000333).

([27]) Courrier électronique à Audi: «A 4 Privat», daté du 24. 2. 1995 (Audi, AU-MW D 3).

([28]) Communication: «Anschreiben Graumarkt», datée du 16. 3. 1995 et circulaire adressée aux concessionnaires, datée du 14. 3. 1995 (Audi, AU-GK D 3).

([29]) Porsche Austria Gesellschaft m.b.H. & Co. est l'importateur général de Volkswagen, Audi et Porsche en Autriche.

([30]) Télécopie à Audi: «Grauimport», datée du 18. 5. 1995 (Porsche Austria, AU-VE 2).

([31]) Télécopie à Audi: «Grauimporte», datée du 27. 3. 1995 (Porsche Austria, AU-VE 5 et WV-KH K-15 HDK, classeur Re-exporte); dans le même contexte, télécopie à Autogerma, datée du 5. 7. 1995 (Porsche Austria, AU-VE D 137). Traduction de l'extrait cité au considérant 145:

«. . . Les entretiens que nous avons eus récemment avec les concessionnaires des territoires concernés nous ont permis de constater que les importations grises avaient faibli. C'est ainsi que, à l'heure actuelle, aucune A4 n'a encore été importée d'Italie en Autriche.

Les mesures que vous avez prises, conjointement avec l'importateur italien, semblent donc être efficaces. Nous vous adressons nos plus vifs remerciements, à vous et à tous ceux qui y ont pris part . . .»

([32]) Communication: «Reimporte; Standard-Schreiben», datée du 27. 1. 1994 (Audi, AU-DH C Doc 7).

([33]) Voir, par exemple, la lettre à Wieser, datée du 17. 2. 1995 (Audi, AU-KS A 2); lettres à Petersen, datées des 3 et 10. 4. 1995 (AU-MW D 3).

([34]) Note: «Empfehlungen für Korrespondenzfälle und Auskünfte bei Anfragen europäischer Privatkunden», sans date (Volkswagen, VW-KH K 35 et 36). Traduction de l'extrait cité au considérant 163:

«. . . ne donner en aucun cas l'impression que, sur instructions de VW AG, d'Autogerma ou d'employés de ces sociétés, aucune information de doit être transmise à des clients privés ou à des intermédiaires agréés . . .»

([35]) Télécopie à Autogerma: «Kunde N. Lenz», datée du 9. 6. 1995 (Volkswagen, VW-KH K 26).

([36]) Par exemple, lettre à Autogerma: «Auto Pedross — Verkauf an deutsche Privatkunden», datée du 1. 3. 1995 (Volkswagen, VW-SR R 20); lettre à la Commission: «Beschwerde», datée du 27. 4. 1995 (Bernhard, VW-DB B 18); note: «Anruf eines Kunden», datée du 7. 7. 1995 (Volkswagen, VW-KH K-38); lettre à Audi: «Kauf eines Audi in Italien», datée du 8. 8. 1995 (Simon, AU-VE G D 12); télécopie à Autogerma: «Kunde Keppler», datée du 14. 8. 1995 (Volkswagen, AG 000530).

([37]) Par exemple, lettre à Autogerma, datée du 7. 2. 1995 (Friedrich, AG 000202).

([38]) Lettre à Friedrich: «Kauf eines Polo», datée du 24. 2. 1995 (Autogerma, AG 000200/note 37); se référant à cette lettre, Autogerma a confirmé à Volkswagen la situation en matière de livraison: «[. . .] nous avons de très grosses difficultés de livraison pour de nombreux modèles, notamment Polo et Audi A4» et recommande par conséquent de renvoyer le client à un concessionnaire allemand (télécopie à Volkswagen: Briefe von H. Dieter Friedrich), datée du 27. 1. 1995 (Autogerma, AG 000204/note 37).

([39]) Par exemple, lettre à Baur: «Autokauf in Italien», datée du 14. 6. 1995 (Autogerma, AG 000269).

([40]) Par exemple, lettre à Volkswagen: «Parallelexporte», datée du 21. 9. 1994 (Autogerma, déjà cité, note 14).

([41]) Par exemple, télécopie à Autogerma: «Händleraudits Re-Importe Italien», datée du 26. 11. 1993 (Volkswagen, AG 000054); lettre à Audi: «Export von Parallelfahrzeugen», datée du 30. 1. 1995 (Autogerma, AG 000195).

([42]) Note: «Measures to control and prevent reexport», datée du 15. 3. 1995 (Autogerma, déjà cité, note 18); lettre ** à Audi: «Measures to control and prevent reexport», datée du 26. 9. 1994 (Autogerma, déjà cité, note 15); note: «Maßnahmen der Autogerma zur Unterbindung von Reexporten aus Italien», datée du 31. 1. (1994) (Autogerma, VW-SR R 6); compte rendu/rapport: «Besuch bei Autogerma», datée du 10. 2. 1995 (Audi, AU-MW D 37).

([43]) Par exemple, lettre ** à Volkswagen: «Measures to control and prevent reexport», datée du 26. 9. 1994 (Autogerma, AG 000634).

([44]) Note interne *: «Auditing sull'attività di vendita della Concessionaria Brenner Garage BZ sino al 30 novembre 1994», datée du 13. 1. 1995 (S.E.V.O., AG 000761); note interne *: «Attività di vendita della Conc.ia Autosacchetti di Gorizia dall'1/1/94 al 20/5/94», datée du 4. 6. 1994 (S.E.V.O., AG 000865); note interne *: «Attività di vendita della Conc.ia Autosalone Catullo di Trieste dal 16/2/94 al 20/5/94», datée du 4. 6. 1994 (S.E.V.O., AG 000867).

([45]) Par exemple, note interne *: «Visita alla Conc.a NECKER di Milano/MI — controllo dell'attività di vendita», datée du 17. 12. 1993 (S.E.V.O., AG 000223); note interne: «Attività di vendita della Concessionaria Dorigoni di Trento», datée du 17. 12. 1993 (S.E.V.O., AG 000480).

([46]) Lettre à Audi: «Attività di vendita in Paesi esteri», datée du 4. 10. 1993 (Autogerma, AG 000840).

([47]) Compte rendu/rapport: «Besuch bei Autogerma», datée du 10. 2. 1995 (Audi, déjà cité, note 42).

([48]) Lettre à Volkswagen: «Measures to control and prevent reexport», datée du 26. 9. 1994 (Autogerma, déjà cité, note 15).

([49]) Communication interne/note: «Ergänzung zur Rücksprache 027 vom 19. 07. 94 ...», datée du 12. 12. 1994 (Volkswagen, déjà cité, note 71); note: «Maßnahmen durch Antogerma zur Vermeidung von Re-Exporten», datée du 6. 2. 1995 (Volkswagen, déjà cité, note 16).

