II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION
vom 28. Januar 1998
in einem Verfahren nach Artikel 85 EG-Vertrag
(Sache IV/35.733 — VW)
(Nur der deutsche Text ist verbindlich)
(Text von Bedeutung für den EWR)

(98/273/EG)

Gliederung

Seite

KAPITEL 1: TATBESTAND

A. GRUNDDATEN ... 62
I. Verfahren ... 62
II. Unternehmen ... 62
III. Stellung der Marken im relevanten Markt ... 62

B. PARALLELHANDEL VON KRAFTFAHRZEUGEN DER MARKEN VW UND AUDI ... 63
I. Umfang der Parallelexporte ... 63
II. Preisunterschiede ... 64

C. FESTGESTELLTE VEREINBARUNGEN UND VERHALTENSWEISEN ... 65
I. Gesamtstrategie ... 65
II. Die Vereinbarungen und Verhaltensweisen im einzelnen ... 69
1. Sprachgebrauch ... 69
2. Margenpolitik ... 71
3. Bonuspolitik ... 72
4. Restriktive Belieferung des italienischen Markts ... 73
5. Beschränkungen von Lieferungen innerhalb des Vertriebsnetzes ... 73
6. Kündigung von Verträgen ... 74
7. Verpflichtungserklärungen ... 74

D. ERGEBNIS DER VEREINBARUNGEN UND VERHALTENSWEISEN VON VOLKSWAGEN, AUDI UND AUTOGERMA ... 74
I. Reaktionen von Endverbrauchern ... 74
II. Verhalten von Händlern gegenüber Autogerma ... 75
III. Verhalten von Händlern gegenüber Kunden ... 75

Seite

KAPITEL 2: RECHTLICHE WÜRDIGUNG

A. ARTIKEL 85 ABSATZ 1 76

I. Unternehmen 76

II. Vereinbarung 76

1. Exportverbot bzw. Exportbeschränkung 76
2. Vereinbarung 77
3. Schlußfolgerung 79

III. Spürbare Einschränkung des Wettbewerbs 80

1. Die Einschränkung des Wettbewerbs als Zweck und Wirkung 80
a) Zweck 80
i) Wettbewerbsbeschränkender Zweck der Bündelung der Maßnahmen 80
ii) Wettbewerbsbeschränkender Zweck der einzelnen Maßnahmen 81
b) Wirkung 82
c) Schlußfolgerung 83

2. Spürbare Einschränkung des Wettbewerbs 83

IV. Spürbare Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten 83

V. Schlußfolgerungen 84

B. ARTIKEL 85 ABSATZ 3 84

I. Gruppenfreistellungsverordnungen (EWG) Nr. 123/85 und (EG) Nr. 1475/95 84

1. Artikel 3 Ziffer 10 Buchstabe a) der Verordnung (EWG) Nr. 123/85 84
a) Sprachgebrauch 84
b) Ausgestaltung der Maßnahmen 88
2. Artikel 3 Ziffer 11 der Verordnung (EWG) Nr. 123/85 89
3. Artikel 3 Ziffer 10 Buchstabe a) und Ziffer 11 der Verordnung (EG) Nr. 1475/95 89
4. Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 1475/95 89

II. Einzelfreistellung 89

III. Schlußfolgerung 90

C. DIE GEGENARGUMENTE DER VOLKSWAGEN AG 90

I. Das Argument der mangelnden Beweiskraft interner Dokumente 90

II. Das Argument, für die bei Audi angestellten Anwälte das Anwaltsprivileg in Anspruch nehmen zu können 90

III. Das Argument der Vielzahl der Grauimporte 91

D. DAUER DES VERSTOSSES 91

E. ARTIKEL 3 ABSATZ 1 DER VERORDNUNG Nr. 17 91

F. ADRESSAT DIESER ENTSCHEIDUNG 92

G. ARTIKEL 15 DER VERORDNUNG Nr. 17 92

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung Nr. 17 des Rates vom 6. Februar 1962 — Erste Durchführungsverordnung zu den Artikeln 85 und 86 des Vertrags (*) ([1]), zuletzt geändert durch die Akte über den Beitritt Finnlands, Österreichs und Schwedens, insbesondere auf Artikel 3, Artikel 15 Absatz 2 und Artikel 16 Absatz 1,

gestützt auf den Beschluß der Kommission vom 24. Oktober 1996, das Verfahren in dieser Sache einzuleiten,

nachdem den beteiligten Unternehmen Gelegenheit gegeben wurde, sich nach Artikel 19 Absatz 1 der Verordnung Nr. 17 in Verbindung mit der Verordnung Nr. 99/63/EWG der Kommission vom 25. Juli 1963 über die Anhörung nach Artikel 19 Absätze 1 und 2 der Verordnung Nr. 17 des Rates ([2]) zu den von der Kommission in Betracht gezogenen Beschwerdepunkten zu äußern,

nach Anhörung des Beratenden Ausschusses für Kartell- und Monopolfragen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Kapitel 1

TATBESTAND

A. *Grunddaten*

I. **Verfahren**

(1) Seit Anfang 1994 erhielt die Kommission zunehmend Schreiben deutscher und österreichischer Endverbraucher, die sich über Hindernisse beim Erwerb neuer Kraftfahrzeuge der Marken Volkswagen und Audi in Italien zum anschließenden Re-Export nach Deutschland oder Österreich beschwerten. Die Kommission verfügte damit über Anhaltspunkte, nach denen die Volkswagen AG und die Audi AG mit ihrem gemeinsamen Importeur für Italien, der Autogerma SpA, und ihren Händlern in Italien zumindest seit Beginn des Jahres 1994 Vereinbarungen getroffen hatten, neue Kraftfahrzeuge, insbesondere Personenkraftwagen, nicht an Endverbraucher, die in anderen Mitgliedstaaten als Italien wohnhaft sind, zu verkaufen. Eine solche Strategie der Marktabschottung würde unter Artikel 85 Absatz 1 fallen.

(2) Um zu prüfen, ob auf Grund dieser Anhaltspunkte auf eine derartige Vorgehensweise geschlossen werden kann, erließ die Kommission am 17. Oktober 1995 eine Entscheidung über Nachprüfungen gemäß Artikel 14 Absatz 3 der Verordnung Nr. 17. Diese Nachprüfungen erfolgten am 23. und 24. Oktober 1995. Diese Entscheidung beruht auf Unterlagen, die während der Nachprüfungen gefunden wurden und auf bei der Kommission eingereichten Beschwerden von Verbrauchern.

(3) Die Nachprüfungen wurden in folgenden Firmen durchgeführt: Volkswagen AG in Wolfsburg, Audi AG in Ingolstadt, Autogerma SpA in Verona, Auto Brenner SpA in Bozen/Bolzano, Auto Pedross Herbert & Co. in Schlanders/Silandro, Dorigoni SpA in Trento, Eurocar SpA in Udine, IOB Silvano & C. SRL in Gemona, Adriano Mansutti in Tricesimo, Günther Rabanser in Waidbruck/Pontegardena, Mutschlechner S.A.S. in Bruneck/Brunico und Franz Nitz in Sterzing/Vipiteno.

II. **Unternehmen**

(4) Die Volkswagen AG mit Sitz in Wolfsburg ist Dachgesellschaft und gleichzeitig größtes und wichtigstes Einzelunternehmen des Volkswagen-Konzerns. Die geschäftlichen Aktivitäten des Konzerns umfassen die Herstellung von Fahrzeugen der Marken Volkswagen, Audi, Seat und Škoda sowie die Fertigung von Komponenten und Teilen für den weltweiten Konzernverbund. Weitere Tätigkeiten betreffen die Bereiche Industriemotoren, Ersatzteile, Finanzdienstleistungen und Versicherungen.

(5) Die Volkswagen AG hält u. a. eine Beteiligung von 98,99 % an der Audi AG, Ingolstadt und eine 100%ige Beteiligung an der Autogerma SpA, Verona. Die Geschäftstätigkeit der Audi AG umfaßt im wesentlichen die Herstellung und den Vertrieb von Fahrzeugen der Marke Audi sowie die Herstellung von Fahrzeugteilen und Motoren. Autogerma SpA ist die Importgesellschaft für Italien von Fahrzeugen der Marken Volkswagen und Audi sowie deren Ersatzteilen und Zubehör.

(6) Die folgende Entscheidung richtet sich somit an die Volkswagen AG als Muttergesellschaft der Audi AG und der Autogerma SpA

III. **Stellung der Marken im relevanten Markt**

(7) Nach der Kommission vorliegenden Informationen betrug der Absatz von Personenkraftwagen der Marken Volkswagen und Audi in den letzten drei Jahren in den Mitgliedstaaten (in Einheiten; Marktanteil in Klammern):

(*) Sämtliche Fußnoten sowie die Übersetzungen von nicht in deutscher Sprache zitierten Schriftstücken befinden sich am Ende dieser Entscheidung.

Jahr	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) Die Verkäufe beider Marken in Italien (in Einheiten; Marktanteile in Klammern) betrugen im gleichen Zeitraum:

Jahr	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) Die Verkäufe beider Marken in Deutschland (in Einheiten: Marktanteile in Klammern) betrugen im gleichen Zeitraum:

Jahr	Volkswagen		Audi	
1993	665 496	(20,8 %)	169 861	(5,3 %)
1994	677 274	(21,3 %)	156 998	(4,9 %)
1995	667 307	(20,7 %)	156 484	(4,8 %)

(10) Die Verkäufe beider Marken in Österreich (in Einheiten; Marktanteile in Klammern) betrugen im gleichen Zeitraum:

Jahr	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. ***Parallelhandel von Kraftfahrzeugen der Marken VW und Audi***

I. **Umfang der Parallelexporte**

(11) Aus Unterlagen, die bei Audi gefunden wurden, geht hervor, daß die Re-Exporte aller Marken aus Italien für den Zeitraum von Januar bis Juni 1994 auf 131 472 Fahrzeuge (ca. 12 % aller Auslieferungen an Kunden in Italien) beziffert wurden. Anhand dieser Zahl wurden die Re-Exporte für das Gesamtjahr 1994 auf ca. 250 000 Fahrzeuge (ca. 13 % der Auslieferungen an Kunden in Italien) geschätzt. Danach wurden im ersten Halbjahr 1994 19 429 Fahrzeuge der Marken Volkswagen und Audi aus Italien reexportiert, woraus sich für das Jahr 1994 eine Gesamtzahl von etwa 39 000 Fahrzeugen errechnet. ([3]) Aus weiteren, bei Volkswagen und Audi gefundenen Unterlagen geht hervor, daß die Re-Importe der Marken Volkswagen und Audi aus Italien nach Deutschland im Jahre 1993 ca. 19 000 Fahrzeuge betrugen. ([4]) Für 1994 lagen die entsprechenden Re-Importe beider Marken mit ca. 22 000 Fahrzeugen spürbar höher. ([5]) Im Jahr 1995 belief sich nach Aussagen der Unternehmen in ihrer Stellungnahme zu den Beschwerdepunkten der Re-Exporte von Volkswagen- und Audi-Modellen aus Italien nach Deutschland auf rund 19 000 Fahrzeuge.

(12) Nachdem die Re-Importe bis Mai 1993 offenbar nur geringe Stückzahlen betrafen, erhöhten sie sich ab Juni/Juli für fast alle VW/Audi-Modelle erheblich. Der Anteil der Re-Importe nach Deutschland lag für Audi innerhalb des Zeitraums Dezember 1992 bis 1995 zwischen 17,4 und 20,3 % der Auslieferungen nach Italien. ([6]) Für Volkswagen war dieser Anteil mit 13,0 % (Januar 1994) bis 15 % (März 1995) niedriger. ([7]) Der Anteil der Re-Exporte an den Auslieferungen in Italien war bei Volkswagen und Audi deutlich höher als bei den Wettbewerbern mit Ausnahme der italienischen Hersteller und Seat. ([8])

(13) Im Vergleich auf Monatsbasis wiesen die Re-Exporte von Volkswagen-Fahrzeugen aus Italien nach Deutschland ab Juni 1993 eine erheblich steigende Tendenz auf und erreichten ihren Höhepunkt im November 1993, lagen dann aber ab Februar 1994 spürbar niedriger. Ab August 1994 wurde ein erneuter Anstieg verzeichnet, der bis in das Jahr 1995 anhielt, ohne allerdings den hohen Stand des zweiten Halbjahres 1993 zu erreichen. ([9])

(14) Die monatlichen Re-Exporte von Audi-Fahrzeugen aus Italien nach Deutschland nahmen ab Mai des Jahres 1993 erheblich zu und erreichten ihren Höhepunkt im Oktober 1993. In der Folgezeit, d. h. im Laufe des Jahres 1994, sanken die Re-Exporte auf ein erheblich niedrigeres Niveau, bevor sie ab Februar 1995 noch einmal spürbar abnahmen. ([10])

II. **Preisunterschiede**

(15) Die Kommission veröffentlicht zweimal jährlich eine Studie über Autopreise in der Europäischen Union. ([11]) Die Angaben werden ihr von den Herstellern zur Verfügung gestellt. Eines der Ziele, die die Kommission mit der Veröffentlichung dieser Preisstudien verfolgt, besteht darin, eine Preistransparenz zu erhalten, um Endverbrauchern Anreize zu geben, Kraftfahrzeuge verstärkt in jenen Mitgliedstaaten zu kaufen, in denen die Preise und sonstigen Kaufbedingungen am günstigsten sind. Die Kommission verfolgt dagegen nicht das Ziel, innerhalb der Europäischen Union eine Preisgleichheit herbeizuführen. Sie will vielmehr mittels einer erhöhten Preistransparenz bewirken, daß sich infolge der dadurch ausgelösten Marktkräfte die Preisunterschiede verringern.

(16) Auf Gundlage dieser Preiserhebungen ([12]) lassen sich für die meistverkauften Modelle der Marken Volkswagen- und Audi die Preisunterschiede zwischen Italien und Deutschland bzw. Österreich wie folgt darstellen:

Stichtag	Modell	Italien	Deutschland	Österreich
1. 5. 1993	VW-Polo	100,0	147,0	nicht bekannt
	VW-Golf	100,0	121,9	nicht bekannt
	VW-Vento	100,0	128,2	nicht bekannt
	VW-Passat	100,0	131,6	nicht bekannt
	Audi 80	100,0	123,5	nicht bekannt
	Audi 100	107,5	125,0	nicht bekannt
1. 11. 1993	VW-Polo	101,2	126,3	nicht bekannt
	VW-Golf	106,3	119,4	nicht bekannt
	VW-Vento	110,0	131,3	nicht bekannt
	VW-Passat	100,0	129,6	nicht bekannt
	Audi 80	102,1	119,8	nicht bekannt
	Audi 100	105,0	128,0	nicht bekannt
1. 5. 1994	VW-Polo	106,3	125,7	nicht bekannt
	VW-Golf	106,2	117,0	nicht bekannt
	VW-Vento	108,9	114,6	nicht bekannt
	VW-Passat	102,9	117,1	nicht bekannt
	Audi 80	102,7	115,6	nicht bekannt
	Audi 100	100,2	118,2	nicht bekannt
1. 11. 1994	VW-Polo	101,6	125,0	nicht bekannt
	VW-Golf	100,6	115,6	nicht bekannt
	VW-Vento	105,8	113,5	nicht bekannt
	VW-Passat	100,0	120,1	nicht bekannt
	Audi 80	100,0	116,5	nicht bekannt
	Audi A 6	100,0	112,9	nicht bekannt
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) Aus diesen Zahlen läßt sich die Schlußfolgerung ziehen, daß die anhand der ausgewählten Modelle aufgezeigten Preisunterschiede zwischen Italien einerseits und Deutschland — bzw. seit 1. Januar 1995 auch Österreich — andererseits zumindest während des Zeitraums vom 1. Mai 1993 bis zum 1. November 1995 im allgemeinen ausreichend hoch waren, um Anreize zum Parallelexport aus Italien nach Deutschland oder Österreich zu geben.