([50]) Communication interne/note: «Grauimporte Polo», datée du 7. 2. 1995 (Volkswagen, VW-DB B 25); communication interne/note: «Abmahnaktion gegen Reimporteure», datée du 13. 1. 1995 (Volkswagen, AU-GK E 1); «Marketingplan Deutschland 1995, Volkswagen Pkw», datée du 10. 1. 1995 (Volkswagen, VW-SD S1 et S2); note (manuscrite): «Verkauf an europäische Privatkunden und "echte" Vermittler)», datée du 4. 7. 1995 (Volkswagen, VW-KH K-37). Traduction de l'extrait cité au considérant 161:

«... Attention: retrait de l'exemption par catégories possible! ...»

et de l'extrait cité au considérant 162:

«... Pour des raisons politiques, il faut ici apaiser les esprits ...»

([51]) «Vorlage zur Vorstandssitzung am 13. 02. 1995: Enleitung von Maßnahmen gegen den Graumarkt/Grauimportmarkt», datée du 9. 2. 1995 (Audi, AU-MW 1); télécopie: «Beschluß des Vorstands Audi am 13. 2. 1995», datée du 20. 2. 1995 (Audi, AU-VE C D 79) et extrait du compte rendu 6/95 réunion de direction du 13. 2. 1995: «Einleitung von Maßnahmen gegen den Graumarkt/Grauimportmarkt» (Audi, AU-KS C).

([52]) Circulaire aux concessionnaires: «Graumarkt», datée du 20. 1. 1995 (Audi, AU-KS B 14); communication: «Information über Händleranschreiben», datée du 23. 1. 1995 (Audi, AU-VE G D 87).

([53]) Circulaire aux importateurs: «Graumarkt/Reimport», datée du 6. 2. 1995 (Audi, AU-VE G D 27); lettre à Autogerma: «Graumarkt/Reimport», datée du 15. 3. 1995 (Audi, AU-VE G D 72).

([54]) Par exemple, note: «Projektbeschreibung: Bekämpfung Graumarkt/Reimporte», datée du 14. 12. 1994 (Audi, AU-VE C D 49).

([55]) «Vorlage zur Vorstandssitzung am 13. 02. 1995», datée du 9. 2. 1995 (Audi, AU-KS C 12); note: «Graumarkt», sans date (Audi, AU-KS B 10).

([56]) Par exemple, note: «Bereich Graumarkt Analyse/Unterbindung Reimporte/Graumarkt», datée du 4. 10. 1995 (Audi, AU-VE D 128); note interne: «Sachbearbeiter Graumarkt», datée du 9. 2. 1995 (Audi, AU-VE D 103); note: «Projektbeschreibung Graumarkt/Reimporte», datée du 14. 12. 1994 (Audi, AU-VE D 130). Traduction de l'extrait cité au considérant 166:

«Description du projet: lutte contre le marché gris et les réimportations

Missions et objectifs

1. Lutter contre les réimportations
   — livraisons vers l'Allemagne
   — exportations illégales en provenance d'Allemagne
   — autres pays de l'Union européenne
2. Empêcher les livraisons à des revendeurs non agréés ...»

([57]) «Vorlage zur Vorstandssitzung am 13. 02. 1995», datée du 9. 2. 1995 (Audi, AU-KS C 12). Traduction de l'extrait cité au considérant 167:

«... 2. Situation de départ

On distingue deux types de réimportations:

a) les achats croisés de concessionnaires allemands à l'étranger;
b) les livraisons à des revendeurs n'appartenant pas au réseau de distribution (=concessionnaires du marché gris) ...»

([58]) Note (manuscrite) sans date (annexe à la note: «Stand Maßnahmen gegen Graumarkt», 25. 11. 1994 (Audi, AU-VE C D 71).

([59]) Compte rendu discussion interne: «Maßnahmen gegen Graumarkt/Reimporte», datée du 3. 2. 1995 (Audi, AU-KS B 11); «Vorlage zur Vorstandssitzung am 13. 02. 1995», datée du 9. 2. 1995 (Audi, déjà cité, note 57).

([60]) Par exemple, note: «Re-Import», datée du 29. 9. 1994 (Audi, AU-KS B 15).

([61]) Par exemple, lettre à Volkswagen: «Measures to control and prevent reexport», datée du 26. 9. 1994 (Autogerma, déjà cité, note 15).

([62]) Par exemple, lettre * à Baldan Auto: «Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale», datée du 20. 10. 1993 (Autogerma, AG 000293); lettre * à Silemotori Negro: «Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale», datée du 9. 3. 1994 (Autogerma, AG 000296); lettre à Audi: «Export aus Italien», datée du 13. 6. 1994 (Autogerma, AG 000852); lettre à Fantini et al.: «Vendite fuori zona», datée du 6. 3. 1995 (Eurocar, EU-GV 249): «... sono assolutamente vietate le vendite all'estero (anche die quelle vetture preventivamente immatricolate in Italia)»; l'extrait de cette lettre cité au point 127 est libellé comme suit:

«Nous avons déjà eu l'occasion de vous entretenir de la délicate question des ventes hors zone. Comme Autogerma n'entend plus tolérer une activité de vente excessive hors de sa propre zone de compétence, nous confirmons ce qui suit: les ventes à l'étranger sont absolument interdites (même pour les voitures préalablement immatriculées en Italie; toutes les ventes hors de la zone de compétence qui dépassent de 15 % les livraisons seront sanctionnées.»

Traduction de l'extrait cité au considérant 118:

«... Bien que les délais de livraison de l'Audi 80 aient été considérablement réduits (jusqu'à huit mois), les concessionnaires continuent à être contingentés. Un concessionnaire qui commande un nombre excessif d'Audi 80 n'est pas livré ...»

Traduction de l'extrait cité au considérant 171:

«... Autogerma a, à plusieurs reprises, averti des concessionnaires de limiter leurs ventes exclusivement au marché intérieur. Il y a même eu deux résiliations de contrats de concession ...»

(63) Compte rendu de l'inspection menée chez les revendeurs de Bolzano, Trento et Silandro, daté d'octobre 1995 (Commission).

(64) Par exemple, lettres * à Brenner Garage: «Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale», datée des 20. 10. 1993 et 15. 11. 1993 (Autogerma, AG 000724 et 000723); la lettre du 15. 11. 1993 citée au point 175 est libellée comme suit:

«... Objet: (Activités de vente organisées hors du territoire contractuel)

Nous nous référons à notre précédent courrier ORG/EP/cb du 20. 10. 1993, dont l'objet était identique.

Nous relevons avec une certaine perplexité que vous ne nous avez pas encore confirmé le contenu de notre lettre, auquel nous accordons une grande importance, et qui est aussi déterminant pour l'organisation des activités de vente de votre entreprise.

L'absence de réponse de votre part, permettez-nous de vous le rappeler, et, partant, l'absence de confirmation de votre part concernant la cessation de toute activité de vente organisée hors du territoire contractuel placé sous votre compétence aura les conséquences précisées dans l'avant-dernier paragraphe de notre lettre précitée.

Dans l'attente d'une réponse qui confirme donc votre accord avec les dispositions en vigueur, ...»

lettres à Autocommerciale SpA, Beikircher srl, F.LLI Zicari SpA: «Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale», datées du 20. 10. 1993 (Autogerma, AG 000289, 000294, 000838); lettres à Dr. Guy Beretich SpA, F.LLI Negro srl, Walter Bonazzi: «Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale», datées du 26. 11. 1993 (Autogerma, AG 000287, 000631, 000836); lettre à Brenner Garage SpA-AG: «Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale», datée du 29. 11. 1993 (Autogerma, AG 000721); lettres à Silvano IOB&C srl, Eurocar SpA: «Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale», datées du 9. 3. 1994 (Autogerma, AG 000285, EU 182); lettre à Bemi Auto srl: «Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale», datée du 4. 5. 1994 (Autogerma, AG 000503); lettre à Di Viesto SpA: «Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale», datée du 18. 7. 1995 (Autogerma, AG 000502).

(65) Lettres à Volkswagen: «Parallelexporte», datées du 14. 6. 1994 (Autogerma, AG 000665 et 000666); lettre à 50 concessionnaires: «Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale con diffida a cessare immediatemente l'attività stessa», datée du 20. 10. 1993 (Autogerma, déjà cité, note 64) en liaison avec la note: «Elenco Concessionari cui è stata inviata la lettera con ogetto "Attività di vendita" ...», datée du 24. 11. 1993 (Autogerma, AG 000975) et la note: «Elenco Concessionari ...», datée du 11. 3. 1994 (Autogerma, déjà cité, note 62); lettre à 20 concessionnaires: «Vendita al di fuori del territorio contrattuale», datée du 24. 2. 1995 (Autogerma, AG 000263) en liaison avec la note: «Elenco Concessionari ai quali è stata inviata lettera del 24. 2. 1995 per vendita fuori dal territorio contrattuale», datée du 23. 2. 1995 (Autogerma, AG 000261).

(66) Circulaire aux concessionnaires: «Relazione su Riunioni 20. 1. 1995», datée du 21. 1. 1995 (UCAV, DO-SG 80 à 84); le texte reproduit au point 174 est libellé comme suit: «Aucune de ces voitures ne peut être vendue hors de la zone de compétence d'Autogerma».

(67) Compte rendu de la réunion du groupe de travail UCAV — Autogerma 7. 1994 (voir original: «Verbale della riunione del gruppo di lavoro marketing UCAV — Autogerma del 27-7-1994», [Autogerma, déjà cité, note 97]); expressément confirmé dans la lettre à Volkswagen: «Measures to control and prevent reexport», datée du 26. 9. 1994 (AG, déjà cité, note 15). Traduction de l'extrait cité au considérant 173:

«... (Page 2, mention de la Commission)

Scarabel:

Souligne que les remises spéciales ont été bloquées chez certains concessionnaires pour des ventes en dehors du territoire contractuel et qu'elles pourraient — du moins en théorie — être légalement réclamées. Il souligne également la nécessité de réexaminer le quota de 15 % toléré pour les ventes à l'extérieur du territoire contractuel.

M. Schlesinger:

... La remise spéciale n'est qu'une simple remise supplémentaire — un petit quelque chose en plus. Dans le passé, elle a été attribuée de façon très généreuse et, si aujourd'hui une vingtaine de concessionnaires, sur un total de 234, n'ont pas bénéficié de cette remise spéciale, c'est parce qu'il ne faut pas récompenser des grossistes ou des exportateurs. Autrefois, nous avons fermé un œil, parfois les deux, mais aujourd'hui, nous avons tendance à refuser la remise spéciale en cas de vente en dehors du territoire contractuel, parce qu'elle est accordée sur la base des immatriculations et non des livraisons ...

(Page 4, mention de la Commission)

M. Schlesinger:

Demander à l'UCAV, de sensibiliser la base à bon démarrage de la nouvelle Polo (limitation des remises, pas d'exportations) ...»

([68]) Diverses circulaires de 1993 aux concessionnaires: «Regolamento (CEE) n° 123/85», datées des 28. 1. 1993), 1. 7. 1993, 11. 8. 1993 *, 12. 10. 1993 * (Autogerma, AG 000106, 000094, 000977 et 000978, 000080); circulaire aux concessionnaires: «Regolamento (CEE) n° 123/85: Distribuzione selettiva dei veicoli», datée du 16. 3. 1995 (Autogerma, EU-1 à 3); note: «Measures to control and prevent reexport», datée du 15. 3. 1995 (Autogerma, AG 000620).

([69]) Par exemple, note (pour mémoire): «esportazioni parallele», datée du 2. 5. 1995 (Autogerma, AG 000282).

([70]) Note d'entretien: «Colloquio con S.Engmann/Audi», datée du 22. 9. 1995 (Autogerma, AG 000001); note interne: «Reimporte Italien», datée du 9. 5. 1995 (Volkswagen, AU-VE D 23). Traduction de l'extrait cité au considérant 165:

«... La lettre ci-jointe de la Commission des Communautés européennes montre que celle-ci ne se satisfait ni de notre lettre du 30 mars 1995, ni de la dernière circulaire d'Autogerma. Le contenu de la circulaire doit également être appliqué si nous ne voulons pas courir le grave risque d'une amende ...»

([71]) Communication interne/note: «... Ergebnis aus den Maßnahmen zur Unterbindung von Re-Export-Aktivitäten», datée du 12. 9. 1994 (Volkswagen, VW-UD PC Piening).

([72]) Par exemple, courrier électronique ** à Audi: «Gray market/Measures to control and prevent reexport», datée du 23. 9. 1994 (Autogerma, AG 000880 et 000881); note interne (manuscrite): «Riesportazioni dall'Italia alla Germania», sans date (Autogerma, AG 000498).

([73]) Indices notamment dans le courrier électronique *: «Visita Bothe», daté du 22. 3. 1995 (Autogerma).

([74]) Voir les documents marqués ** ou * aux notes 15, 42, 43, 72 et 102.

([75]) Voir les documents marqués * aux notes 73, 78, 80, 87, 96 et 97.

([76]) Voir les documents marqués * aux notes 44, 45, 62 et 64.

([77]) Voir les documents marqués * aux notes 123 et 126.

([78]) Note interne *: «Condizioni di fornitura per i veicoli Audi A 4 e Volkswagen Polo», datée du 6. 10. 1994 (Autogerma, AG 000026 et 000027); circulaires aux concessionnaires: «Fatturazione Nuova Polo», datées des 20. 10. 1994 et 2. 11. 1994 (Autogerma, VW-KH K-6 et 7, et document déjà cité, note 85).

([79]) Lettre à Volkswagen: «Fakturierung des neuen Polo und Einführung des "Split-Margin"», datée du 24. 10. 1994 et circulaire aux concessionnnaires: «Fatturazione Nuova Polo», datée du 20. 10. 1994 (Autogerma, VW-SR R 13).

([80]) Communication interne/note *: «Reimporte Italien», datée du 23. 2. 1995 (Volkswagen, VW-SR R 21).

([81]) Note: «Maßnahmen zur Reduzierung von Grauexporten (VW PkW-Italien)», datée du 6. 4. 1995 (Volkswagen, VW-DB B 7 Sekr. Santelmann, dossier «Re-Importe» et Volkswagen, VW-DB B 16) et surtout note: «Maßnahmen zur Reduzierung von Grauexporten (VW PkW-Italien)», datée du 21. 8. 1995 (Volkswagen, VW-SR R 18), respectivement aux points: «Splitting der Händlermarge beim Polo» et «Bonuszahlungen in Abhängigkeit vom Bestimmungsort des Fahrzeugs (aber: mit eneur GVO nicht vereinbar)».