C. *Festgestellte Vereinbarungen und Verhaltensweisen*

(18) Die festgestellten Vereinbarungen und Verhaltensweisen der Volkswagen AG, der Audi AG und der Autogerma SpA mit ihren italienischen Vertragshändlern lassen eine Gesamtstrategie erkennen, die darauf abzielt, Parallelexporte aus Italien nach Deutschland und Österreich zu verhindern bzw. erheblich einzuschränken. Diese Vereinbarungen und Verhaltensweisen sind — auch jeweils einzeln betrachtet — geeignet und darauf ausgerichtet, den Handel zwischen Mitgliedstaaten spürbar einzuschränken.

(19) Parallelhandel im Automobilbereich (d.h. im vorliegenden Fall Parallelexporte oder -importe) ist allgemein die Summe grenzüberschreitender Verkäufe. Diese lassen sich unterscheiden in Verkäufe durch dem offiziellen Vertriebsnetz angehörende Händler an nicht diesem Vertriebsnetz angehörende Händler (sogenannte Wiederverkäufer) aus anderen Mitgliedstaaten, an andere, dem Vertriebsnetz angehörende Händler aus anderen Mitgliedstaaten sowie Verkäufe an Endverbraucher aus anderen Mitgliedstaaten, sei es direkt oder durch Einschaltung eines Vermittlers. Diese begriffliche Unterscheidung liegt auch den Verordnungen (EWG) Nr. 123/85 der Kommission und (EG) Nr. 1475/95 der Kommission über die Anwendung von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrags auf Gruppen von Vertriebs- und Kundendienstvereinbarungen [13] zugrunde.

I. Gesamtstrategie

(20) Die Kommission hat bei der Nachprüfung Dokumente gefunden, welche einige der Maßnahmen, die Bestandteil der Gesamtstrategie sind, zusammenstellen:

(21) Das Schreiben vom 21. September 1944 [14] (gemeint ist wohl 1994, vgl. Datum in Anlage des Schreibens) des Präsidenten von Autogerma, Herrn Schlesinger, an die Volkswagen AG beschreibt die Maßnahmen und enthält als Anlage eine Stufenfolge dieser Maßnahmen:

„... 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) Im Vermerk von Autogerma an die Volkswagen AG vom 26. September 1994 „Measures to control and prevent reexport" ([15]), heißt es:

„... 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) Vermerk von Volkswagen „Maßnahmen durch Autogerma zur Vermeidung von Re-Exporten", datiert vom 6. Februar 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 stellte mit Hinweis auf seine deutschen Vertriebshändler klar, daß — mit Blick auf die Verordnung (EWG) Nr. 123/85 — Parallelimporte mit legalen Mitteln durch den Hersteller nicht zu verhindern seien und daß es „mit einem gewissen Risiko verbunden" sei, die in Italien ergriffenen Maßnahmen „mit der Verhinderung von Re-Importen in Verbindung zu bringen und dies in einem Brief an die deutsche Händlerorganisation zu dokumentieren". Audi schlug deshalb vor, daß die Maßnahmen in Italien „über die Regionen mündlich kommuniziert werden" ([17]).

(25) Vermerk von Autogerma „Measures to control and prevent reexport", datiert vom 15. März 1995 ([18]):

Zitat

„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) Durch einen Vergleich zwischen den Auslieferungen an den Importeur und den Neuzulassungen in Italien bzw. Deutschland konnten Volkswagen und Audi für jedes Modell und auf monatlicher Basis den genauen Umfang der Re-Importe aus Italien nach Deutschland feststellen ([19]). Die entsprechenden Angaben wurden Audi vom Kraftfahrt-Bundesamt (nachfolgend: KBA) zur Verfügung gestellt. Audi mußte sich aber der Behörde gegenüber verpflichten, die Daten nicht zur Identifizierung bzw. Überwachung von ausländischen Vertragshändlern zu verwenden. ([20])

(27) Im Zusammenhang mit den Herstellerbescheinigungen sah Volkswagen vor, für die — bisher kostenlose — Ausstellung eine Gebühr in Höhe von 150 DEM einzuführen, „um die Re-Importe zu erschweren", während Audi zusätzlich zur Ausstellungsgebühr einen Nachweis über den Fahrzeugerwerb (Rechnung, Kaufvertrag o.ä.) verlangte. ([21])

(28) Volkswagen und Audi beauftragten Autogerma, zur Überprüfung der Re-Exporte die Verkaufsaktivitäten der italienischen Händler systematisch zu überwachen und die Ergebnisse an die Hersteller zu übermitteln. ([22]) Zu diesem Zweck stellten Volkswagen und Audi ihrem italienischen Importeur die vor allem in Deutschland ermittelten Fahrgestellnummern zur Verfügung ([23]) mit der Aufforderung, die liefernden italienischen Händler und Kunden ausfindig zu machen. ([24]) Die Überwachung ermöglichte auf diese Weise die Aufschlüsselung der Re-Exporte nach Händler, Kunde und Modell. ([25])

(29) Volkswagen hat Autogerma aufgefordert, im Rahmen der Überprüfungen italienischer Händler (sogenannte „Audits“) sowohl Auslieferungen an deutsche Volkswagen- und Audi-Händler festzustellen als auch Verkäufe an nicht-autorisierte Wiederverkäufer zu überprüfen. ([26])

(30) In einem Fall, in dem ein Audi-Mitarbeiter einen Audi A 4 in Italien erworben und zwecks Zulassung in Deutschland eine Herstellerbescheinigung angefordert hatte, bestätigte der Mitarbeiter gegenüber Audi, das Fahrzeug nur privat zu benutzen und nicht vor Ablauf eines halben Jahres zu veräußern, da bei einer Überprüfung der KBA-Statistik das Fahrzeug „als Reimport resultieren und Ärger bereiten“ würde. ([27])

(31) Audi hat seine deutschen Vertriebshändler aufgefordert, Fahrgestellnummern reimportierter, durch Wiederverkäufer in Deutschland angebotener Fahrzeuge festzustellen und zu übermitteln. ([28]) Re-Importe, auch durch Einzelkunden, nach Österreich wurden durch den österreichischen Generalimporteur „Porsche Austria“ ([29]) überwacht. ([30]) Die durch Audi ergriffenen Maßnahmen waren erfolgreich; so wurde im ersten Vierteljahr 1995 „kein einziger A 4 aus Italien nach Österreich importiert“. ([31])

(32) Angesichts der Zunahme der an Audi gerichteten Schreiben, in denen sich Kunden über Probleme bei Re-Exporten beklagten, entschied das Unternehmen im Januar 1994, Endverbrauchern „mit einer einheitlichen Sprachregelung zu antworten“. So sollten diese auf eine oftmals andere Ausstattung re-importierter Fahrzeuge hingewiesen werden, die eine Umrüstung erforderlich mache und zu zusätzlichen Kosten führen könne. Zudem führte das Unternehmen den erheblich höheren Zeitaufwand beim Erwerb eines re-importierten Fahrzeugs an, „da häufig besondere behördlicherseits vorgeschriebene Genehmigungen erforderlich“ seien. Schließlich sollte auf Vorteile in bezug auf Inspektionen und Gewährleistung im Fall des Kaufs bei einem inländischen Händler verwiesen werden. ([32])

(33) Aus Antworten auf Kundenbeschwerden geht hervor, daß Audi u. a. auf die unterschiedliche Ausstattung der für den italienischen Markt vorgesehenen Modelle, auf deren längere Lieferzeiten sowie darauf verwies, den Händlern nicht vorschreiben zu können, an welchen Endverbraucher Fahrzeuge verkauft werden. ([33])

(34) Volkswagen empfahl, bei Anfragen von Endverbrauchern „in keinem Fall den Eindruck entstehen (zu) lassen, daß auf Anweisung der VW AG, der Autogerma oder einzelnen Personen dieser Unternehmen keine Informationen an Privatkunden oder zulässige Vermittler herausgegeben werden dürfen“. Es sollte vielmehr ausdrücklich betont werden, daß keine, dem EU-Recht entgegenstehende Anweisungen oder Handelsbeschränkungen mit dem Zweck einer Behinderung von Re-Importen ausgesprochen wurden. ([34])

(35) Volkswagen gab Autogerma Anweisungen, wie auf Kunden, die sich mit der Bitte um Unterstützung an den Importeur wenden, reagiert werden sollte. Danach könne Autogerma als Importeur keine Bestellungen annehmen, da er nicht an Privatkunden verkaufe. Zudem könne kein Händler zu einem Verkauf an einen bestimmten Kunden gezwungen werden. ([35])

(36) Aus Unterlagen über den Schriftwechsel zwischen Herstellern und Endverbrauchern geht hervor, daß in einigen Fällen die Hersteller dem Importeur bzw. den Händlern — jedoch erst nach Prüfung des Sachverhalts — „grünes Licht“ für Verkäufe an Endverbraucher gegeben haben. ([36])

(37) In zahlreichen Schreiben wandten sich Kunden wegen Hindernissen beim Erwerb eines Fahrzeugs bei italienischen Händlern an Autogerma mit der Bitte um Unterstützung. ([37]) Der Importeur verwies in seinen Antworten insbesondere auf die durch die Liefermöglichkeiten des Herstellers bedingten, langen Lieferzeiten für bestimmte Modelle (z. B. den neuen VW Polo), ohne jedoch einen Liefertermin verbindlich zu bestätigen. ([38]) In einzelnen Fällen forderte Autogerma den Kunden auf, vorher zu bestätigen, „das Auto direkt oder über einen zuverlässigen Vermittler, in Italien erwerben zu wollen“. ([39])

(38) Es war die Absicht von Autogerma, die italienischen Händler „in die vertraglich festgelegten Gebiete zu verweisen“ und bei festgestellten Verkäufen außerhalb des Vertragsgebiets und/oder über nicht autorisierte Kanäle bestimmte, in der Intensität abgestufte Maßnahmen zu ergreifen. ([40])

(39) Zur Überprüfung der Verkäufe war Autogerma von Volkswagen und Audi beauftragt worden, anhand der durch die Hersteller recherchierten Fahrgestellnummern von in Deutschland — insbesondere durch Wiederverkäufer — angebotenen Fahrzeugen die auslieferndn italienischen Händler festzustellen und diese Angaben den Herstellern zu übermitteln. ([41]) Zudem hat Autogerma den Herstellern regelmäßig über die Ergebnisse der Händlerüberprüfungen und die Maßnahmen zur Eindämmung der unerwünschten Verkäufe berichtet.

(40) Mit dem Ziel, den Erfolg der Gesamtstrategie sicherzustellen, überprüfte Autogerma verstärkt die Zulassungen in Italien. Händler waren generell aufgefordert, für sämtliche Lieferungen bei der Auslieferungsmeldung das Zulassungskennzeichen anzugeben. Des weiteren überwachte Autogerma

seit September 1994 täglich die Auftragseingänge ([42]); Abweichungen von mehr als 10 % vom geplanten Bedarf bedurften einer speziellen Genehmigung der Autogerma. Zudem hat der Importeur auf verstärkte Exportaktivitäten italienischer Händler offenbar mit Lieferverzögerungen oder -beschränkungen reagiert. ([43])

(41) Außerdem hatte Autogerma zumindest seit 1993 eine seiner Abteilungen (S.E.V.O.) mit der Überwachung des italienischen Händlernetzes und insbesondere der Verkaufstätigkeit und der Anzahl der ins Ausland gelieferten Fahrzeuge beauftragt. ([44]) Die erstellten Überwachungsberichte enthielten Auflistungen ausländischer Kunden und erwähnten Warnungen an Händler vor Verkäufen ins Ausland. ([45])

(42) Autogerma bestätigte gegenüber Audi, daß alle Bemühungen darauf gerichtet seien, jegliche Exportaktivitäten der Händler zu unterbinden; dies schloß auch Verkäufe an andere Vertriebshändler und Endverbraucher ein. ([46]) Alle durch Autogerma ausgelieferten Fahrzeuge wurden mit MwSt. fakturiert ([47]), offenbar in der Absicht, Verkäufe innerhalb Italiens zu fördern und Exporte auf administrativer Ebene zu erschweren. Für den neuen VW Polo wurden strenge Absatzkontrollen vorgenommen und die Liefermengen für jene Händler gekürzt, die in der Vergangenheit durch erhöhte Re-Exporte auffielen. ([48])

II. **Die Vereinbarungen und Verhaltensweisen im einzelnen**

Die Vereinbarungen und Verhaltensweisen, aus denen sich die unter Randnr. 1 beschriebene Gesamtstrategie zusammensetzt, stellen sich im einzelnen wie folgt dar:

1. *Sprachgebrauch*

a) Begriffswahl

(43) In ihrer Korrespondenz und ihrem internen Schriftverkehr bediente sich die Volkswagen AG keines einheitlichen Sprachgebrauchs zur Definition von Parallelhandel. Das Unternehmen bezeichnete in der Regel Lieferungen an nichtautorisierte Wiederverkäufer als „Graumarkt", faßte jedoch oft Graumarkt und Re-Importmarkt zusammen oder sprach ganz allgemein von „Remporten" bzw. „Reexporten".

(44) In seinem Marketingsplan 1995 erwähnte Volkswagen im Zusammenhang mit seiner Vertriebsstrategie in bezug auf „Re-Importe" Gegenmaßnahmen zur „Eindämmung von Re-Importen durch ... Einflußnahme auf die Händlerschaft" sowie „(g)ezielte Maßnahmen gegen ‚Grauimporteure'". In internen Mitteilungen vom September 1994 und vom Februar 1995 sprach das Unternehmen im Zusammenhang mit ergriffenen Maßnahmen allgemein von „Re-Export-Aktivitäten". ([49]) In einem handschriftlichen Vermerk vom Juli 1995 empfahl Volkswagen, einem „echten Vermittler", der wegen offensichtlicher Behinderungen durch Autogerma beim Erwerb eines Kraftfahrzeugs mit Beschwerde bei der Kommission gedroht hatte, aus „politischen Gründen" nachzugeben, um dem „Entzug der GVO" (Gruppenfreistellungsverordnung) vorzubeugen. ([50])

(45) Die Audi AG verwandte ebenfalls unterschiedliche Begriffe (z. B. Graumarkt, Re-Importe, Re-Importmarkt, illegaler Re-Importmarkt, Belieferung von nicht autorisierten Wiederverkäufern), insbesondere in Verbindung mit der Analyse der Problematik des Parallelhandels zwischen Italien und Deutschland bzw. Österreich und den zu ergreifenden und ergriffenen Maßnahmen.

(46) Zur Bekämpfung des Graumarkts bzw. der Re-Importe gründete Audi Ende 1994 eine mit entsprechenden Vollmachten sowie finanziellen und personellen Mitteln ausgestattete „Task Force". ([51]) Diese Organisationseinheit begann offiziell am 1. Januar 1995 ihre — auf höchstens zwei Jahre zu begrenzende — Tätigkeit. ([52]) Audi unterrichtete seine Händler und Importeure per Rundschreiben über die Ziele und Aufgaben der Task Force und forderte gleichzeitig seine Händler zur Mitarbeit auf. ([53])

(47) Die „Aufgaben und Zielsetzungen" bestanden in der „Bekämpfung von Reimporten" (vor allem die „Einlieferung nach Deutschland", aber auch in „andere(n) Länder(n) der Europäischen Union") einerseits und der „Verhinderung der Belieferung von nicht autorisierten Wiederverkäufern" ([54]) andererseits. An anderer Stelle wurde als Ziel der Organisationseinheit die „dauerhafte Einschränkung und Unterbindung des Grau- bzw. Reimportmarktes" ([55]) bzw. die Verringerung auf ein wettbewerbsübliches Maß genannt. In diesem Zusammenhang wurde auch auf Wettbewerber (BMW, Mercedes) verwiesen.