([82]) Note: «Stand Maßnahmen gegen Graumarkt», datée du 25. 11. 1994, (Audi), AU-VE D 26); la traduction de l'extraité cité au considéarnt 119 est la suivante:

«... Les livraisons sont échelonnées de façon à satisfaire uniquement la demande italienne ...»

([83]) Annexe au contrat de concession: «Allegato "A" al Contratto di Concessione Autogerma — Prodotti Volkswagen e Audi», datée du 31. 12. 1991 (Autogerma), BR 33 à 44); contrat de concession d'Eurocar: «Contratto di Concessione per la Vendita e il Servizio di Assistenza», daté du 30. 12. 1987 (Autogerma/Eurocar, EU 55-113).

([84]) Convention: «Converzione aggiunta al Contratto di Concessione Autogerma — Prodotti Volkswagen e Audi», datée du 28. 12. 1993 (Autogerma, DO 26 à 32).

([85]) Circulaires aux concessionnaires: «Fatturazione Nuova Polo», datées des 20. 10. 1994 (Autogerma, BR-MF 229) et 2. 11. 1994 (Autogerma, BR-MF 231); voir également les négociations entre le conseil des concessionnaires et Autogerma: «Riunione Consiglio Direttivo UCAV», daté du 27. 2. 1995 (UCAV, EU 48, 49 et 51) et Riunione UCAV/Autorgerma, datée du 27. 2. 1995 (UCAV, EU 54, 56 et 57). La circulaire du 20. 10. 1994 adressée à tous les concessionnaires, citée au point 122, est libellée comme suit:

«Cela étant, une nouvelle structure des ristournes pour la nouvelle Polo a été examinée le 18 octobre à Vérone, dans le cadre du groupe de travail ISC, en présence du président, des vice-présidents et de certains conseillers de l'UCAV, dans le but de trouver des solutions viables, d'un intérêt vital pour nous comme pour l'ensemble de l'Organisation, aux problèmes qui se sont posés à plusieurs reprises et qui poussent certaines entreprises à adopter des comportements contraires aux intérêts de tous (par exemple, des ventes par l'intermédiaire de revendeurs non agréés, des ristournes excessives et sans fondement, des ventes hors territoire, entre autres). Cette nouvelle structure se présente comme suit:

a) ristourne de base payée immédiatement à la facturation: 8 %

b) ristourne «légèrement différée»: 5 %

total (comme pour le modèle précédent): 13 %

c) prime (mêmes modalités): 3 %

La ristourne «légèrement différée» visée au point b) sera accordée *a posteriori,* mais à bref délai, et sera expressément basée sur l'engagement réciproque, de notre part comme de celle de chaque entreprise concessionnaire d'Autogerma, de s'occuper du territoire contractuel pour lequel Autogerma et le concessionnaire sont compétents en matière d'organisation, de commercialisation et de vente, et dans lequel ils sont réciproquement tenus d'apporter le plus grand soin aux relations avec les utilisateurs finals.

Il reste à examiner s'il est opportun, c'est-à-dire dans notre intérêt commun, de modifier ou non (à la hausse ou à la baisse) la franchise actuelle de 15 % (pour les ventes hors territoire).

Les délégués de l'UCAV prendront donc rapidement contact avec vous pour approfondir ces questions et pour prendre connaissance de vos réflexions, propositions et suggestions d'améliorations.

Ils s'entretiendront ensuite avec nous sans délai afin que Autogerma puisse prendre une décision définitive [. . .].»

([86]) Compte rendu: «Vérification du 23 et 24 octobre 1995 en Italie/Mutschlechner KG, Bruneck», daté du 26. 10. 1995 (Commission).

([87]) Par exemple, note interne *: «Condizioni di fornitura per i veicoli Audi A4 e Volkswagen Polo», datée du 6. 10. 1994 (Autogerma, déjà cité, note 78); Compte rendu/note: «Stand Maßnahmen gegen Graumarkt», daté du 12. 10. 1994 (Autogerma, AU-VE G D 51); lettre à Audi: «Splitmargensystem-Audi A4», datée du 10. 11. 1994 (Autogerma, AG 000661).

([88]) Note interne: «Condizioni di fornitura per i veicoli Audi A4 e Volkswagen Polo», datée du 6. 10. 1994 (Autogerma, déjà cité, note 78).

([89]) Lettre à Audi: «Splitmargensystem-Audi A4», datée du 10. 11. 1994 (Autogerma, déjà cité, note 87).

([90]) Compte rendu/note: «Besuch bei Autogerma am 12. 10. 1994, Stand Maßnahmen gegen Graumarkt» (Audi, AG 000895); note: «Stand Maßnahmen gegen Graumarkt», 8. 11. 1994, datée du 14. 11. 1994 (Audi, AU-VE D 133).

([91]) Note: «Reimporte Italien», datée du 24. 3. 1995 (Volkswagen, VW-KH K-16 et 17); note: «Eingeleitete Maßnahmen durch Autogerma zur Vermeidung von Re-Exporten, verursacht durch Wiederverkäufer», datée du 22. 11. 1994 (Volkswagen, VW-KH K-55 HDK classeur «Re-Exporte»).

([92]) Circulaire aux concessionnaires: «Graumarkt; Margensystem in Italien», datée du 8. 12. 1994 (Audi, AU-DH C).

([93]) Communication: «Grauimporte Italien», datée du 23. 11. 1994 (Audi, AU-VE D131). Traduction de l'extrait cité au considérant 138:

«. . . Nous vous prions de bien vouloir trouver ci-joint la confirmation écrite de Monsieur Schlesinger sur les mesures complémentaires (marge fractionnée) qui ont été introduites afin d'éviter les importations grises.

Il en ressort qu'un concessionnaire effectuant des importations grises perdra une part de 5 % sur la marge fractionnée plus une prime de 3 %, ce qui représente un supplément de prix de 8 %.

Le fait que les concessionnaires aient accepté cette marge fractionnée signifie que la plupart d'entre eux sont disposés à empêcher les importations grises, du fait que les coûts de distribution représentent plus de 10 % du prix de vente d'une voiture.

Cela signifie que le concessionnaire perdrait rapidement de l'argent sur chaque véhicule vendu . . .»

([94]) Annexe au contrat de concession: «Convenzione "B" aggiunta al Contratto di Concessione Autogerma — Prodotti Audi e Volkswagen», datée du 30. 12. 1987 (Autogerma/Brenner Garage, BR 168 à 171); annexe au contrat de concession: «Convenzione "B" aggiunta al Contratto di Concessione Autogerma», datée du 28. 4. 1994 (Autogerma, BR-MF 160 à 167).

([95]) Note: «Measures to control and prevent reexport», datée du 15. 3. 1995 (Autogerma, déjà cité, note 18); courrier électronique à Audi: «Gray market/Measures to control an prevent reexport», daté du 23. 9. 1994 (Autogerma, déjà cité, note 72).

([96]) Lettre à Volkswagen et Audi: «Parallelexporte», datée du 14. 6. 1994 (Autogerma, AU-VE C D 53); note: «Measures to control and prevent reexport», datée du 15. 3. 1995 (Autogerma, déjà cité, note 18) et diverses lettres * à des concessionnaires, par exemple à Eurocar: «Maggior sconto su consegne autoveicoli Volkswagen Audi . . . », datées des 18. 10. 1994 (Autogerma, EU-GV 224) et 8. 6. 1994 (EU-GV 222); à Brenner Garage: «Maggior sconto

su consegne autoveicoli Volkswagen Audi ...», datées des 8. 6. 1994 (Autogerma, BR-MF 228) et 31. 1. 1994 (Autogerma, AG 000713); lettres à Autogerma: «Maggior sconto consegne autoveicoli III/ quadr. 93 — Concess, Ancona», datée du 25. 1. 1994 (Bonazzi, AG 000013) et à Bonazzi: «Maggio sconto su consegne autoveicoli Volkswagen Audi 3/ quadr. '93», datée du 15. 3. 1994 (Autogerma, AG 000014).

([97]) Note *: «Elenco nostro fatturato ai Concessionari: totale 1993 e 01/01-30/06/1994», datée du 4. 7. 1994 (Autogerma, AG 000029); note interne: «Non riconoscimento/trattenuta del Maggior Sconto per vendite fuori zona (compreso esportazioni parallele)», datée du 28. 6. 1994 (Autogerma, AG 000499); note interne: «Verbale della Riunione del Gruppo di Lavoro Marketing UCAV — Autogerma», datée du 27. 7. 1994 (Autogerma, AG 000023); courrier électronique à Audi: «Gray market/Measures to control and prevent reexport», daté du 23. 9. 1994 (Autogerma, déjà cité, note 72). La note interne du 28. 6. 1994 citée au point 172 est libellée comme suit:

«Objet: *Refus/retenue de la prime pour les ventes hors zone (notamment les exportations parallèles)*

Je confirme par la présente, comme je l'ai déjà indiqué verbalement, que je souhaite approuver ou refuser par écrit (sur un document daté et revêtu de ma signature) *chaque cas* d'octroi éventuel ou de retenue de la prime pour les ventes hors zone/les exportations parallèles.

Cela revêt notamment une importance fondamentale en liaison avec les données statistiques sur les livraisons et les immatriculations publiées par la presse qui nous font apparaître sous un jour néfaste aux yeux du public et qui empêchent d'évaluer de manière précise la situation du marché.

Je vous rappelle encore une fois que notre réseau *doit* vendre nos véhicules en Italie (ne serait-ce que pour "survivre") et ne pas exercer d'activités de "distribution" hors zone.

Comme vous le savez, depuis longtemps Autogerma demande sans cesse à ses propres maisons mères des facilités en matière de fournitures, de prix, d'équipements spéciaux, etc., et nous ne pouvons pas les "remercier" en revendant nos véhicules à l'étranger.

Si vous souhaitez d'autres précisions à ce sujet, je vous invite à m'en faire part [...]»

([98]) Annexe au contrat de concession: «Convenzione "B" aggiunta al Contratto di Concessione Autogerma», datée du 31. 12. 1994 (Autogerma, AG 000305 et 000306).

([99]) Compte rendu/note: «Stand Maßnahmen gegen Graumarkt», daté du 12. 10. 1994 (Autogerma, déjà cité, note 87).

([100]) Note: «Verbali Riunioni UCAV del 27. 2. 1995», datée du 27. 2. 1995 (UCAV, EU 48/note 85).

([101]) Par exemple dans la note: «Stand Maßnahmen gegen Graumarkt», datée du 25. 11. 1994, la marge de 5 % du concessionnaire (facturée depuis le 18. 10), payable tous les deux mois sur présentation des certificats d'immatriculation «est retirée *a posteriori*» (Audi, déjà cité, note 58); compte rendu/note: «Besuch bei Autogerma am 12. 10. 1994» (Audi, déjà cité, note 90); note: «Stand Maßnahmen gegen den Graumarkt», 8. 11. 1994, datée du 14. 11. 1994 (Audi, déjà cité, note 90).

([102]) Par exemple, lettre à Volkswagen: «Parallelexporte», datée du 14. 6. 1994 (Autogerma, déjà cité, note 96); courrier électronique à Volkswagen et Audi: «Gray market/Measures to control and prevent reexport», datée du 23. 9. 1994 (Autogerma, déjà cité, note 72); lettre ** à Volkswagen: «Measures to control and prevent reexport», datée du 26. 9. 1994 (Autogerma, AG 000905); note: «Maßnahmen durch Autogerma zur Vermeidung von Re-Exporten», datée du 6. 2. 1995 (Volkswagen, déjà cité, note 16); note: «Re-Exporte», datée du 1. 3. 1994 (Volkswagen, VW-SR R 22); traduction de l'extrait cité au considérant 131:

«... 3. Bien que la situation de nos produits en Italie se soit détériorée sur le plan des prix, la chute de la lire a provoqué des écarts de prix considérables par rapport à l'Allemagne et aux autres marchés. Cette situation a entraîné des réexportations, notamment chez les concessionnaires d'Italie du Nord (en 1993, environ 17 000 véhicules de tourisme Volkswagen ont été exportés en Allemagne).

État: 20. 12. 1993 Service des immatriculations de Flensburg

4. Autogerma SpA et Volkswagen AG ont influé sur cette situation par des mesures appropriées:

— audits auprès des concessionnaires,

— rappels à l'ordre,

— attributions ciblées de véhicules,

— réduction de primes,

— résiliation de contrats (trois concessionnaires en 1993).

Ces mesures ont considérablement limité les réexportations ...»

([103]) Lettre * à Auto Herbert Pedross, datée du 6. 3. 1995 (Autogerma, BR-MF 80); lettre * à Auto Officina Lanz: «Contributo organizzativo per Sub-Concessionario», datée du 6. 3. 1995 (BR-MF 81).

([104]) Par exemple, communication: «Reimportsituation», datée du 23. 10. 1995 (Audi, AU-KS B 4): *«Eingeleitete Maßnahmen — ... Streichung der Restmarge»*; «mesures engagées — ... suppression du solde de la marge»; communications *: «Graumarktbericht», datée du 11. 10. 1995 et «Graumarktbericht 9/95», datée du 28. 9. 1995 (Audi, AU-VE G D 1): «4. *Bisherige Maßnahmen und Erfolge, Rückbelastung der zu unrecht erhaltenen Zuschüsse*» «4. Mesures déjà prises et réussite, récupération des primes indûment payées»); communications *: «Graumarktbericht», datée du 8. 9. 1995 et «Graumarktbericht-Statusbericht», datée du 15. 5. 1995 (AU-KS B 2): *«Erfolge 4. Konsequente Belieferungssteuerung/Quotierung mit Einführung des Audi A4 — Einführung eines Händlermargensystems in Italien»* («Réussite 4. orientation/contingentement cohérents des livraisons avec la commercialisation de l'Audi A4 — introduction d'un système de marge du concessionnaire en Italie»); «Situationsbericht Grauimporte K-VSK am 6. 4. 1995», daté du 5. 4. 1995 (Audi, AU-KS B 7): *«Auszahlung der Boni an den Händler nur für Italien zugelassene Fahrzeuge»* («Paiement des primes aux concessionnaires uniquement pour les véhicules immatriculés en Italie»).