(48) In einer Notiz in Zusammenhang mit der „Projektbeschreibung: Bekämpfung Graumarkt/Reimporte" definierte Audi die Aufgaben und Zielsetzungen dieses Projekts (d. h. der sog. Task Force) als „1. Bekämpfung von Reimporten" und „2. Verhinderung der Belieferung von nicht autorisierten Wiederverkäufern". ([56]) Audi beschränkt an anderer Stelle Re-Importe begriffsmäßig auf die „Quereinkäufe der deutschen Vertragshändler im Ausland" und Belieferung organisationsfremder Wiederverkäufer (= Graumarkt-Händler). ([57])

(49) Als operationelles Nahziel der Projektgruppe wurde die Begrenzung der Exporte auf monatlich unter 100 Fahrzeuge ([58]) bzw. eine Verringerung des Graumarkt-/Reimportvolumens um 50 % innerhalb von 6 Monaten festgelegt, wobei die Ergebnisse bis September 1995 sichtbar sein sollten. ([59]) Zur Erreichung der Ziele der Task Force wurde eine Reihe von Maßnahmen festgelegt. ([60])

(50) Somit stellt Audi an dieser Stelle zwar den Graumarkt als Teil des weitergefaßten Re-Importmarkts dar, richtet seine Maßnahmen — wie an dieser Stelle deutlich wird — jedoch oft zugleich auf den Grau- und den Reimportmarkt aus. Die uneinheitliche Begriffswahl bewirkte bzw. bezweckte folglich, bei den italienischen Händlern den Eindruck zu erwecken, Exportverbote und andere Maßnahmen zur Eindämmung des Parallelhandels einschließlich Sanktionen beträfen auch Verkäufe an bzw. Re-Exporte durch nicht-italienische Endverbraucher.

(51) Durch diese Begriffswahl wurde die Unterscheidung zwischen Verkäufen an netzfremde, auf eigene Rechnung handelnde Wiederverkäufer einerseits und Verkäufe an Endverbraucher, beauftragte Vermittler oder dem Vertriebsnetz angehörende Händler andererseits vermischt und dadurch erschwert bzw. bewußt unklar gelassen.

(52) Autogerma SpA hat in ihrem Schriftverkehr mit den Vertragshändlern vor allem zwischen Verkäufen innerhalb und außerhalb des Vertragsgebiets unterschieden.

(53) Zumindest seit 1993 richtete Autogerma Weisungen, Ermahnungen und Warnungen an die italienischen Händler mit dem Ziel, Einfluß auf deren Verkaufstätigkeit zu nehmen. In der Folgezeit hat Autogerma die italienischen Händler wiederholt sowohl schriftlich als auch mündlich aufgefordert, Grauimporte zu unterlassen. Händler wurden angesichts ihrer verstärkten Bemühungen, die Verkaufsziele zu erreichen, sowie zahlreicher Anfragen von VW/Audi-Vertriebshändlern eindringlich angewiesen, in das eigene Vertragsgebiet zu verkaufen. ([61])

(54) Autogerma hat die italienischen Händler bei verschiedenen Anlässen mündlich und auch mehrfach durch Rundschreiben ermahnt, von Verkaufsaktivitäten außerhalb des Vertragsgebiets, d. h. sowohl im Inland als auch ins Ausland, abzusehen. ([62]) Bei der Nachprüfung erklärten die in Trento, Bozen/Bolzano und Silandro überprüften Händler gegenüber der Kommission, daß sie von Autogerma mehrfach mündlich angewiesen wurden, von Exporten abzusehen. Diese Anweisung bezog sich insbesondere auf nicht autorisierte Wiederverkäufer, schloß aber Verkäufe an Endverbraucher ausdrücklich ein. ([63]) Händler ([64]) wurden deutlich darauf hingewiesen, daß „im Fall der Nichteinhaltung dieser Anweisung mit der Lösung des Händlervertrags gerechnet werden muß". ([65])

(55) Entsprechende Anweisungen und Warnungen wurden auch für bestimmte Modelle ausgesprochen (Audi A 4, neuer VW Polo, VW Golf Berlina, VW Golf Variant). ([66]) Für den neuen VW Polo wurden die Händler im September 1994 ermahnt, keine Rabatte zu gewähren und keine Verkäufe zum Export zu tätigen. ([67])

(56) Autogerma verbot den Händlern jegliche Verkäufe an „salonisti". ([68]) Dieser Begriff grenzt im italienischen Sprachgebrauch den Händler zwar vom „concessionario", d. h. einem zum Vertriebsnetz gehörenden Händler ab, trifft aber keine Unterscheidung zwischen unabhängigen Wiederverkäufern und Vermittlern. In diesem Zusammenhang verwies der Importeur wiederholt auf Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 123/85, die seiner Auffassung nach derartige Verkäufe untersagten ([69]) und warnte die Händler, daß bei Zuwiderhandeln mit einem Entzug der Freistellung durch die Kommission gerechnet werden müsse. Autogerma bediente sich also in diesem Fall einer verkürzten Darstellung, die bei Händlern den unzutreffenden Eindruck erwecken mußte, auch bei einem Verkauf an Vermittler verstoße ihr Verhalten gegen das Wettbewerbsrecht der Gemeinschaft mit der Gefahr einer entsprechenden Sanktionierung.

(57) Autogerma sowie Audi war bekannt, daß Händler Kunden gegenüber erklärten, nicht ins Ausland bzw. an Ausländer verkaufen zu können bzw. zu dürfen („ai clienti dicono che non posseno vendere all'estero ...") Die Händler wurden deshalb angewiesen, insbesondere im Hinblick auf eventuelle Nachprüfungen der Kommission gegenüber Kunden nicht auf Untersagungen seitens Autogerma oder die Hersteller zu verweisen, sondern Bestellungen zwar anzunehmen, doch in der Folge Lager- und Lieferprobleme vorzugeben. ([70])

(58) Autogerma hat seine Entschlossenheit, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, „um das festgelegte Ziel zu erreichen, die Exporte aus Italien zu unterbinden", wiederholt bekräftigt. ([71]) Zu diesem Zweck wurden in Abstimmung mit den Herstellern Maßnahmenkataloge zusammengestellt. ([72]) Autogerma war sich bewußt, daß einige Elemente seiner Strategie mit den zukünftigen Gemeinschaftsregelungen über den Kfz-Vertrieb nicht vereinbar sein würden. ([73])

b) Klassifizierung der Dokumente

(59) Volkswagen, Audi und Autogerma versahen viele Schriftstücke, die sich auf Maßnahmen zur Verringerung bezogen, mit einer Geheimhaltungsklausel. So wurde zum Beispiel der sich auf die Maßnahmenkataloge zur Kontrolle und Verhinderung von Re-Exporten beziehende Schriftverkehr als „highly confidential" (streng vertraulich) oder als „riservato" (vertraulich) eingestuft. ([74]) Dokumente, die sich auf die Einführung der geteilten Händlermarge ([75]), die Ermahnung oder Überwachung von Händlern ([76]) sowie Händlerkündigungen ([77]) bezogen, waren häufig als „riservato" bzw. „vertraulich" gekennzeichnet.

c) Wirkungen auf die Händlerschaft

(60) Ingesamt ist durch diese Terminologie des Konzerns, die vor allem durch Autogerma im Schriftverkehr mit den italienischen Händlern verwendet wurde, häufig der Eindruck entstanden, sämtliche Wiederausfuhren seien verboten. Dieser Sprachgebrauch mußte somit bei den Händlern einen Zustand der Verunsicherung schaffen, der sie veranlaßte, in vielen Fällen auch auf Geschäfte mit Endverbrauchern oder von diesen beauftragte Vermittler zu verzichten. Unabhängig davon, ob es eine feststehende Terminologie in Verbindung mit dem Parallelhandel gibt, wäre eine genaue begriffliche Abgrenzung, wie sie den Verordnungen (EWG) Nr. 123/85 und (EG) Nr. 1475/95 zugrunde liegt, erforderlich gewesen.

(61) Eine uneinheitliche und unpräzise Terminologie in bezug auf den Parallelhandel führt innerhalb des Konzerns, d. h. im Rahmen der Gespräche und des Schriftverkehrs zwischen der Volkswagen AG, der Audi AG und der Autgerma SpA zu Unsicherheiten. Zudem wirkt sich diese Terminologie auf die Beziehungen des Konzerns zur Händlerschaft aus und schafft ihrerseits Unsicherheit darüber, welche Verkäufe als zulässig bzw. als unzulässig angesehen werden. Sie engt somit den Entscheidungsspielraum der Händler bezug auf Verkäufe außerhalb der Vertragsgebiete ein.

2. *Margenpolitik*

a) Volkswagen AG

(62) Volkswagen gab im Oktober 1994 die Einführung einer an den Verkauf innerhalb des Vertragsgebiets gebundenen geteilten Händlermarge („Split-Margin") für Verkäufe des neuen VW Polo-Modells in Italien bekannt. ([78]) Grundsätzlich gewährt der Hersteller bzw. der Importeur dem Händler für jedes bestellte Fahrzeug einen Preisnachlaß auf den Rechnungsbetrag; für das alte Modell des VW Polo betrug dieser Nachlaß 13 %. Für das neue Modell wurde der Händlerrabatt geteilt, und zwar in einen sofort, d. h. bei Rechnungsstellung, zu zahlenden „Basis-Nachlaß" von 8 % und einen nachträglich eingeräumten, von der Zulassung im Vertragsgebiet des Händlers abhängigen Nachlaßanteil von 5 %. ([79])

(63) Volkswagen war sich bewußt, daß die Einführung einer geteilten Marge weder mit der neuen Verordnung (EG) Nr. 1475/95 noch mit der Verordnung (EWG) Nr. 123/85 vereinbar sein würde, „weil dadurch das von der Kommission gerade gewünschte Übergrenzgeschäft unterbunden werden soll". Diese Maßnahme wurde folglich als „sehr bußgeldverdächtig" erachtet, sollte deshalb „intern" bleiben. Volkswagen hat deshalb Autogerma vorgeschlagen, sich über eine „Sprachregelung und Handhabung zu verständigen, die auch gegenüber der Kommission vertretbar" sein sollte. ([80]) Die tatsächliche Anwendung des „Splitmargensystems" wurde von Volkswagen mehrfach bestätigt. ([81])

b) Audi AG

(64) Angesichts der hohen Verkäufe durch italienische Händler außerhalb ihres Vertragsgebiets hat Audi — nach Abstimmung mit Autogerma und dem Händlerbeirat (Unione Concessionari Audi Volkswagen — U.C.A.V. sowie mit Volkswagen) — im Oktober 1994 beschlossen, für neue Modelle (d. h. erstmals für den Audi A 4) eine „neue Regelung für die Auszahlung der Händlermargen" einzuführen.

(65) Die neue Regelung betraf die Aufteilung der 15%igen Grundmarge, die zum Beispiel für das alte Modell Audi 80 jeweils bei Fakturierung gezahlt wurde, in einen sofort, d. h. bei Rechnungsstellung zahlbaren Teil von 10 % und einen zweimonatlich bei Vorlage des Zulassungsscheins zu zahlenden sog. „Splitmargenanteil" von 5 %.

(66) Diese Regelung wurde ab dem 18. Oktober 1994 in der Weise angewandt, daß bei Fakturierung zwar zunächst die gesamte Grundmarge in Höhe von 15% gezahlt wurde der 5%ige „Splitmargenanteil" jedoch nachträglich zurückgefordert („weggenommen") werden sollte. ([82]) Sie ermöglichte dem Hersteller bzw. Importeur in einem ersten Schritt die lückenlose Kontrolle der Fahrzeugzulassungen, insbesondere die Unterscheidung zwischen Zulassungen innerhalb und außerhalb des Vertragsgebiets. In einem zweiten Schritt sollte der 5%ige „Splitmargenanteil" dem Händler im Fall von Verkäufen außerhalb des Vertragsgebiets zurückbelastet werden.

c) Autogerma SpA

(67) Die zwischen Autogerma und den italienischen Händlern geschlossenen Verträge enthielten in einem Anhang (Allegato „A") eine nach Modellen unterteilte Übersicht der zu leistenden Händlermargen („sconto in fattura"). Die Marge betrug für die Volkswagen-Modelle 13 % bzw. 15 % und für die Audi-Modelle 15 % bzw. 16 %. ([83]) Mit Wirkung vom 1. Januar 1994 wurde dem Anhang eine Vereinbarung („Convenzione") hinzugefügt, mittels der neue Modelle von der Anwendung dieser Händlermargen ausdrücklich ausgenommen wurden. ([84])

1) Maßnahmen in bezug auf Volkswagen

(68) Für Verkäufe des neuen VW Polo informierte Autogerma die italienischen Händler im Oktober bzw. November 1994 über das neue Margensystem. Diese neue Regelung betraf zum einen Vorführfahrzeuge des Typs Polo, für die eine Aufteilung der bisherigen Grundmarge von 13 % in zwei Teile, nämlich einen Teil von 10 % und einen Anteil von 3 %, der aber nur bei Zulassung — für mindestens 6 Monate — auf den Namen des Händlers, d. h. innerhalb des Vertragsgebiets, geleistet wurde, vorgesehen war. Ansonsten, d. h. für alle übrigen Bestellungen des neuen Polo, folgte Autogerma der Anweisung von Volkswagen, die eine Aufteilung der bisherigen Grundmarge von 13 % in einen sofort zahlbaren Teil von 8 % und einen Nachlaß von 5 %, der nur bei Verkauf innerhalb

des Vertragsgebietes geleistet wurde, vorsah. ([85]) Bei der Nachprüfung wurde gegenüber der Kommission bestätigt, daß seit November 1994 die geteilte Händlermarge in der Weise angewandt wurde, daß ein Teil nur bei Zulassung innerhalb des Vertragsgebiets geleistet wurde. ([86])

2) Maßnahmen in bezug auf Audi

(69) Mit der Markteinführung des neuen Modells Audi A 4 beschloß Autogerma eine Änderung des Händlermargensystems. Anstelle der für das alte Modell Audi 80 geltenden und sofort, d. h. bei Fakturierung, zahlbaren „Grundmarge" von 15 % sollte die neue Grundmarge („sconto in fattura" oder „sconto base/immediato") nur mehr 10 % betragen. Die übrigen 5 % („sconto differito a breve") sollten den Händlern zweimonatlich nur bei Lieferung und nachgewiesener Zulassung innerhalb des Vertragsgebiets gezahlt werden. ([87]) Durch die Wahl der Bezeichnung des abgetrennten 5%igen Anteils als „nachträglich aber kurzfristig eingeräumter Nachlaß", sollte ein direkter Bezug zu der Bedingung, daß der Verkauf bzw. die Zulassung innerhalb des Vertragsgebiets erfolgen mußte, vermieden werden. ([88])

(70) Das neue Margensystem sollte in Form einer Zusatzvereinbarung in die italienischen Händlerverträge aufgenommen werden, die Autogerma das Recht geben sollte, „im Fall von Verkäufen außerhalb des Händler-Gebietes den Splitmargenanteil von 5 % dem Händler sofort nach Kenntnis zurückzubelasten". ([89])

(71) Autogerma informierte Audi im November 1994 über die Einführung des neuen Margensystems für den Audi A 4 in Italien zunächst für eine Testphase bis zum 30. April 1995. Der fragliche Nachlaßanteil von 5 % sollte zunächst bis zum 30. April 1995 weitergezahlt werden, bevor dann eine endgültige Entscheidung zu treffen wäre.

(72) Eine Margenpolitik, die eine geringere Händlermarge bei Verkäufen bzw. Zulassungen außerhalb des Vertragsgebiets vorsieht, kürzt das Einkommen der Händler und den ihnen daraus verbleibenden Gewinn. Sie engt somit den wirtschaftlichen Spielraum der Händlerschaft ein, solche Verkäufe zu tätigen.

3. *Bonuspolitik*

(73) Der zusätzlich zur Händlermarge zahlbare Bonus in Höhe von 3 % sollte grundsätzlich bestehen bleiben. Audi betonte in diesem Zusammenhang, daß der „Verkauf außerhalb der eigenen Zone ... bis max. 15 % erlaubt (sei)" und bei Verkäufen über diesen Anteil hinaus der 3%ige Bonus nicht gewährt werde. ([90])

(74) Da dieser Bonus vom Verkauf — und später auch von der Zulassung ([91]) — innerhalb des „Marktverantwortungsgebietes" abhängig gemacht wurde ([92]), würde der Händler bei Verkäufen außerhalb des eigenen Vertragsgebietes einen finanziellen Nachteil in Höhe von 8 % der Berechnungsgrundlage erleiden. Audi stellte ausdrücklich fest, daß Händler angesichts der mit 10 % zu beziffernden, grundsätzlich durch sie selbst zu tragenden Vertriebskosten folglich bei Verkäufen außerhalb des Vertragsgebiets einen negativen Cash-flow erleiden würden. ([93])

(75) Im Rahmen einer zumindest seit 1987 den Händlerverträgen beigefügten Vereinbarung (Convenzione „B") war ein vierteljährlich zahlbarer Bonus in Höhe von 3 %, der sich aus Teilboni für „Zielzulassung", „Standards" und „Kundenzufriedenheit" zusammensetzte, festgelegt worden. ([94]) Dieser Bonus wurde zusätzlich zur üblichen Händlermarge geleistet. Seine Berechnung orientierte sich an der Zahl der innerhalb des Vertragsgebiets verkauften Fahrzeuge, doch wurde der Bonus auch für Verkäufe außerhalb des Vertragsgebiets gezahlt, allerdings unter der Voraussetzung, daß diese Verkäufe 15 % der gesamten Auslieferungen des Händlers nicht überstiegen.

(76) Autogerma hatte zumindest seit 1993 die Zahlung dieses Bonus für alle Verkäufe außerhalb des Vertragsgebiets ausgesetzt ([95]) und sie zumindest ab Januar 1994 verweigert. ([96]) In der erklärten Absicht, Parallelexporte zu verhindern, beschloß Autogerma im September 1994, in Zukunft den Bonus nur noch für Zulassungen innerhalb des Vertragssgebiets zu leisten. ([97])

(77) Die in Randnr. 75 erwähnte Vereinbarung (Convenzione „B") zum Händlervertrag wurde deshalb entsprechend geändert. Während in der bisherigen Fassung die Zahlung des Bonus zunächst nur bei einem Verkauf innerhalb des Vertragsgebiets erfolgte, wurde sie in der Fassung vom 31. Dezember 1994 zusätzlich an die Zulassung innerhalb des Vertragsgebiets geknüpft. ([98]) Die Begrenzung der Verkäufe bzw. Zulassungen außerhalb des Vertragsgebiets auf 15 % wurde beibehalten. ([99])

(78) Der Händlerbeirat U.C.A.V. bezweifelte allerdings die rechtliche Vereinbarkeit der geplanten Maßnahmen mit den EG-Verordnungen über den Kraftfahrzeugvertrieb und den Händlerverträgen. ([100])

(79) Audi bekräftigte die Ein- und Durchführung des neuen Bonussystems in bezug auf die Bindung des 3%igen Bonus an die Zulassung in Italien. ([101]) Die tatsächliche Durchführung des neuen Bonussystems wurde später durch Autogerma wiederholt bestätigt: „Bezüglich der Bonuszahlungen für den Zeitraum von Januar bis April 1994 wurde entschieden, daß 63 Händler für A.a.K. (Auslieferungen an Kunden), getätigt außerhalb ihres vertraglich festgelegten Territoriums, keinen Bonus. erhalten". ([102]) Auch vom letzten Quartal 1994 bzw. ersten Quartal 1995 an wurde dieser Bonus tatsächlich nur für Zulassungen im Vertragsgebiet geleistet. Autogerma verweigerte für außerhalb des Vertragsgebiets verkaufte Fahrzeuge außerdem die Zahlung des sogenannten „Beitrags zur Organisation". ([103])

(80) Im Ergebnis ist festzuhalten, daß das neu eingeführte Margen- und Bonussystem ein wirksames, insbesondere finanzielles, Druckmittel auf die Händler darstellte, keine Verkäufe (bzw. Zulassungen) außerhalb des eigenen Vertragsgebiets zu tätigen. Bei Verkäufen außerhalb des Vertragsgebiets mußten die Händler mit einer erheblichen Kürzung des Ertrags rechnen. Zudem entgeht dem Händler bei solchen Geschäften ohnehin das — im allgemeinen ertragreiche — sogenannte „after sale"-Geschäft. Durch die eingeführte Margen- und Bonuspolitik ist der finanzielle Anreiz, solche Geschäfte zu tätigen, zusätzlich erheblich geschmälert worden. Aus diesem Grund verzichteten viele Händler generell auf solche Verkäufe, unabhängig davon, ob es sich um potentielle Geschäfte mit Wiederverkäufern oder mit Endverbrauchern handelte. Die tatsächliche Anwendung der neuen Regelungen bestätigte Audi mehrfach. ([104])

(81) Eine Politik, die eine geringere Marge bzw. eine Bonuskürzung bei Verkäufen bzw. Zulassungen außerhalb des Vertragsgebiets vorsieht, geht zu Lasten der sich aus solchen Geschäften ergebenden Erträge der Händler und des ihnen daraus verbleibenden Gewinns. Eine derartige Politik engt somit den wirtschaftlichen Spielraum der Händlerschaft ein, solche Verkäufe zu tätigen.

4. *Restriktive Belieferung des italienischen Marktes*

(82) Bereits im August 1993 formulierten Volkswagen und Audi zur Verringerung der Graumarktlieferungen erste Leitlinien und unterteilten diese in „formales Vorgehen" und „praktische Maßnahmen". ([105]) Während erstgenannte Maßnahmen vor allem auf die Einhaltung der Händlerverträge abzielten, wurde als konkreter Schritt insbesonders die Verminderung der italienischen Lagerbestände vorgeschlagen.

a) Volkswagen AG

(83) Mit dem Ziel einer Begrenzung der Re-Exporte aus Italien hatte Volkswagen Ende 1993 eine „bedarfsgerechte Anpassung der Produktion für den Markt Italien" und eine „(b)edarfsgerechte Belieferung des Einzelhandels" sowie Maßnahmen zur „Ruduzierung der Händlerläger" beschlossen. ([106]) Die Lieferpolitik für Italien führte zumindest im Jahr 1995 bei fast allen Modellen zu Engpässen und langen Lieferzeiten.

(84) Volkswagen hat bereits im ersten Jahr 1995 „die Belieferung mit den Modellen Vento, Variant und Passat an die Nachfrage in Italien angepaßt, so daß kein Lagerdruck mehr existieren dürfte". ([107]) Damit erwies sich die von Volkswagen verfolgte Politik, mittels einer restriktiven Belieferung des italienischen Markts den Umfang für mögliche Re-Exporte zu begrenzen, als erfolgreich.

b) Audi AG

(85) Kunden, die ein Audi-Fahrzeug bestellt hatten, stornierten wegen zu langer Lieferzeiten in großem Umfang Bestellungen (über 9 % im Zeitraum 1. Januar bis 10. April 1995). ([108]) Im Februar 1995 entschied der Hersteller dennoch, eine Lieferung von zusätzlichen 8 000 Fahrzeugen des Modells A 4, die den italienischen Händlern durch Autogerma zugesagt und offensichtlich für den Re-Export vorgesehen waren, zu stornieren. ([109]) Im April 1995 begründete Audi die Lieferquotierung mti der Einführung des A 4 damit, „daß nur die italienische Nachfrage befriedigt werden kann". ([110]) Audi und Autogerma vertraten auch im weiteren Jahresverlauf den Standpunkt, mit Blick auf Re-Exporte (grauer Markt) eine restriktive Belieferung des italienischen Markts beizubehalten. ([111])

(86) Eine Lieferpolitik, die sich — ohne besondere Rücksicht auf eine offensichtlich große Nachfrage aus dem Ausland — an der erwarteten oder tatsächlichen Nachfrage durch italienische Kunden ausrichtet, begrenzt das Angebot, das für Verkäufe an Kunden aus anderen Mitgliedstaaten zur Verfügung steht, und/oder führt — besonders für Verkäufe an Kunden aus anderen Vertragsgebieten — zu langen Lieferfristen. Hierdurch wird der Spielraum der Händler für solche Verkäufe, insbesondere jedoch an Kunden aus dem Ausland, spürbar eingeengt.

5. *Beschränkungen von Lieferungen innerhalb des Vertriebsnetzes*

(87) Verstärkte Graumimporte durch nicht-autorisierte Wiederverkäufer, aber auch Re-Importe, die durch autorisierte VW/Audi-Händler zu Preisen angeboten wurden, die spürbar unter denen der deutschen Vertragshändler lagen, führten offenbar in einigen Gebieten zu starken Auftragseinbußen bei autorisierten VW/Audi-Händlern. Deswegen sahen sich einige Händler, vor allem in Deutschland, veranlaßt, über italienische Vertragshändler oder direkt über Autogerma Fahrzeuge aus Italien zu re-importieren, beklagten sich aber über ungewöhnlich lange Lieferzeiten. ([112])

(88) Volkswagen erklärte diese Situation mit den Maßnahmen einer „bedarfsgerechten Belieferung des italienischen Marktes ... mit der Konsequenz, daß der italienische Handel mit der verfügbaren Ware zunächst mal seine traditionelle Klientel am Ort bedient". Im September 1993 forderte der VAG-Händlerbeirat Volkswagen auf, „daß Quereinkäufe(n) in Europa, sei es durch den Handel oder durch unsere Kunden ... mit allen Mitteln entgegengewirkt werden" (muß). ([113])

(89) Deutsche Händler forderten auch von Audi, daß die „Möglichkeit, durch den Hersteller subventionierte Exportfahrzeuge nach Deutschland zu reimportieren, dringend unterbunden werden" (muß), da der „Verkaufspreis dieser Fahrzeuge in Deutschland ... unter dem Händlereinstandspreis der deutschen Organisation" liege und dadurch auf „Dauer ... den deutschen Händlern die Existenzgrundlage entzogen" werde. ([114]) Re-Importe deutscher Vertriebshändler wurden durch andere deutsche Vertragshändler aufgedeckt, die Fahrgestellnummern und liefernde italienische Händler an Audi meldeten. ([115])

(90) In bezug auf den italienischen Markt forderte Autogerma Audi auf, dafür Sorge zu tragen, daß an Parallelimporten interessierte deutsche Händler, die sich schriftlich an Autogerma gewandt hatten, nicht dauernd italienische Händler „stören" ([116]). Darüber hinaus wies Autogerma Anfragen deutscher Vertriebshändler nach Liefermöglichkeiten (sog. Querlieferungen innerhalb des VAG-Vertriebsnetzes) mit dem Hinweis auf unzureichende Lagerbestände, Lieferengpässe und lange Lieferzeiten zurück. ([117])

(91) Als mögliche Lösungen wurden klare Verträge mit dem Importeur vorgeschlagen, worin festzulegen sei, daß die gelieferten Fahrzeuge nur für dessen Markt bestimmt seien und bei Zuwiderhandlung Konventionalstrafen und Vertragsentzug anzukündigen bzw. durchzuführen seien. ([118]) Die Hersteller sahen sich folglich durch die deutschen Vertragshändler einem Druck ausgesetzt, Re-Importe nach Deutschland zu unterbinden.

(92) Eine Beschränkung von „Querlieferungen" innerhalb des Vertriebsnetzes, d. h. der Möglichkeit von Vertragshändlern, Fahrzeuge von Vertragshändlern in anderen Mitgliedstaaten zu erwerben, engt den Spielraum der Händler zur Beschaffung von Fahrzeugen ein.

6. *Kündigung von Verträgen*

(93) Ende 1993 ermahnte Autogerma 50 Händler (darunter die absatzstarke Brenner Garage, Bozen/Bolzano) bei Androhung vertraglicher Konsequenzen, die organisierte Verkaufstätigkeit außerhalb der Vertragsgebiete mit sofortiger Wirkung einzustellen. ([119]) Die Mahnungen wurden 1994 und 1995 fortgesetzt. ([120])

(94) Nachdem 1993 bereits drei Händlern die Verträge gekündigt worden waren ([121]), entschied Autogerma im Mai 1994, auch den Händlervertrag mit der Brenner Garage zu beenden. ([122]) Im Februar 1995 hatte sich die Anzahl der gekündigten Händler auf ingesamt 12 erhöht. ([123])

(95) Autogerma kündigte Händlern die Verträge offensichtlich wegen Verkäufen außerhalb des Vertragsgebiets (bzw. „Grauimporten"), betonte jedoch, daß die Kündigungen „nach außen natürlich wegen anderer Gründe" erfolgten. ([124]) Als Kündigungsgründe wurden tatsächlich nie Verkäufe an nicht-autorisierte Wiederverkäufer angeführt ([125]), sonderm insbesondere das Nichterreichen der Verkaufsziele und die Nichtbeachtung vertraglicher Verpflichtungen. In zumindest einem Fall wurde die Beendigung des Vertragsverhältnisses unter Bezugnahme auf die Verordnung (EG) Nr. 1475/95 ausgesprochen. ([126])

(96) Dieses Verhalten weist darauf hin, daß sich die Volkswagen AG, die Audi AG und die Autogerma SpA bewußt waren, daß sich ihre Maßnahmen auch auf rechtlich zulässige Re-Importe, d. h. Verkäufe an nicht-italienische Endverbraucher bzw. durch diese beauftragte Vermittler, auswirkten.

(97) Die Kündigung eines Händlervertrags bzw. die Androhung einer Kündigung, die aufgrund von Verkäufen außerhalb des Vertragsgebiets erfolgt, veranlaßt den betreffenden Händler, von solchen Verkäufen abzusehen.

7. *Verpflichtungserklärungen*

(98) Bereits im Oktobert 1993 empfahl Autogerma der italienischen Händlerschaft, Endverbrauchern eine sogenannte „Verpflichtungserklärung" abzuverlangen. ([127]) Einem weiteren Rundschreiben vom März 1995 zufolge wurde diese Empfehlung strenger formuliert. Danach sollten alle dem Händler nicht bekannten und insbesondere ausländische Kunden bei Abschluß des Kaufvertrags eine Erklärung („Dichiarazione di Impegno") unterzeichnen, in der sie sich — bei Androhung einer Vertragsstrafe von 10 % des Kaufpreises — verpflichten mußten, das erworbene Fahrzeug nicht vor Ablauf eines Zeitraums von 3 Monaten nach dem Kauf und auf keinen Fall vor Erreichung eines Kilometerstands von mindestens 3 000 km weiterzuverkaufen. ([128])

(99) Eine vom Hersteller, seinem Importeur oder einem anderen Unternehmen des Vertriebsnetzes geforderte Erklärung, in der sich ein Endverbraucher verpflichtet, das Fahrzeug nicht vor Ablauf einer bestimmten Frist und/oder einer bestimmten Kilometerleistung weiterzuveräußern, engt den Endverbraucher in seiner Entscheidungsfreiheit ein, ein Auto in einem anderen Mitgliedstaat zu kaufen.

D. *Ergebnis der Vereinbarungen und Verhaltensweisen von Volkswagen, Audi und Autogerma*

(100) Es war die Aufgabe von Autogerma in ihrer Eigenschaft als Vertragspartner der italienischen Vertragshändler, diese Maßnahmen durchzusetzen. Autogerma betonte allerdings, daß Audi nicht selbständig Maßnahmen in Italien umsetzen könne und diese des „Einverständnisses" von Autogerma bedürften. ([129])

(101) Händler wurden auf verschiedene Weise (Schreiben, Audits, bilaterale Treffen, mündliche Ermahnungen) durch Autogerma auf die Folgen hingewiesen, die sich aus Verkäufen außerhalb des Vertragsgebiets ergeben würden und haben deshalb oft von entsprechenden Verkäufen abgesehen. Zahlreiche Kunden verzichteten auf den Kauf eines Fahrzeugs, da Händler auf Lieferprobleme und -verzögerungen hinwiesen und schriftlich und mündlich Exporte bzw. Verkäufe an Nicht-Italiener ausgeschlossen haben.