Traduction de l'extrait cité au considérant 168:

«... Création d'une unité organisationnelle dans la distribution Audi, afin de limiter durablement les importations grises et les réimportations. L'objectif poursuivi est la protection à long terme de la distribution exclusive ainsi que la stabilité des prix et de la valeur des produits ...»

Traduction de l'extrait cité au considérant 169:

«... Les importations privées de véhicules neufs par des consommateurs finals ne cessent d'augmenter.

Il n'est pas possible d'opérer une distinction entre les importations privées et les importations effectuées par des revendeurs non agréés ...»

([105]) Note d'entretien: «Preisharmonisierung», datée du 30. 8. 1993 (Volkswagen/Audi, AU-VE D 109); dans le même contexte, voir également «Protokoll der 7. Konferenz des Europäischen Händlerbeirats VW/Audi vom 21. bis 23. April 1994 in Dublin», daté du 22. 4. 1994 (European Dealer Council Volkswagen Audi, WV-KH K-58). Traduction de l'extrait cité au considérant 147:

«... L'objectif est un comportement concerté, allant dans la même direction, des marques VW et Audi ...»

([106]) Note: «Maßnahmen zur Begrenzung von Re-Exporten aus Italien», datée du 2. 11. 1993 (Volkswagen, VW-SR R 23); note: «Gespräch am 14. 12. 1993 in Wolfsburg Marken AUDI und VW: Preisplanung Italien / EG/Preisharmonisierung», datée du 21. 1. 1994 (Audi, AU-VE D 502).

([107]) Minutes, Besprechung am 22. 03. 1995 in Wolfsburg, 27. 2. 1995 (Volkswagen/Audi, VW-SR R2).

([108]) Lettre à Audi: «Liefersituation Italien», datée du 20. 3. 1995 (Autogerma, AU-DH C); «Protokoll der Sitzung vom 23. 3. 1995», daté du 23. 3. 1995 (Audi/Autogerma, AU-DH C); lettre à Audi: «Stornos Situation Italien», datée du 11. 5. 1995 (Autogerma, AG 000267).

([109]) Communication: «Lieferung von weiteren 8 000 Fahrzeugen für den italienischen Markt», datée du 6. 2. 1995 (Audi, AU-VE G D 82); compte rendu discussion interne: «Maßnahmen ...», daté du 3. 2. 1995 (Audi, déjà cité, note 59). Traduction de l'extraité cité au considérant 141:

«Livraison de 8 000 véhicules supplémentaires pour le marché italien

Les concessionnaires italiens ont demandé la livraison de 8 000 Audi A4 supplémentaires en Italie en 1995. Autogerma aurait déjà confirmé cette livraison auprès des concessionnaires italiens.

Il avait initialement été prévu de fournir le marché italien de façon restrictive et adaptée à sa situation. En se voyant confirmer la livraison de 8 000 véhicules supplémentaires, les concessionnaires italiens peuvent d'ores et déjà se préparer à la réexportation d'Audi A4 et donner des assurances en ce sens à des importateurs et à des concessionnaires indépendants. La prospection du marché avec les véhicules initialement promis pourrait être négligée.

Afin de faire comprendre aux Italiens que les livraisons restreintes et adaptées au marché que vous avez annoncées seront maintenues, la décision prise lors de la réunion du service compétent, selon laquelle les 8 000 véhicules demandés ne seront pas livrés, doit être communiquée immédiatement à l'importateur.

Nous vous prions donc de faire connaître cette décision à Autogerma dans les meilleurs délais et de veiller à ce qu'elle soit transmise aux concessionnaires italiens ...»

([110]) Communication: «Situationsbericht Grauimporte», datée du 4. 4. 1995 (Audi, AU-VE D 151) et communication: «Status report MI-11/Vertrieb Inland: Grey-market», datée du 7. 4. 1995 (Audi, AU-VE D 150); confirmé dans la communication: «Graumarktbericht», daté du 8. 9. 1995 (Audi, déjà cité, note 104).

([111]) Lettre (télécopie) à Audi: «Volumen Italien 1995», datée du 29. 9. 1995 (Autogerma, AU); lettre (télécopie) à Audi: «Sales volume for Italy, 1995», en particulier la note manuscrite, datée du 6. 10. 1995 (Autogerma, AU-MW 3.1 4).

([112]) Lettre à Volkswagen: «Reimporte», datée du 26. 11. 1993 (Autohaus Stadtberg, AG 000848); lettre à Audi, datée du 11. 2. 1994 (Walter Bechheim, Autohaus, AU-GK D 3).

([113]) Lettre à Autohaus Stadtberg: «Reimporte, datée du 7. 12. 1993 (Volkswagen, AG 000847/note 112)»; dans ce contexte, voir également: «Rede von Herrn Knief zur Plenum-Veranstaltung mit Herrn Dr. Piëch anläßlich des Europa-Kongresses am 8. September 1993 in Frankfurt (Volkswagen, VW-KH K-61).

([114]) Note de discussion: «Händlermeinung zu den Vertriebsaktivitäten von Audi», datée du 28. 1. 1994 (Audi, AU-GK D 4).

([115]) Télécopies à Audi: «Information», datées des 4. 4. et 15. 5. 1995 (Auto-Reichart, AU-VE C D 69).

([116]) Télécopie à Audi: «Deutsche Audi Händler interessiert an Parallelimporte», datée du 5. 10. 1994 (Autogerma, AU-MW D 26); «Rede von Herrn Knief zur Plenum-Veranstaltung mit Herrn Dr. Piëch anläßlich des Europa-Kongresses am 8. September 1993 in Frankfurt» (Volkswagen, déjà cité, note 113).

([117]) Par exemple, télécopie à Autohaus Müller: «Autokauf in Italien», datée du 11. 9. 1995 (Autogerma, AG 000547).

([118]) Note de discussion: «Händlermeinung ...», (Audi, déjà cité, note 114).

([119]) Télécopies à Volkswagen: «Elenco Concessionari ...», datées du 24. 11. 1993 (Autogerma, AG 000973 à 000975).

([120]) Par exemple, lettre à Negro: «Vendita al di fuori del territorio contrattuale», datée du 24. 2. 1995 (Autogerma, déjà cité, note 65); lettre à Muzzatti: «Vendite organizzate fuori territorio contrattuale — Audi A8», datée du 12. 10. 1994 (Autogerma, AG 000651).

([121]) Lettre à Volkswagen: «grey market», datée du 7. 6. 1994 (Autogerma, AG 000851).

([122]) Courrier électronique: «Eccel», daté du 29. 5. 1994 (Autogerma, AG 000795).