I. Reaktionen von Endverbrauchern

(102) Zahlreiche Kunden berichteten sowohl der Kommission als auch den Herstellern von Schwierigkeiten beim Erwerb eines Fahrzeugs in Italien. Aus den gesammelten Unterlagen geht hervor, daß

Kunden wegen ihrer Staatsangehörigkeit ein Verkauf verweigert wurde. Viele Kunden berichten von gleichen Reaktionen verschiedener Händler wie folgt:

— „... 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", bzw. „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." respectievelijk „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. Verhalten von Händlern gegenüber Autogerma

(103) Aufgrund der durch Autogerma ausgesprochenen Anweisungen und Warnungen verpflichteten sich mehrere Händler ausdrücklich gegenüber dem Importeur, von Verkäufen außerhalb des Vertragsgebiets, insbesondere jedoch ins Ausland, abzusehen. ([142]) Eine Anzahl von Händlern hat entsprechende Maßnahmen (keine Exporte bzw. keine Exporte über 15 % hinaus, Zulassung in Italien für jedes Fahrzeug, Kündigung von Mitarbeitern, die ins Ausland verkauft haben, vorherige Genehmigung durch Autogerma) getroffen. ([143]) Der Importeur bestätigte gegenüber Audi zum Beispiel den Erfolg der Maßnahme, alle Verkäufe an die vorherige Genehmigung durch den Importeur zu knüpfen.

III. Verhalten von Händlern gegenüber Kunden

(104) Als Ergebnis der durch die Hersteller bzw. den Importeur verfolgten Strategie zur Eindämmung der Re-Exporte von Neufahrzeugen aus Italien nach Deutschland und Österreich weigerten sich italienische Händler in vielen Fällen, Fahrzeuge an Kunden aus diesen Mitgliedstaaten zu verkaufen (vgl. Ausführungen in Abschnitt I). Händler rieten Kunden unter Hinweis auf drohende „Unannehmlichkeiten" mit dem Hersteller von der Zulassung des Fahrzeugs außerhalb Italiens ab:

„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) Diese Weigerung wurde gegenüber ausländischen Kunden auf verschiedene Weise begründet, so zum Beispiel mit einem Standardhinweis auf den beabsichtigten Re-Export des Fahrzeugs: „wir danken Ihnen für Ihr Fax (Ihren Brief) aber wir verkaufen nicht (mehr) nach Ausland" ([145]) oder „es tut uns leid, aber wir haben die Ausfuhr unterbrochen" ([146]).

(106) In anderen Fällen verwiesen Händler auf die restriktive Belieferung durch den Hersteller und legten dem Kunden den Verzicht auf den Kauf

nahe. Zu diesem Zweck reagierten Händler auf zahlreiche Kundenanfragen mit folgendem Standardschreiben:

„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 bestätigte den Erfolg dieser Strategie und stellte gegenüber Audi fest:

„... 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 gestand den oben beschriebenen Sachverhalt ein, stellte jedoch fest, daß „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])

Kapitel 2

RECHTLICHE WÜRDIGUNG

(108) Volkswagen und Audi vertreiben ihre Kraftfahrzeuge innerhalb der Gemeinschaft über selektive Händlernetzte. Volkswagen und Audi haben Autogerma zum Alleinimporteur für Italien für die Kraftfahrzeuge der Marken VW und Audi bestimmt. Autogerma schließt mit den Händlern des Vertragsnetzes auf der Basis eines Standardshändlervertrags, der den Vertrieb beider Marken, VW und Audi umfaßt, die Händlerverträge ab. Nach Angaben von Volkswagen ist beabsichtigt, ab 1997 den Vertrieb der Marken VW und Audi getrennt zu organisieren.

(109) Nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften (nachfolgend: EuGH), vlg. etwa EuGH, Urteil vom 24 Oktober 1995, Rs. C-266/93, Slg. 1995, I-3477, Bundeskartellamt/Volkswagen AG, V.A.G. Leasing GmbH, können Vereinbarungen zwischen Wirtschaftsteilnehmern, die auf verschiedenen Wirtschaftsstufen tätig sind, sogenannte vertikale Vereinbarungen im Sinne des Artikels 85 Absatz 1 des Vertrags sein und unter das in dieser Bestimmung aufgestellte Verbot fallen.

A. *Artikel 85 Absatz 1*

I. **Unternehmen**

(110) Die Volkswagen AG mit ihren Tochtergesellschaften Audi AG und Autogerma SpA und die Vertragshändler sind Unternehmen im Sinne des Artikels 85 Absatz 1.

II. **Vereinbarung**

1. *Exportverbot bzw. Exportbeschränkung*

(111) Die Prüfung der unter Kapitel 1 C dargestellten Vereinbarungen und Verhaltensweisen von Volkswagen, Audi und Autogerma ermöglicht den Nachweis, daß sie mit ihren italienischen Vertragshändlern im Rahmen ihres ausschließlichen und selektiven Vertriebssystems eine Marktabschottungspolitik vereinbart haben. Die Marktabschottungspolitik äußert sich in einem den italienischen Händlern auferlegten Exportverbot bzw. einer Exportbeschränkung.

(112) Das Exportverbot bzw. die Exportbeschränkung leitet sich aus einem System von Maßnahmen ab, das sich aus vorbeugenden Maßnahmen, Kontrollmaßnahmen und Strafmaßnahmen zusammensetzt. Die Kommission hat bei der Nachprüfung Dokumente gefunden, die die verschiedenen Maßnahmen auflisten. Beweise dafür sind insbesondere die in Kapitel 1 C.I zitierten Dokumente (vlg. Fußnoten 14 bis 18 und Dokument *„Maßnahmenprogramm"*, datiert vom 10. Februar 1995, in Fußnote 123).

(113) Bei den einzelnen Maßnahmen ist auf die Warnungen und Anweisungen an die Vertragshändler zu verweisen, die in Kapitel 1 C.II.1 beschrieben sind (Dokumente in den Fußnoten 14, 61 bis 70).

(114) Die Überwachung der Händler durch Kontrolle der Auftragseingänge, der Verkäufe — einschließlich der Pflicht der Vertragshändler, nur nach vorheriger Zustimmung Autogermas ein Kraftfahrzeug an einen nicht-italienischen Kunden zu verkaufen — die Kontrolle der Zulassungen und die Kontrolle durch Auditing sind in Kapitel 1 C.I (Dokumente in den Fußnoten 40 bis 48 und 143) dargestellt. Die Zusammenarbeit zwischen Herstellern und Importeur bei der Kontrolle der Verkaufstätigkeiten des italienischen Händlernetzes ist aus Kapitel 1 C.I (Dokumente in den Fußnoten 19 bis 31) ersichtlich.

(115) Beispiele für die Ergreifung von Strafmaßnahmen wie Ermahnungen, Verwarnungen und Kündigungen gegenüber den italienischen Vertragshändlern sind in Kapitel 1 C.II.6 genannt, wobei insbesondere auf die in den Fußnoten 71, 120 bis 127 genannten Dokumente und auf das in Fußnote 62 genannte Dokument *„Export aus Italien"* vom 13. Juni 1994 verwiesen wird.

Die zumindest seit 1987 in den Händlerverträgen der italienischen Händler enthaltene Vereinbarung, daß Bonuszahlungen grundsätzlich nur für Verkäufe des Händlers innerhalb seines Vertragsgebiets geleistet werden, ist in Kapitel 1 C.II.3 beschrieben (vgl. Dokumente in Fußnote 94). Die Verschärfung dieser Vereinbarung durch die Änderung des Händlervertrags mit Wirkung zum 1. Januar 1995 (vgl. Dokument in Fußnote 98) dahin gehend, daß die Auszahlung des Bonus grundsätzlich daran geknüpft wird, daß jedes verkaufte Fahrzeug auch im Vertragsgebiet des Händlers zugelassen wird, ist ebenfalls in Kapitel 1 C.II.3 dargestellt. Die tatsächliche Blockierung des Bonus zumindest seit 1993 (vgl. Dokumente in Fußnoten 18, 95 und 96) ist in Kapitel 1 C.II.3 dargestellt. Die Einführung einer geteilten Marge, beginnend mit den Modellen VW Polo und Audi A 4, wird mit den Dokumenten in den Fußnoten 78 bis 81 sowie 84 und 85 in bezug auf den Vertrieb von Volkswagen (Kapitel 1 C.III.1 und Kapitel 1 C.II.2.c)) und mit den Dokumenten in den Fußnoten 82 und 87 bis 89 für den Vertrieb von Audi (Kapitel 1 C.II.2) bewiesen.

(116) Zu dem Exportverbot bzw. der Exportbeschränkung gehört auch das Verbot von Querlieferungen, d.h. von Lieferungen innerhalb des Vertriebsnetzes. Den italienischen Vertragshändlern ist es verboten, an Vertragshändler der Marken VW und Audi in anderen Mitgliedstaaten zu liefern. Dies ergibt sich daraus, daß Autogerma Audi mitteilte, deutsche Vertragshändler würden die italienischen Vertragshändler stören und die Aufforderung an Audi hinzufügte, die deutschen Vertragshändler anzuhalten, Quereinkäufe zu unterlassen. Als Beweis wird insbesondere auf die in den Fußnoten 112 und 113 (Kapitel 1 C.II.5) und in den Fußnoten 14 und 116 genannten Dokumente (Kapitel 1 C.II.5) verwiesen. Darüber hinaus lehnte Autogerma selbst Anfragen von nicht-italienischen Vertragshändlern mit dem Hinweis auf unzureichende Lagerbestände ab (vgl. das in Fußnote 117 genannte Dokument, Kapitel 1 C.II.6) und nicht etwa mit der Begründung, der Importeur verkaufe nicht direkt.

(117) Der Durchsetzung des Exportverbots bzw. der Exportbeschränkung diente auch die restriktive Belieferung des italienischen Markts (vgl. Dokument *„Maßnahmenprogramm"* vom 10. Februar 1995 in Fußnote 123). Die von der Kommission bei der Nachprüfung gefundenen Dokumente zeigen, daß VW seit November 1993 (vgl. das in Fußnote 106 genannte Dokument *„Maßnahmen zur Begrenzung von Re-Exporten aus Italien"*, Kapitel 1 C.II.4) und Audi zumindest seit Dezember 1993 (vgl. die in Fußnote 106 genannte Notiz *„Gespräch am 14. Dezember 1993 in Wolfsburg, Marken Audi und VW: Preisplanung Italien/EG-Preisharmonisierung")* die italienischen Vertragshändler zur Befolgung des Exportverbots bzw. der -beschränkung durch eine restriktive Belieferung des Marktes zwangen.

(118) Autogerma bestätigte mit dem Schreiben an Audi *„Export aus Italien"* vom 13 Juni 1994 auch die Existenz dieser Lieferbeschränkungen (vgl. Fußnote 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) Volkswagen stellte in einer Besprechung mit Audi am 22. März 1995 (vgl. das in Fußnote 107 genannte Protokoll dieser Besprechung, datiert vom 27. März 1995) fest, daß die Belieferung von Kraftfahrzeugen der Marke VW an die Nachfrage in Italien angepaßt wurde. Dem Händler würden nur so viele Fahrzeuge geliefert werden, daß er die Kundschaft seines Vertragsgebiets bedienen kann. Auch Audi hat in dem internen Vermerk *„Stand Maßnahmen gegen Graumarkt, 25. November 1994"* (vgl. das in Fußnote 82 genannte Dokument) in bezug auf den neuen Audi A 4 festgehalten:

„... Belieferung wird so gesteuert, daß nur die italienische Nachfrage befriedigt wird ...".

(120) Zu den im Rahmen des Exportverbots bzw. der Exportbeschränkung getroffenen Maßnahmen gehört auch die Vorgabe an die Händler, den Abschluß eines Kaufvertrags mit einem Endverbraucher davon abhängig zu machen, daß der Endverbraucher eine Verpflichtungserklärung unterschreibt (vgl. Kapitel 1 C.II.7 und Dokumente in den Fußnoten 127 und 128).

2. *Vereinbarung*

(121) Das Exportverbot bzw. die Exportbeschränkung fügt sich in die vertraglichen Beziehungen ein, die Autogerma für die Marken VW und Audi mit den Händlern des selektiven Händlernetzes in Italien unterhält. Das Exportverbot bzw. die Exportbeschränkung wurde mit den Händlern teils per Rundschreiben, teils mündlich vereinbart, und die Händler haben in diese Vereinbarung eingewilligt:

(122) Autogerma hat die Vorgabe von Volkswagen hinsichtlich einer neuen Margenregelung durch Versendung zweier Rundschreiben an die Händler umgesetzt. Autogerma hatte bereits mit Wirkung zum 1. Januar 1994 die rechtliche Grundlage für ein solches Vorgehen geschaffen: Durch eine in den Anhang des Händlervertrags aufgenommene Vereinbarung („convenzione") wurde die Anwendung der bisherigen Margenpolitik auf neue Modelle ausgeschlossen, aber noch keine Bestimmung über eine neue Margenregelung getroffen (vgl. Kapitel 1 C.II.2, insbesondere Kapitel 1 C.II.2.c)). Autogerma konkretisierte im folgenden die neue Margenregelung durch Rundschreiben vom 20. Oktober 1994 und vom 2. November 1994 (vgl. Kapitel 1 C.II.2 sowie die in Fußnote 85 genannten Dokumente). Im Rundschreiben vom 20. Oktober 1994 kündigte Autogerma die Struktur der neuen Margenregelung am Beispiel des neu auf den Markt kommenden VW Polo an (Übersetzung siehe Fußnote 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) Mit Rundschreiben vom 2. November 1994 (vgl. Fußnote 85) wurde den Händlern mitgeteilt, daß mit sofortiger Wirkung und zumindest bis 30. April 1994 eine neue Margenregelung angewandt wird, wie sie im Rundschreiben vom 20. Oktober 1994 beschrieben wurde. Diese beiden Rundschreiben sind Teil der vertraglichen Beziehungen zwischen Autogerma und den Händlern geworden, da sie zum Ziel haben, die Regelungen des Händlervertrags in der als Anhang zum Händlervertrag aufgeführten „convenzione“, die die Anwendung der bisherigen Margenpolitik auf neue Modelle ausschließt, näher auszugestalten. Autogerma sagt im Rundschreiben vom 2. November 1994, die neue Margenregelung finde ab sofort Anwendung. Die neue Margenregelung ist seit 2. November 1994 Teil der vertraglichen Beziehungen zwischen Autogerma und den Vertragshändlern geworden. Diese Auslegung wird von den Urteilen des EuGH in den verbundenen Rechtssachen Ford/Kommission und in dem Vorlageverfahren Bayerische Motorenwerke/ALD Auto-Leasing D GmbH ([150]) gestützt.

(124) Autogerma setzte die Vorgaben von Audi hinsichtlich der Margenregelung spätestens im November 1994 um; das neue Margensystem wurde durch eine Zusatzvereinbarung in die italienischen Händlerverträge aufgenommen (vgl. Schreiben von Autogerma an Audi vom 10. November 1994 *„Splittmargensystem — Audi A 4“* in Fußnote 87, Kapitel 1 C.II.2c.2) und Dokument in Fußnote 93).

(125) Darüber hinaus vereinbarte Autogerma seit 1987 in den Händlerverträgen mit den italienischen Vertragshändlern, daß Bonuszahlungen grundsätzlich nur für Verkäufe an Kunden (unterschiedslos, ob es sich um Endverbraucher, Vermittler, andere Vertragshändler oder nicht zum Vertragsnetz gehörende Wiederverkäufer handelt) innerhalb des Vertragsgebiets erfolgen. Die die Bonusregelung betreffende „Convenzione B“ wurde mit Wirkung zum 1. Januar 1995 dahin gehend verschärft, daß der Bonus nur noch für den Verkauf von Fahrzeugen gewährt wird, die auch im Vertragsgebiet des Händlers zugelassen werden. Zum Beweis wird auf das in Fußnote 98 genannte Dokument verwiesen.

(126) Auch haben sich Vertragshändler ausdrücklich gegenüber dem Importeur verpflichtet, von Verkäufen außerhalb des Vertragsgebiets, insbesondere jedoch ins Ausland, abzusehen (vgl. Kapitel 1 D.II). Dies wird mit den in Fußnote 142 genannten Dokumenten bewiesen.