([123]) Courrier électronique * à Volkswagen: «Kuendigungen», daté du 6. 2. 1995 (Autogerma, VW-KH K 52) et télécopie * à Volkswagen: «Massnahmen programm», datée du 10. 2. 1995 (Autogerma, VW-SR R 12).

([124]) Note: «Graumimporte aus Italien», datée du 20. 2. 1995 (Volkswagen, VW-SR R 17); dans la correspondance interne, les «grey exports» étaient cependant souvent le premier motif de résiliation invoqué, voir par exemple les cas Conti, Beretich, Autosial (note à Volkswagen: «grey market», datée du 7. 6. 1994 (Autogerma, déjà cité, note 121).

([125]) Comte rendu/rapport: «Besuch bei Autogerma», datée du 10. 2. 1995 (Audi, AG 000039); note manuscrite sur courrier électronique: «Italien», daté du 17. 3. 1995 (Volkswagen, VW-SR R 13).

([126]) Lettre * à Eurocar: «Risoluzione Contratto di Concessione Volkswagen e Audi», datée du 15. 9. 1995 (Autogerma, EU-GV 54).

([127]) Circulaire aux concessionnaires: «Regolamento (CEE) n° 123/85: Accordi distribuzione autoveicoli», datée du 15. 10. 1993 (Autogerma, AG 000078).

([128]) Circulaire aux concessionnaires: Regolamento CEE 123/85 Distribuzione selettiva dei veicoli, datée du 16. 3. 1995 (Autogerma, VW-SR R 15 ; voir divers contrats de vente, par exemple «Wimschneider», daté du 2. 3. 1994 (Iob Silvano & C.Srl, ..., «Ebenberger», daté du 27. 1. 1995 (Iob Silvano & C.Srl, SI-GV A 211); *Osina*, daté du 2. 6. 1995 (Iob Silvano & C.Srl, SI-CM A 57); «Prieler», daté du 16. 8. 1995 (Iob Silvano & C.Srl, SI-CM A 50).

([129]) Lettre à Autogerma: «Graumarkt/Reimport», datée du 15. 3. 1995 (Audi, AG 000632).

([130]) Télécopie à Audi, datée du 3. 4. 1995 (Petersen, AU-KS B 8); «les concessionnaires (italiens) m'informent toujours qu'ils seraient volontiers disposés à me livrer, mais qu'ils n'obtiennent pas d'auto de l'importateur dès qu'il s'agit d'un acheteur allemand».

([131]) Lettre à la Commission, DG IV: «Beschwerde», datée du 27. 4. 1995 (Bernhard, AG 000343 et AG 000344): «le directeur m'a informé par téléphone qu'il ne pouvait pas me vendre de voiture parce que j'étais Allemand (décision de Volkswagen AG)».

([132]) Lettre (télécopie) à Volkswagen; «Exportverbot Hier: Italien», datée du 27. 4. 1995 (Lenz, VW-KH K-32): «trois concessionnaires VW m'ont signalé que l'exportation de véhicules était interdite et qu'il était obligatoire de respecter absolument cette instruction. Certains concessionnaires se sont déjà vu retirer la concession pour avoir enfreint cette instruction».

([133]) Lettre à Autogerma, datée du 23. 6. 1995 (Schneider, AG 000444): «Tous les concessionnaires m'ont dit qu'il était impossible d'acheter une voiture en vue de l'exporter. Certains m'ont dit que c'était impossible parce qu'il ne recevraient plus de voitures s'ils en commandaient encore une pour un Autrichien».

([134]) Lettre à Volkswagen, datée du 19. 7. 1995 (Mosser, AU-KS A 1): «Il m'a été signalé que la représentation générale d'Audi avait interdit au garage en question de vendre ses voitures à des étrangers».

([135]) Lettre à Audi: «Audi A4», datée du 3. 8. 1995 (Bilogan, AU-VE G D 10): «que les concessionnaires italiens ne pouvaient rien vendre à des personnes de la république fédérale d'Allemagne ou d'Autriche, soi-disant sur instruction du constructeur automobile».

([136]) Lettres à Volkswagen: «Reimport von Polo und Audi A4», datées d'août 1995 (Albrecht, AG 000566 et 000567): «il nous a été indiqué que sur ordre de Wolfsburg, nous ne pouvions pas acheter des voitures de ces modèles parce que nous étions Allemands».

([137]) Lettre à Audi: «Bestellung eines Audi A6 in Italien», datée du 18. 5. 1995 (Baur, AU-VE G D 8): «Il nous ont en effet tous répondu qu'ils devaient s'attendre à des représailles de l'importateur général s'ils livraient ne fût-ce qu'une voiture en Autriche».

([138]) Lettre à Volkswagen: «Ankauf eines KFZ in Italien», datée du 23. 5. 1995 (Gatt Autoreisen, AG 000597 à 000599): «Au cours des derniers mois, des concessionnaires VW/Audi italiens m'ont répondu à plusieurs reprises que le groupe VW/Audi ne les autorisait pas à vendre des véhicules en Autriche».

([139]) Lettre à Volkswagen: «VW-Vento aus Reimport», datée du 24. 8. 1995 (Bilogan, AG 000434): «On m'a dit partout, "avec une légère hésitation dans la voix", qu'il n'y avait "pas de possibilité de livraison" pour les clients allemands. Certains en disaient un peu plus».

([140]) Lettres à Autogerma: «Letzte Anfrage», datées du 8. 9. 1995 (Autohaus Jungmann, AG 000691 à 000697): «mais dès que nous apprenons au concessionnaire que ces voitures sont destinées à des particuliers en Allemagne ou en Autriche et que nous pouvons sans problème produire un mandat d'intermédiaire ou un ordre d'achat signé et authentifié par un notaire, aucun concessionnaire n'est disposé à poursuivre la discussion», ou «la réponse des concessionnaires est la suivante: peu importe ce que dit Audi à Ingolstadt (Allemagne), leur importateur général Autogerma leur interdit toute exportation de véhicule, même pour des particuliers», ou «il y a environ un mois, l'Automobile club autrichien (ÖMTC) a également tenté, mandaté par des consommateurs finals, d'acheter des véhicules de votre marque en Italie du Nord, mais il n'a pas obtenu le moindre véhicule».

([141]) Lettre à Autogerma, datée du 8. 9. 1995 (Hülsdünker, AG 000527): «Il m'a dit qu'il était tenu par la direction d'Auto Brenner de ne pas expédier le contrat de vente avant d'avoir reçu confirmation écrite que Mme [...] était autorisée à acheter un véhicule».

([142]) Diverses lettres à Autogerma, par exemple: «Vendita al di fuori del territorio contrattuale, datée du 6. 3. 1995 (Negro, AG 000016)»; lettre à Autogerma: «Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale», datée du 22. 11. 1993 (Brenner Garage, AG 000722); lettre à Autogerma: Vs. rif. ORG/EP/cb int. n/320 del 20. 10. 1993, datée du 2. 11. 1993 (Auto quattro, AG 000290); lettre à Autogerma: «Attività di vendita», datée du 29. 10. 1993 (Mandolini, AG 000668); lettre à Autogerma «Attività di vendita organizzata fuori dal territorio contrattuale», datée du 15. 3. 1994, (Iob Silvano, AG 000284).