(127) Darüber hinaus zeigen auch die folgenden Verhaltensweisen der Vertragshändler, daß sie dem Exportverbot bzw. der Exportbeschränkung zugestimmt haben:

— Vertragshändler weisen ihre Unterhändler aufgrund des Exportverbots bzw. der Exportbeschränkung an, nicht mehr ins Ausland zu verkaufen. Der Kommission liegt als Beweis das Schreiben des WV/Audi-Händlers Eurocar SpA vom 6 März 1995 an seine Unterhändler Fantini, Mansutti, Torresan, Ciesse Car, Tonero, Fantini und Autogris (vgl. Fußnote 62 und dortige Übersetzung) vor, in dem dieser seinen Unterhändlern mitteilt, daß Autogerma den Verkauf von Fahrzeugen ins Ausland absolut verbietet und Verkäufe außerhalb des Vertragsgebiets nur 15 % des Gesamtverkaufs betragen dürfen:

„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";

— Vertragshändler kündigen Mitarbeitern, die ins Ausland verkauft haben. Zum Beweis wird auf die in Fußnote 143 genannte Aktennotiz *„Oggetto: Colloquio con Sig. Beikircher.-BZ."*, datiert vom 21. Oktober 1994, verwiesen.

— Vertragshändler bitten Autogerma um Genehmigung, bevor sie Kaufverträge mit Endverbrauchern im Ausland abschließen (vgl. Kapitel 1 D.II). Es wird auf die in Fußnote 143 genannten Schreiben der Vertragshändler Fa. Brenner Garage an Autogerma vom 19. Dezember 1994 und der Fa. Dorigoni vom 22. Juni 1995 hingewiesen.

— Vertragshändler lehnen Verkäufe an Endverbraucher mit Vohnsitz außerhalb Italiens und an andere VW/Audi-Händler mit der Begründung ab, nicht mehr ins Ausland zu verkaufen (vgl. Kapitel 1 D.III). Zum Beweis wird auf die in den Fußnoten 145 und 146 aufgeführten Schreiben des Händlers Dorigoni verwiesen.

— Vertragshändler legen Endverbrauchern und anderen Händlern des Vertragsnetzes nahe, auf den Kauf zu verzichten, da mit Lieferzeiten von über einem Jahr zu rechnen sei (vgl. Kapitel 1 D.III). Zum Beweis werden die in Fußnote 147 aufgeführten Schreiben des Händlers Auto Brenner genannt.

— Vertragshändler haben Endverbrauchern die Verpflichtungserklärung abverlangt. Zum Beweis werden die in Fußnote 128 genannten Kauverträge angeführt.

— Die Vertragshändler haben die Blockierung des Bonus für alle Verkäufe außerhalb des Vertragsgebiets akzeptiert. Der Präsident von Autogerma konnte sich die Genehmigung des Bonus für jeden Fall vorbehalten, ohne daß er Schwierigkeiten von seiten der Händler erwartete. Zum Beweis wird auf den internen Vermerk *„Non riconoscimento/trattenuta del Maggior Sconto per vendite fuori zona (compreso esportazioni parallele)"* vom 28. Juni 1994 (vgl. Fußnote 97) verwiesen.

3. *Schlußfolgerung*

(128) Die von Volkswagen, Audi und Autogerma ergriffenen Maßnahmen zur Verhinderung bzw. Behinderung von Parallelexporten sind keine einseitigen Handlungen, die sich dem Verbot des Artikels 85 Absatz 1 entziehen, sondern fügen sich in die vertraglichen Beziehungen ein, die die Hersteller über Autogerma mit den Händlern ihres selektiven Händlernetzes haben, weil sie im gegenseitigen Einverständnis zur praktischen Ausgestaltung des Händlervertrags vorgenommen wurden. Der EuGH hat bereits in der Rechtssache 107/82, AEG/Kommission ([151]), festgestellt, daß es die Aufnahme eines Händlers in das selektive Vertriebsnetz mit sich bringt, daß dieser die vom Hersteller verfolgte Politik ausdrücklich oder stillschweigend akzeptiert. Auch die von Volkswagen und Audi angewandte restriktive Lieferpolitik, in ihrem wirtschaftlichen und rechtlichen Zusammenhang betrachtet, entfaltet ihre Wirkung im Rahmen der Vertriebsvereinbarungen mit den Vertragshändlern. Die restriktive Lieferpolitik verändert die vertraglichen Beziehungen zwischen Volkswagen, Audi, Autogerma und den Händlern. Von den Händlern aufgegebene Bestellungen werden von den Herstellern nicht mehr ausgeführt. Es wird auf das Urteil des EuGH in den verbundenen Rechtssachen 25 und 26/84, Ford/Kommission ([152]), verwiesen, dem ein ähnlich gelagerter Fall zugrunde liegt. Darüber hinaus haben die deutschen und österreichischen Vertragshändler gegenüber Volkswagen und Audi zumindest seit September 1993 darauf bestanden, daß die Hersteller den italienischen Markt restriktiv beliefern (vgl. Dokument *Rede von Herrn Knief zur Plenum-Veranstaltung mit Herrn Dr. Piëch anläßlich des Europa-Kongresses am 8. September 1993 in Frankfurt* in Fußnote 113 und *Protokoll der 7. Konferenz des Europäischen Händlerbeirats VW/Audi vom 21. bis 23. April 1994 in Dublin* in Fußnote 105).

(129) Es ist unbeachtlich, ob die Vertragshändler das Exportverbot bzw. die Exportbeschränkung aufgrund des vom Hersteller ausgeübten Drucks befolgen. Die Kommission hat in der Entscheidung 82/367/EWG (Hasselblad) ([153]) ausgeführt, daß es für eine abgestimmte Verhaltensweise ausreicht, „(...) wenn ein Unternehmen wissentlich und autonom sein Verhalten den Wünschen eines anderen Unternehmens anpaßt; auf die Beweggründe oder das Bewußtsein der Rechtswidrigkeit kommt es hierfür nicht an".

III. **Spürbare Einschränkung des Wettbewerbs**

1. *Die Einschränkung des Wettbewerbs als Zweck und Wirkung*

a) Zweck

(130) Das System zum Aufspüren exportierender Vertragshändler und die damit verbundenen Sanktionen haben den Zweck, den „intra-brand"-Wettbewerb einzuschränken. Die italienischen Vertragshändler sollen daran gehindert werden, Wettbewerbsvorteile, wie sie sich etwa aus Währungsschwankungen ergeben, gegenüber Vertragshändlern aus anderen Mitgliedstaaten auszuspielen durch Verkauf von Fahrzeugen an Kunden, die nicht in ihrem Vertragsgebiet bzw. in Italien wohnhaft sind. Es wird nur eine Unterscheidung getroffen, ob der Kunde innerhalb oder außerhalb des Vertragsgebiets oder Italiens wohnhaft ist, nicht aber danach, ob es sich um Endverbraucher, von diesen beauftragte Vermittler, andere Vertragshändler des Vertriebsnetzes oder nicht zum Vertriebsnetz gehörende, freie Wiederverkäufer handelt. Die Märkte werden dadurch aufgeteilt.

(131) Der wettbewerbsbeschränkende Zweck ergibt sich sowohl aus der Bündelung der Maßnahmen als auch aus den einzelnen Maßnahmen selbst:

i) Wettbewerbsbeschränkender Zweck der Bündelung der Maßnahmen

Der mit der Bündelung der Maßnahmen verfolgte Zweck, Parallelexporte bzw. — wie Volkswagen, Audi und Autogerma oft sagen — Re-Exporte zu verhindern, wird aus dem folgenden internen Vermerk „Re-Exporte" von Volkswagen vom 1. März 1994 (vgl. auch Fußnote 102) deutlich:

„...

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) Auch das Schreiben von Autogerma an die Volkswagen AG vom 26. September 1994 *„Measures to control and prevent reexport"* (vgl. oben Kapitel 1 C.I und Fußnote 15 und dortige Übersetzung) spricht eine deutliche Sprache:

„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) Diese Dokumente belegen, daß die Bündelung der Maßnahmen auf einer Strategie von Volkswagen, Audi und Autogerma beruht, die sicherstellen soll, daß Parallelexporte aus Italien drastisch reduziert werden. Die Hersteller wollen mit dieser Bündelung in die Marktsituation eingreifen und bestimmen, wie sich der Markt entwickeln darf. Das von Audi explizit angestrebte Ziel ist die Begrenzung der Exporte auf monatlich unter 100 Fahrzeuge (vgl. handschriftliches Dokument in Fußnote 58) bzw. die Halbierung des im Februar 1995 festgestellten Grauimport/Re-Importvolumens innerhalb von 6 Monaten. Durch die Bündelung der Maßnahmen sollte dieses Ziel bis September 1995 erreicht werden (vgl. Protokoll Ressortgespräch datiert vom 3. Februar 1995 in Fußnote 59).

(134) Der wettbewerbsbeschränkende Zweck der Bündelung der Maßnahmen wird am Beispiel der Verknüpfung der Bonus- und Margenregelung mit der restriktiven Lieferpolitik (vgl. Dokument *„Maßnahmenprogramm"*, datiert vom 10. Februar 1995, in Fußnote 123) besonders deutlich: Bonus und Marge sind die Kalkulationsgrundlagen des Händlers, um in seinem Betrieb den Verkauf eines Fahrzeugs und den damit verbundenen Aufwand (Verkaufspersonal, Ausstellungsräume) wirtschaftlich zu gestalten. Bonus und Marge beinhalten auch den preislichen Gestaltungsspielraum, den der Händler bei Verhandlungen mit Kunden hat. Weiß der Händler, daß ihm beim Verkauf eines Fahrzeugs außerhalb seines Vertragsgebiets der 3%ige Bonus

gestrichen wird, wird er zumindest solange davon absehen, derartige Verkäufe abzuschließen, solange er die zugewiesenen Fahrzeuge in seinem Vertragsgebiet absetzen kann. Die Margenregelung hat dieselbe, allerdings verschärfte Zielrichtung, da der Händler bei Verkäufen an Kunden, die nicht in seinem Vertragsgebiet wohnhaft sind, einen um knapp 40 % (5 % der 13 % Marge), zusammen mit dem Bonus um 50 % (bei VW (vgl. Dokument *„Maßnahmenprogramm"*, datiert vom 10. Februar 1995, in Fußnote 123) bzw. 33 % (5 % der 15 % Marge), zusammen mit dem Bonus um 44 %, (bei Audi) niedrigeren Ertrag für jedes Fahrzeug erzielt. Er kann den Verkaufspreis des Fahrzeugs auch nicht entsprechend erhöhen und seinen finanziellen Nachteil auf den Kunden überwälzen, will er nicht seine Wettbewerbsfähigkeit verlieren. Angesichts der von VW und Audi praktizierten restriktiven Lieferpolitik werden die Vertragshändler folglich veranlaßt, Kaufangebote von Endverbrauchern außerhalb ihres Vertragsgebiets nicht anzunehmen.

ii) Wettbewerbsbeschränkender Zweck der einzelnen Maßnahmen

(135) Die von Volkswagen, Audi und Autogerma gegenüber den Vertragshändlern eingesetzten Maßnahmen zur Durchsetzung des Exportverbots bzw. der Exportbeschränkung sind nicht nur in der Bündelung als wettbewerbsbeschränkend zu qualifizieren, sondern auch jeweils für sich allein genommen objektiv geeignet, den italienischen Händlern das Interesse am Export zu nehmen.

(136) — Die Beschränkung der Bonuszahlungen auf Verkäufe innerhalb des Vertragsgebiets wie in „Convenzione B" des Händlervertrags vereinbart, nimmt den Vertragshändlern den Anreiz, Endverbraucher, von diesen beauftragte Vermittler oder andere Vertragshändler des Vertriebsnetzes aus anderen Vertragsgebieten zu beliefern. Die Kommission hat bereits in der Entscheidung 85/617/EWG (Sperry New Holland [154]) festgestellt, daß Vereinbarungen oder Praktiken betreffend Boni verboten sind, die die Bedingung enthalten, daß der Kunde den gekauften Gegenstand nicht exportiert. Der wettbewerbsbeschränkende Zweck dieser Maßnahme ist bereits durch die entsprechende Klausel im Händlervertrag erreicht. Es ist nicht notwendig, daß diese Vertragsbestimmung auch angewandt wird [155]. Die tatsächliche Blockierung des Bonus für Verkäufe außerhalb des Vertragsgebiets zumindest ab September 1993 verstärkt diesen wettbewerbsbeschränkenden Zweck. Die Blockierung des Bonus ist eine — von Autogerma selbst so eingestufte (vgl. Schreiben vom 21. September 1994 in Fußnote 14 und Kapitel 1 C.I) — Strafmaßnahme, die bezweckt, den innergemeinschaftlichen Handel zu behindern.

(137) — Die zusätzlich zur Blockierung des Bonus eingeführte Margenregelung verfolgt denselben Zweck. Der wettbewerbsbeschränkende Zweck der Margenregelung ist bereits mit einer zunächst für begrenzte Zeit eingeführten (vgl. Rundschreiben vom 2. November 1994 in Fußnote 85) Regelung erreicht. Die Vertragshändler werden in ihrer Handlungsfreiheit eingeschränkt, weil sie bei Verkäufen außerhalb des Vertragsgebiets befürchten müssen, daß Autogerma Konsequenzen ergreift, wie etwa die Rückbelastung der Marge. Diese Auffassung hat die Kommission in mehreren Entscheidungen bestätigt [156]. Die Margenregelung wurde aber nach dem 30. April 1995 weiter angewandt (vgl. Dokument *„Maßnahmen zur Reduzierung von Grauexporten"*, datiert vom 21. August 1995, in Fußnote 81 und Dokument in Fußnote 86).

(138) Audi führt zu der Zielrichtung der Margen- und Bonusregelung in dem internen Vermerk datiert 23. November 1994 von Herrn Diaz Ruiz an den Vorstandsvorsitzenden von Audi, Herrn Dr. Demel, (vgl. das in Fußnote 93 genannte Dokument) aus:

„... 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) — Das Verbot von Querlieferungen bezweckt, den grenzüberschreitenden Warenverkehr zwischen den italienischen Vertragshändlern und Vertragshändlern in den anderen Mitgliedstaaten zu behindern und die Märkte auf der Handelsstufe abzuschotten. Dadurch können die zum Teil erheblichen Preisunterschiede für Kraftfahrzeuge der Marken VW und Audi innerhalb des Gemeinsamen Marktes aufrechterhalten werden (vgl. Kapitel 1 B.II). Die Unvereinbarkeit der Behinderung oder des Verbots von Querlieferungen mit Artikel 85 Absatz 1 haben Kommission und EuGH stets betont [157].

(140) — Die Händler waren auf Vorgabe von Autogerma verpflichtet, bei Verkäufen außerhalb des Vertragsgebiets (vgl. insbesondere die in den Fußnoten 70 und 143 genannten Dokumente) die vorherige Zustimmung des Importeurs einzuholen. Damit hat Autogerma in die Vertragsfreiheit der Vertragshändler eingegriffen, um den Wettbewerb innerhalb des Händlernetzes einzuschränken.

(141) — Die von Volkswagen und Audi eingeführte restriktive Belieferung des italienischen Markts bezweckt — wie oben unter Kapitel 2 A.II.1 dargelegt — die italienischen Händler in ihre Vertragsgebiete zu verweisen. Die restriktive Belieferung zielt nicht darauf ab, den zum Teil bestehenden Lagerdruck (d. h. die Menge an Fahrzeugen, die der Händler auf Vorgaben des Herstellers bei diesem kaufen mußte) der italienischen Händler abzubauen, um diese finanziell zu entlasten; sie sollte vielmehr vermeiden, daß dieser Lagerdruck das Exportverbot bzw. die Exportbeschränkung untergräbt. Zum Beweis wird auf das in Fußnote 107 genannte Dokument verwiesen. Autogerma hat den wettbewerbsbeschränkenden Zweck der restriktiven Belieferung im Schreiben an Audi *„Export aus Italien"* vom 13. Juni 1994 (vgl. Fußnote 62 und Zitat in Kapitel 2 A.II.1) angesprochen. Die restriktive Belieferung kann auch nicht mit Lieferschwierigkeiten begründet werden, denn diese Maßnahme betraf alle Modelle seit Ende 1993 und wurde verstärkt bei den neuen Modellen VW Polo bzw. Audi A 4 durchgesetzt. Audi stornierte im Februar 1995 eine Lieferung von 8 000 Fahrzeugen des Modells Audi A 4. Als Autogerma sich bei Audi über die Stornierung der 8 000 Modelle Audi A 4 beschwerte, bestätigte Audi die Politik einer restriktiven Belieferung des italienischen Markts. Hierzu führt ein interner Vermerk der von Audi eingesetzten Task Force vom 6. Februar 1995 aus (vgl. Fußnote 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) — Autogerma setzte mit Wissen von Volkswagen und Audi die Angst der Händler vor der Kündigung des Händlervertrags als Druckmittel zur Einhaltung des Exportverbots bzw. der Exportbeschränkung ein. Der Händlervertrag kann ohne Angabe von Gründen innerhalb einer Frist von mindestens einem Jahr gekündigt werden (vgl. § XXI, Artikel 1 des Händlervertrags, Fußnote 83). Autogerma kündigte tatsächlich Händlerverträge solcher Händler, die Fahrzeuge zum Export verkauft hatten (vgl. Dokument *„Export aus Italien"* vom 13. Juni 1994 in Fußnote 62), wobei intern betont wird, daß die Kündigungen „nach außen wegen anderer Gründe" erfolgten (vgl. das in Fußnote 125 genannte Dokument: *„Besuch bei Autogerma"*, datiert vom 10. Februar 1995, und Kapitel 1 C.II.6). Nimmt der Hersteller/Importeur den selektiven Händlervertrag zum Anlaß, um bei der gegebenen wirtschaftlichen Abhängigkeit des Vertragshändlers in dessen Vertragsfreiheit einzugreifen, so liegt eine Wettbewerbsbeschränkung im Sinne von Artikel 85 Absatz 1 des EG-Vertrags vor. Diese Auffassung hat die Kommission bereits in der Entscheidung 82/367/EWG (Hasselblad) ([158]) bestätigt.

(143) — Autogerma stimmte — mit Wissen der Hersteller — mit den Händlern ab, von den Endverbrauchern eine Verpflichtungserklärung zu verlangen. Dadurch soll der Verbraucher gezwungen werden, eine Verpflichtungserklärung zu akzeptieren, die ihn in seinem Recht, sein Eigentum nach seinen Vorstellungen zu verwenden, beschränkt. Eine solche Verhaltensweise stellt eine Wettbewerbsbeschränkung im Sinne des Artikels 85 Absatz 1 des EG-Vertrags dar. Der EuGH hat in diesem Zusammenhang ausgeführt: „Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs stellen Klauseln in Lieferverträgen, die den Abnehmer in seiner Freiheit beschränken, die gelieferte Ware nach seinen eigenen wirtschaftlichen Interessen zu verwenden, Wettbewerbsbeschränkungen im Sinne des Artikels 85 EWG-Vertrag dar." ([159])

b) Wirkung

(144) Die Maßnahmen bewirken, den grenzüberschreitenden Verkauf von Fahrzeugen einzuschränken. Den Vertragshändlern wurde wiederholt mitgeteilt (vgl. das in Fußnote 15 genannte Schreiben *„Measures to control and prevent reexport"*, datiert vom 26. September 1994, zitiert in Kapitel 1 C.I; vgl. das in Fußnote 18 genannte Dokument, zitiert in Kapitel 1 C.I), daß sie nur innerhalb ihres Vertragsgebiets verkaufen dürfen. Sie mußten im Fall von Zuwiderhandlung mit den dargestellten Sanktionen rechnen. Die Vertragshändler haben sich entsprechend der Weisung von Autogerma verhalten und den Verkauf an Kunden mit Wohnsitz außerhalb ihres Vertragsgebiets (ohne zu unterscheiden, ob es sich um Endverbraucher, von diesen beauftragte Vermittler, andere Vertrags-

händler des Vertriebsnetzes oder nicht zum Vertriebsnetz gehörende freie Wiederverkäufer handelt) abgelehnt. In Kapitel 1 D ist dargestellt, daß Vertragshändler gegenüber Endverbrauchern den Verkauf eines Fahrzeugs der Marken VW/Audi mit der Begründung ablehnten, es bestünde ein Exportverbot des Herstellers bzw. Generalimporteurs (vgl. die in Kapitel 1 D.I genannten Dokumente und Fußnoten 130, 132, 134, 135, 136, 138, 140). Vertragshändler verweigerten den Verkauf an Endverbraucher häufig mit der Begründung, daß sie im Fall des Verkaufs eines Fahrzeugs zum Export mit Repressalien des Generalimporteurs (a.a.O., Fußnote 137) und auch mit der Kündigung des Händlervertrags (a.a.O., Fußnote 132) rechnen müßten. Vertragshändler reagierten auch mit Standardschreiben auf Kundenanfragen von außerhalb ihres Vertragsgebiets, auch wenn es sich offensichtlich um Endverbraucher handelte; unter Hinweis auf lange Lieferzeiten rieten sie vom Kauf eines Fahrzeugs bei ihnen ab (vgl. die in Kapitel 1 D.III genannten Dokumente und Fußnoten 145 und 147). Der Kommission liegt ein Dokument vor, wonach ein Vertragshändler versucht hat, ein bereits an einen außerhalb seines Vertragsgebiets wohnhaften Endverbraucher geliefertes Kraftfahrzeug zurückzukaufen, und diese Bemühungen gegenüber Autogerma mit dem Hinweis erklärt, er bedaure, dem Hersteller durch den Verkauf dieses Fahrzeugs Unannehmlichkeiten bereitet zu haben (vgl. das in Kapitel 1 D.III zitierte Dokument und Fußnote 144).

(145) Autogerma berichtete Audi, daß die ergriffenen Maßnahmen zu einem enormen Rückgang der exportierten Kraftfahrzeuge der Marken VW/Audi geführt haben (a. a. O., Fußnote 148). Auch der Generalimporteur für Volkswagen, Audi und Porsche in Österreich bestätigte mit Schreiben vom 27. März 1995 an Audi die marktabschottende Wirkung der Maßnahmen (vgl. Fußnote 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) Schlußfolgerung

(146) Volkswagen, Audi und Autogerma haben die Durchsetzung eines Exportverbots bzw. einer Exportbeschränkung mit den von ihnen ergriffenen Maßnahmen bezweckt und — jedenfalls gegenüber den Mitgliedstaaten Deutschland und Österreich — auch bewirkt. Sowohl die Bündelung der Maßnahmen als auch die einzelnen Maßnahmen sind geeignet, den Wettbewerb einzuschränken.

2. *Spürbare Einschränkung des Wettbewerbs*

(147) Die Marktanteile von Volkswagen und Audi auf dem Markt für neue Kraftfahrzeuge in der Gemeinschaft sind bedeutend (vgl. Kapitel 1 A.III). Die Marktanteile von Volkswagen und Audi werden zusammen berücksichtigt, da Audi als Tochtergesellschaft von Volkswagen eine mit dieser abgestimmte Marktstrategie verfolgt. Es wird auf die von der Kommission gefundene Gesprächsnotiz *„Preisharmonisierung"* vom 30. August 1993 (vgl. Fußnote 105) verwiesen. Diese Gesprächsnotiz faßt die Ergebnisse einer Besprechung zwischen Volkswagen und Audi zur Eindämmung der Graumarktströme, vornehmlich aus Italien, zusammen. Unter „IV Weiteres Vorgehen" wird wie folgt ausgeführt:

„... Ziel ist ein abgestimmtes, gleichgerichtetes Vorgehen der Marken VW und Audi ..."

(148) Zwischen Italien und den übrigen Mitgliedstaaten bestehen seit 1993 erhebliche Preisunterschiede. Es wird auf die Übersicht in Kapitel 1 B.II verwiesen. Die Preisunterschiede zwischen Italien und insbesondere Deutschland und Österreich haben sich im Laufe des Jahres 1996 verringert. Dies ist, neben anderen Faktoren (z. B. Preiserhöhungen durch Volkswagen und Audi), auf die Stärkung der Lira zurückzuführen. Das wirtschaftliche Interesse am Parallelhandel mit Kraftfahrzeugen aus Italien nimmt daher ab. Der Zweck der von Volkswagen und Audi über Autogerma eingeführten Maßnahmen bleibt allerdings unverändert. Die Maßnahmen können dann wieder wirksam werden, wenn Währungsschwankungen oder andere Faktoren die Preisunterschiede ansteigen lassen. Die Wettbewerbseinschränkung bleibt somit im Gemeinsamen Markt potentiell spürbar.

IV. Spürbare Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten

(149) Der Handel zwischen Mitgliedstaaten ist beeinträchtigt, da durch das von Volkswagen und Audi verhängte Exportverbot bzw. die Exportbeschränkung der grenzüberschreitende Handel eingeschränkt wird. Zum einen wird der italienische Markt als potentieller Ausgangsmarkt für Parallelexporte abgeschlossen, zum anderen werden die Bestimmungsmärkte dieser Exporte, die ein deutlich höheres Preisniveau haben, so wie etwa die deutschen und österreichischen Märkte, vor diesen Parallelexporten geschützt.

(150) Wie in Kapitel 1 B.I dargestellt ist der Umfang tatsächlicher und potentieller Parallelexporte erheblich. Somit liegt eine spürbare Beeinträchtigung des Handels zwischen den Mitgliedstaaten vor.

V. **Schlußfolgerungen**

(151) Volkswagen, Audi haben über Autogerma Exportverbote bzw. -beschränkungen mit den italienischen Vertragshändlern vereinbart, die deutlich machen, daß die Vertragshändler verpflichtet sind, keine Fahrzeuge der Marken VW und Audi außerhalb ihres Vertragsgebiets zu verkaufen.

(152) Das rechtswidrige Ziel, Parallelhandel zu verhindern oder einzuschränken, wird durch schriftliche Vereinbarung durchgesetzt. Die von den Herstellern und dem Importeur ergriffenen Maßnahmen fügen sich in die vertraglichen Beziehungen ein, die die Hersteller über Autogerma mit den Händlern ihres selektiven Händlernetzes haben.

(153) Es handelt sich um spürbare Wettbewerbsbeschränkungen, die den Handel zwischen den Mitgliedstaaten spürbar beeinträchtigen. Es liegt somit ein Verstoß gegen das Verbot des Artikels 85 Absatz 1 vor.

B. *Artikel 85 Absatz 3*

I. **Gruppenfreistellungsverordnungen (EWG) Nr. 123/85 und (EG) Nr. 1475/95**

(154) Die Verordnung (EWG) Nr. 123/85 ([160]) war vom 1. Juli 1985 bis zum 30. Juni 1995 in Kraft. Sie wurde am 1. Juli 1995 durch die Verordnung (EG) Nr. 1475/95 ([161]) ersetzt. Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 1475/95 bestimmt, daß die Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 123/85 bis zum 30. September 1995 anwendbar bleiben. In Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 1475/95 ist geregelt, daß die Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 123/85 bis zum 30. September 1996 für die Vertriebsverträge weitergelten, die am 1. Oktober 1995 bereits in Kraft waren und die Voraussetzungen für eine Freistellung nach der Verordnung (EWG) Nr. 123/85 erfüllten. Folglich ist der vorliegende Fall bis zum 1. Oktober 1996 allein nach den Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 123/85 zu beurteilen. Ab dem 1. Oktober 1996 finden die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1475/95 uneingeschränkt Anwendung.

(155) Die Verordnung (EWG) Nr. 123/85 und die Verordnung (EG) Nr. 1475/95 stellen die Vereinbarung eines Exportverbots bzw. einer Exportbeschränkung zur Verhinderung von Parallelexporten durch Endverbraucher, von diesen beauftragte Vermittler oder durch andere Händler des Händlernetzes, nicht frei.

1. Artikel 3 Ziffer 10 Buchstabe a) der Verordnung (EWG) Nr. 123/85

(156) Artikel 3 Ziffer 10 Buchstabe a) der Verordnung erlaubt dem Hersteller, den Vertragshändlern zu untersagen, Vertragswaren oder ihnen entsprechende Waren an Wiederverkäufer zu liefern, die nicht dem Vertriebsnetz angehören. Die Gruppenfreistellungsverordnung trägt damit dem Interesse des Herstellers am Schutz seines selektiven Vertriebssystems Rechnung.

(157) Die Verordnung (EWG) Nr. 123/85 war vom 1. Juli 1985 bis 30. Juni 1995 in Kraft. Es kann also davon ausgegangen werden, daß die von der Gruppenfreistellungsverordnung getroffene Unterscheidung hinsichtlich Verkäufen an Endverbraucher, Vermittler und Händler des Vertragsnetzes einerseits und nicht zum Vertragsnetz gehörende Wiederverkäufer andererseits bekannt ist. Letztere werden oft auch als „Grauimporteure" bezeichnet. Es gibt allerdings keinen einheitlichen Sprachgebrauch, zum Teil werden unter „Grauimporte" auch Parallelimporte durch Endverbraucher und/oder Vermittler verstanden. Der Begriff „Reimporte" umfaßt in der Regel alle Arten von Parallelimporten, sei es durch Endverbraucher, Vermittler, andere Händler des Händlernetzes oder durch nicht zum Vertragsnetz gehörende Wiederverkäufer, jedoch kann auch hier nicht von einem allgemein anerkannten Sprachgebrauch ausgegangen werden.

(158) Würde also das von Volkswagen, Audi und Autogerma verhängte Exportverbot bzw. die Exportbeschränkung nur Maßnahmen umfassen, die sich ausschließlich und explizit gegen die außerhalb des Vertriebsnetzes stehenden freien Wiederverkäufer richten, wären solche Maßnahmen nach der Verordnung (EWG) Nr. 123/85 freigestellt. Dies trifft aber aus folgenden Gründen auf die ergriffenen Maßnahmen nicht zu:

(159) Volkswagen, Audi und Autogerma treffen weder in ihrer Wortwahl noch in der tatsächlichen Ausgestaltung der Maßnahmen eine Unterscheidung zwischen außerhalb des Vertriebsnetzes stehenden Wiederverkäufern einerseits und Endverbrauchern, von diesen beauftragten Vermittlern oder anderen Vertragshändlern des Vertriebsnetzes andererseits.

a) Sprachgebrauch

(160) — Wie in Kapitel 1 C.II.1 dargestellt, bediente sich Volkswagen keines einheitlichen Sprachgebrauchs, sondern faßte Grau- und Re-Importe zusammen. Zum Beweis wird auf die in Fußnote 50 genannten Dokumente verwiesen. Dies läßt den Schluß zu, daß alle möglichen Arten von Re-Importen von dem Maßnahmenkatalog des Exportverbots bzw. der Exportbeschränkung erfaßt werden.