([143]) Exemples de demandes d'autorisation: lettre à Autogerma: «Fornitura Volkswagen Passat-Sig. Hampel Thomas», datée du 22. 6. 1995 (Dorigoni, AG 000468); lettre à Autogerma: Audi 80 Avant 1.6, datée du 19. 12. 1994 (Brenner Garage, AG 000707); note: «Oggetto: Colloquio con Sig. Beikircher.-BZ», datée du 21. 10. 1994 (Autogerma, AG-RG 000650).

([144]) Lettre à Autogerma: «Audi A8 PRAT.AG 612845/94», datée du 5. 9. 1994 (Muzzatti, AG 000649):

«Nous faisons tout ce qui est en notre pouvoir pour tenter de ramener la voiture en Italie, en convainquant le client d'annuler l'immatriculation. Nous sommes vraiment désolés que cette vente vous ait créé des difficultés avec l'usine».

([145]) Diverses lettres à des clients, par exemple: «Aue», datée du 9. 3. 1995 (Dorigoni, DO-MF 14); «Nowak», datée du 17. 5. 1995 (Dorigoni, DO-SG 2); «Roederer», datée du 18. 5. 1995 (Dorigoni, DO-SG 10); «Rueß», datée du 18. 5. 1995 (Dorigoni, DO-MF 8); «Kleikamp», datée du 27. 6. 1995 (Dorigoni, DO-SG 4); «Autohaus Nordstadt», datée du 22. 8. 1995 (Dorigoni, DO-MF 6); «Gerson», datée du 6. 10. 1995 (Dorigoni, DO-SG 16).

([146]) Lettre à «Deeg», datée du 16. 5. 1995 (Dorigoni, DO-SG 12).

([147]) Par exemple, diverses lettres à des clients, datées de juillet à octobre 1995, (Auto Brenner, numéros d'ordre 40, 7, 47, 30, 9, 13, 45, 26, 6, 51, 20, 23, 10, 27, 29, 19, 5, 18, 32, 17, 3, 53, 36, 12, 43, 34, 38, 16, 25, 24, 55, 15, 8, 4, 28, 2, 11, 21, 49, 14); traduction de l'extrait cité au considérant 107:

«Comme l'usine ne nous livre qu'un nombre de véhicules (VW-Audi), les délais de livraison deviennent incertains et peuvent s'étendre jusqu'à plus d'un an. Il s'ensuit de fréquentes modifications de prix et nous ne pouvons plus offrir de garantie en la matière. Vous vous abstiendrez probablement, pour cette raison, d'acquérir votre véhicule chez nous».

([148]) Courrier électronique à Audi: «Neuwagenverkauf an ausländische Kunden», daté du 18. 5. 1995 (Autogerma, AU-DH A 2). Traduction de l'extrait cité au considérant 108:

«... comme vous pouvez le constater à la lecture des statistiques de vente mensuelles qui sont en votre possession, la vente de véhicules neufs Audi à l'étranger a considérablement diminué. Nous avons constaté que, dans le cadre de sa politique de vente, le concessionnaire se réservait le droit, sur la base des quotas de production qui lui sont attribués, de fixer les délais de livraison et de servir sa clientèle fidèle».

([149]) Lettre à Autogerma: «Fahrzeugverkauf an EG-Bürger/Endabnehmer», datée du 19. 7. 1995 (Audi, AG 000336). «malheureusement, de nombreux concessionnaires italiens déclarent toujours que c'est le constructeur ou l'importateur qui leur interdit de vendre des véhicules à des consommateurs finals étrangers».

([150]) Arrêt de la Cour du 17. 9. 1985: Ford-Werke AG et Ford of Europe Inc. contre Commission des Communautés européennes dans les affaires jointes 25/84 et 26/84, Recueil 1985, 2725; arrêt de la Cour du 24. 10. 1995: Bayerische Motorenwerke AG/ALD Auto-Leasing D GmbH, dans l'affaire C-70/93, Recueil 1995, I-3439.

([151]) Arrêt de la Cour du 25. 10. 1983: Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft AEG-Telefunken AG contre Commission des Communautés européennes, dans l'affaire 107/82, Recueil 1983, 3151.

([152]) Arrêt de la Cour du 17. 9. 1985, dans les affaires jointes 25/84 et 26/84, déjà cité (note 152).

([153]) Décision 82/367/CEE de la Commission *(Hasselblad)* , JO L 161 du 12. 6. 1982, p. 18, point 47.

([154]) Décision 85/617/CEE de la Commission *(Sperry New Holland),* JO L 376 du 31. 12. 1985, p. 21, points 54 et 55.

([155]) Décision 84/405/CEE de la Commission, *(Zinc Producer Group)* (JO L 220 du 17. 8. 1984, p. 27 point 71; décision 85/79/CEE de la Commission, *(John Deere),* (JO L 35 du 7. 2. 1985, p. 58) point 26.

([156]) Décision 84/405/CEE de la Commission *(Zinc Producer Group),* loc. cit. (note 157) et décision 85/79/CEE de la Commission *(John Deere),* loc. cit. (note 157).

([157]) Décision 73/322/CEE de la Commission *(Deutsche Philips),* JO L 293 du 20. 10. 1973, p. 40; arrêt de la Cour du 21. 2. 1984 dans l'affaire 86/82: Hasselblad GB Limited contre Commission des Communautés européennes, Recueil 1984, 883.

([158]) Décision 82/367/CEE de la Commission *Hasselblad,* loc. cit., point 66 (note 153).

([159]) Arrêt rendu par la Cour le 14. 12. 1983, dans l'affaire 319/852: Société de Vente de Ciments et Bétons de l'Est SA/Kerpen & Kerpen GmbH & Co. KG, Recueil 1983, 4173.

([160]) Voir note 13.

([161]) Voir note 13.

([162]) Arrêt du Tribunal de première instance du 22. 4. 1993 — dans l'affaire T-9/92: Automobiles Peugeot SA et Peugeot SA contre Commission des Communautés européennes, Recueil 1993, II-493.

([163]) Lettre à la Commission: *Attorneys privilege hinsichtlich der Nachprüfung K(95) 2476/17*, (droit au respect du secret professionnel des avocats lors de la vérification), du 2. 11. 1995 (Audi).

([164]) Arrêt de la Cour du 18. 5. 1982, dans l'affaire 155/79: AM & S Europe Limited contre Commission des Communautés européennes, Recueil 1982, 1575.

([165]) Arrêt de la Cour du 25. 10. 1983 — dans l'affaire 107/82: *Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft AEG-Telefunken AG contre Commission des Communautés européennes,* Recueil 1983, 3151, voir note 151.

([166]) Arrêt de la Cour du 11. 7. 1989, dans l'affaire 246/86: SC, Belasco et autres contre Commission des Communautés européennes, Recueil 1989, 2181, 2191, point 41.

([167]) COM(95) 503 def. du 31. 10. 1995.