(161) — Das Verhalten von Volkswagen bestätigt, daß auch Re-Importe durch Endverbraucher oder von diesen beauftragten Vermittlern verhindert werden sollen. In der internen Notiz *„Verkauf an europäische Privatkunden und ‚echte' Vermittler"* vom 4. Juli 1995 (Fußnote 50) hält Volkswagen fest, daß ein echter Vermittler, d. h. ein ordnungsgemäß beauftragter Vermittler im Sinne von Artikel 3 Ziffer 11 der Verordnung, sich bei der Kommission der Europäischen Gemeinschaften beschweren wolle, weil ihm auf interne Anweisung von Autogerma keine Informationen gegeben werden. In der Notiz wird ein solches Verhalten als nicht im Einklang mit der Verordnung gewertet:

„... Achtung: Entzug der GVO möglich! ...“

(162) Es wird aber nicht vorgeschlagen, das wettbewerbswidrige Verhalten abzustellen, sondern nur geraten:

„... Aus politischen Gründen müssen hier Wogen geglättet werden ...“

(163) Volkswagen gab Autogerma Anweisung, welche Sprachregelung gegenüber Endkunden gilt (vgl. Fußnote 35). Danach soll darauf aufmerksam gemacht werden, daß Privatkunden beliefert werden dürfen; wenn eine Ablehnung bislang erfolgt sei, so könne dies nur auf einem bedauerlichen Mißverständis beruhen; im übrigen könne kein Händler gezwungen werden, an einen bestimmten Kunden zu verkaufen. Dieses Schreiben zeigt, daß Volkswagen den Eindruck erwecken will, sich wettbewerbskonform zu verhalten, tatsächlich aber eine Hinhaltetaktik gegenüber Endkunden verfolgt, und das Recht der Endverbraucher, dort im Binnenmarkt die gewünschten Waren zu kaufen, wo die Endverbraucher dies möchten, nicht respektiert. Der interne Vermerk von Volkswagen (vgl. Dokument in Fußnote 34) bestätigt diese Zielsetzung. Dort heißt es:

„... in keinem Fall den Eindruck entstehen 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) Hätte Volkswagen die Endverbraucher aus dem Exportverbot bzw. der Exportbeschränkung ausnehmen wollen, wären weder Formulierungshilfen dieser Art für Autogerma nötig gewesen noch hätte es des Hinweises bedurft, es müsse der Eindruck vermieden werden, der Parallelhandel durch Endverbraucher oder Vermittler werde beeinträchtigt. Da ein solcher Eindruck nur durch das gehäufte Auftreten von Beschwerden von Endverbrauchern entstehen kann, ist genügend Zeit für Hersteller und Importeur, um sicherzustellen, daß solche „Mißverständnisse“ der Händlerschaft nicht auftreten. Eines Sprachgebrauchs bedarf es folglich gerade nicht, wenn das Verhalten wettbewerbskonform ist.

(165) Aus der internen Notiz *„Reimporte Italien“* vom 24. März 1995 (siehe Fußnote 91) wird deutlich, daß die in dem Rundschreiben vom 16. März 1995 (vgl. Fußnote 68) wiedergegebene Haltung Autogermas nur deren „offizielle Position“ beschreibt (vgl. Notiz *„Reimporte Italien“* in Fußnote 91). In dem internen Vermerk *„Reimporte Italien“* vom 9. Mai 1995 (vgl. Dokument in Fußnote 70) wird dies nochmals bestätigt:

„... 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) — In der Notiz *„Projektbeschreibung Graumarkt/Reimporte“* von Audi vom 14. Dezember 1994 (vgl. Fußnote 56), die auch dem Vorstand der Audi AG vorgelegt wurde, wird eine begriffliche Trennung zwischen Re-Importen und Aktivitäten von nicht-autorisierten Wiederverkäufern vorgenommen, aber gleichzeitig festgestellt, daß alle Arten von Grau- und Re-Importen zu bekämpfen sind:

„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 nicht-autorisierten Wiederverkäufen ...“.

(167) In der Vorlage vom 9. Februar 1995 zur Vorstandssitzung am 13. Februar 1995 wird unter dem Thema *„Einleitung vom Maßnahmen gegen den Graumarkt/Grauimportmarkt“* (vgl. Fußnote 57) folgende Definition von Reimporten gegeben:

„...

2. Ausgangssituation

Reimporte unterscheiden sich in

a: Quereinkäufe der deutschen Vertragshändler im Ausland

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

(168) Obwohl Audi sich über die Notwendigkeit einer begrifflichen Trennung und darauf folgend der Notwendigkeit einer Trennung der Maßnahmen zwischen Re-Importen durch Endverbraucher/Vermittler sowie Quereinkäufen und nicht zum Vertriebsnetz gehörende Wiederverkäufer im klaren war (vgl. Dokument *„Reimportsituation“*, datiert vom 23 Oktober 1995, in Fußnote 104), wurde in den Dokumenten, die sich direkt auf das Thema Bekämpfung von Grau-/Re-Importen bezogen, diese Unterscheidung nicht getroffen. Dies spricht dafür, daß die Bekämpfung von Re-Importen durch Endverbraucher/Vermittler aus Italien nach Deutschland zumindest Teil der Zielsetzung war. Zum Beweis lassen sich — außer den oben zitierten — noch weitere Dokumente anführen: Im *„Situationsbericht Grauimporte K-VSK am 6. April 1995“* (vgl. Fußnote 104) wird unter dem Titel *„Organisation“* ausgeführt:

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

(169) In der Übersicht *„Graumarkt Italien“* vom 5. Februar 1995 von Audi (vgl. Fußnote 8) wird als Graumarkt Italien der Vergleich der Zulassungen im italienischen Markt mit den von den Importeuren gemeldeten Auslieferungen bezeichnet, ohne eine Unterscheidung zwischen dem Re-Import durch nicht zum Vertriebsnetz gehörende Wiederverkäufer und dem durch Endverbraucher/Vermittler bzw. Querlieferungen zu machen. Aus dem vertraulichen Graumarktbericht 9/95 vom 28. September 1995 (vgl. Fußnote 104) wird unter *„1. Derzeitige Graumarkt/Reimportsituation ... Deutschland“* eine Statistik *„In D zugelassene Re-Importfahrzeuge — Gesamt“* aufgeführt und vorab folgendes bemerkt:

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

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

(170) Audi verfolgt gegenüber Endkunden die gleiche Strategie wie Volkswagen: Endverbrauchern, die sich beschwerten, daß die italienischen Audihändler den Verkauf von Fahrzeugen an Ausländer ablehnten, wurde mit einer einheitlichen Sprachregelung geantwortet (vgl. Kapitel 1 C.I, Dokument in Fußnote 32). Es wurde darin auf unterschiedliche Ausstattung der Fahrzeuge verwiesen und das von Volkswagen verwandte Argument aufgenommen, der Hersteller könne den italienischen Händlern nicht vorschreiben, an welchen Endverbraucher Fahrzeuge verkauft werden (vgl. die in Fußnote 33 genannten Dokumente). Diese vordergründig rechtlich nicht zu beanstandenden Formulierungen zeigen aber im Zusammenhang mit den anderen im Rahmen der Nachprüfung gefundenen Dokumenten, daß Audi auch den Prallelimport von Fahrzeugen an Endverbraucher und Vermittler behindern wollte. Den Händlern sollte klargemacht werden, Aussagen zu unterlassen, wonach es ihnen vom Hersteller bzw. Importeur untersagt worden sei, an Endverbraucher zu verkaufen (vgl. Dokument in Fußnote 149). Eine solche Sprachregelung wäre nicht notwendig gewesen, wenn nicht tatsächlich den Händlern untersagt worden wäre, an nicht-italienische Endverbraucher zu verkaufen.

(171) — Autogerma betont in verschiedenen Dokumenten an Volkswagen und Audi, daß es ihren Händlern untersagt ist, außerhalb ihres Vertragsgebiets zu verkaufen. Es werden zum Beweis insbesondere das Schreiben „Parallelexporte“ vom 14. Juni 1994 (vgl. Fußnote 65), das Schreiben vom 21. September 1994 (vgl. Fußnote 14, zitiert oben in Kapitel 1 C.I) und das Schreiben von Autogerma vom 26. September 1994 *„Measures to control and prevent reexport“* (vgl. Fußnote 15, zitiert oben in Kapitel 1 C.I) angeführt. Des weiteren bestätigt Autogerma im Schreiben vom 13. Juni 1994 (vgl. Fußnote 62) unter dem Betreff *„Export aus Italien“* gegenüber Audi:

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

(172) Auch in internen Vermerken betont Autogerma, daß die Vertragshändler die Autos in Italien verkaufen müssen. Es wird nicht zwischen freien Wiederverkäufern und anderen Käufern unterschieden, sondern nur zwischen Verkäufen außerhalb und innerhalb Italiens. Dazu ist insbesondere der Vermerk des Präsidenten von Autogerma vom 28. Juni 94 (vgl. Fußnote 97 und dortige Übersetzung) anzuführen:

„... 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) Autogerma diffenrenziert in den Rundschreiben an die Vertragshändler (vgl. die in Fußnote 68 zitierten Dokumente) zwischen Endverbrauchern/Vermittlern und nicht zum Vertriebsnetz gehörenden Wiederverkäufern, gibt aber bei anderen Gelegenheiten den Vertragshändlern deutlich zu verstehen, daß Verkäufe außerhalb des Vertragsgebiets, egal an wen, unerwünscht sind:

Es ist insbesondere auf das *„Protokoll der Sitzung der Arbeitsgruppe Marketing U.C.A.V. — Autogerma / 27. Juli 1994"* (vgl. Dokument in Fußnote 67) zu verweisen:

... (Seite 2, Anm. der Kommission)

„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."

(Seite 4, Anm. der Kommission)

„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) Mit Schreiben vom 21. Januar 1995 berichtet U.C.A.V. den Vertragshändlern über die Sitzung mit Autogerma vom 20. Januar 1995 (vgl. Dokument in Fußnote 66 und dortige Übersetzung) in bezug auf das Modell Golf Variant:

„... (Seite 3, Anm. der Kommission)

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

(175) In Schreiben an Vertragshändler verlangt Autogerma von den Händlern eine Bestätigung, daß sie von Verkäufen außerhalb ihres Vertragsgebiets absehen werden. Die Kommission hat bei der Nachprüfung eine große Anzahl solcher Schreiben an Vertragshändler gefunden (vgl. die in Fußnote 65 aufgeführten Dokumente). Beispielhaft soll hier das Schreiben an die Brenner Garage vom 15. November 1993 (vgl. Fußnote 64 und dortige Übersetzung) zitiert werden:

„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) Der von Autogerma verwendete Begriff *„vendita organizzata"* (Vertriebstätigkeit) findet sich weder in Artikel 3 Ziffer 10 Buchstabe a) des italienischen Texts der Verordnung (EWG) Nr. 123/85 noch in dem Standardhändlervertrag von Autogerma mit den Vertragshändlern (vgl. Händlervertrag in Fußnote 83). Der Zusammenhang, in dem der Begriff *„Vendita organizzata"* von Autogerma benutzt wird, verdeutlicht, daß damit nicht allein die vertragliche Verpflichtung des Händlers gemeint ist, Vertragswaren nicht an außerhalb des Vertriebsnetzes stehende Händler gemäß des Artikels 3 Ziffer 10 Buchstabe a) der Verordnung (EWG) Nr. 123/85 zu verkaufen. Vielmehr verbindet Autogerma den Begriff *„Vendita organizzata"* stets mit den Worten *„fuori del territorio contrattuale"* (außerhalb des Vertragsgebiets). Diese begriffliche Verbindung ist überflüssig , wenn nur der Verkauf an Wiederverkäufer gemeint ist; denn dieser ist nach dem Händlervertrag in jedem Fall unzulässig, ohne daß im Händlervertrag danach unterschieden wird, ob ein solcher Wiederverkäufer innerhalb oder außerhalb des Vertragsgebiets des Vertragshändlers seinen Sitz hat (vgl. Ziffer 3 letzter Satz des Händlervertrags mit Eurocar SpA in Fußnote

83). Außerdem wählt Autogerma in deutschen Schreiben ebenfalls den Begriff *„außenstehende Verkaufsorganisationen"*, wobei dort klar zum Ausdruck kommt daß damit auch nicht-italienische VW- und Audi-Händler gemeint sind. Hinzuweisen ist hier auf das in Kapitel 1 C.I zitierte Schreiben vom 21. September 1994 (vgl. Fußnote 14), in dem es heißt:

„... 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) Autogerma benutzt in anderen Standardschreiben an Vertragshändler nur die Worte *„Vendita al di fuori del territorio contrattuale"* (Verkauf außerhalb des Vertragsgebiets). Es wird zum Beweis auf das in Fußnote 65 genannte Dokument *„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 24.2.1995 per vendita fuori dal territorio contrattuale"* (Liste der Vertragshändler, denen das Schreiben vom 24. Februar 1995 über den Verkauf außerhalb des Vertragsgebiets zugesandt wurde), datiert vom 23. Februar 1995, hingewiesen. In diesem Standardschreiben droht Autogerma einer Anzahl von Vertragshändlern, deren Namen sich aus der dem internen Vermerk beigefügten Liste ergeben, die Beendigung des Händlervertrags an, wenn sie außerhalb ihres Vertragsgebiets verkaufen. Dies beweist, daß es Autogerma darauf ankomt, unterschiedslos alle Verkäufe außerhalb des Vertragsgebiets, ob an Endverbraucher, Vermittler, andere Vertragshändler oder freie Wiederverkäufer, zu unterbinden.

(178) Außerdem haben bei der Nachprüfung die in Trento, Bozen/Bolzano und Silandro überprüften Händler gegenüber der Kommission erklärt, daß sie von Autogerma mehrfach mündlich angewiesen wurden, von Exporten abzusehen. Diese Anweisung bezog sich auch auf Verkäufe an Endverbraucher (vgl. das in Fußnote 63 genannte Dokument).

(179) Die Kommission ist der Überzeugung, daß Autogerma bewußt eine unklare Formulierung wählte, um den Vertragshändlern den Eindruck zu vermitteln, daß auch Querlieferung innerhalb des Vertragsnetzes und an Endverbraucher/Vermittler mit den von Autogerma untersagten *„Vendita organizzata fuori del territorio contrattuale"* gemeint sind. So wurde ein direktes Verbot, an andere Vertragshändler, Endverbraucher und Vermittler zu verkaufen, vermieden, da Autogerma wußte — wie unter Kapitel 1 C.I ausgeführt — daß einige Elemente seiner Strategie wohl gegen europäisches Wettbewerbsrecht verstoßen. Autogerma wurde bei dieser Vorgehenswseise von den Herstellern bestärkt, die ebenfalls zur Vorsicht rieten (vgl. Dokument in Fußnote 17).

b) Ausgestaltung der Maßnahmen

(180) — Die Überwachung der Händler unterscheidet nicht zwischen Verkäufen an freie Wiederverkäufer und andere Kunden; vielmehr muß der Vertragshändler grundsätzlich bei jedem Verkauf außerhalb seines Vertragsgebiets die Zustimmung von Autogerma einholen (vgl. Fußnote 69). Die Berichte an Autogerma über die Auditingergebnisse bei Händlern enthalten stets alle Verkaäufe außerdhalb des Vertragsgebiets (vgl. Dokument ein Fußnote 44).

(181) — Die Bonuszahlungenwerden nach *„Convenzione B"* des Händlervertrags zumindest seit 1987 grundsätzlich nur bei Verkäufen innerhalb des Vertragsgebiets geleistet und seit Januar 1995 davon abhängig gemacht, daß das Fahrzeug auch im Vertragsgebiet zugelassen wurde. Diese Beschränkung wird durch die Verordnung (EWG) Nr. 123/85 nicht freigestellt. Auch die in dieser *„Convenzione"* enthaltene 15 %-Klausel — wonach der Bonus auch für Verkäufe außerhalb des Vertragsgebiets bezahlt wird, wenn diese Verkäufe 15 % der gesamten Auslieferungen des Händlers nicht übersteigen — wird von der Verordnung (EWG) Nr. 123/85 nicht freigestellt. Der Schutz des ausschließlichen und selektiven Vertriebssystems erfordert eine solche Klausel nicht, denn diesem Interesse des Herstellers wird bereits durch Artikel 3 Ziffer 10 der Verordnung Rechnung getragen. Der Hersteller kann dem Vertragshändler alle Verkäufe an nicht dem Vertriebsnetz angehörende Händler untersagen. Dem Hersteller ist es jedoch verwehrt, dem Vertragshändler Verkäufe an Endverbraucher, Vermittler oder andere Vertragshändler des Vertriebsnetzes zu verbieten. Die 15 %-Klausel unterscheidet aber nicht zwischen diesen Kundengruppen, sondern gilt gleichermaßen für Verkäufe an nicht dem Vertriebsnetz angehörende Händler, Endverbraucher, Vermittler oder andere Vertragshändler des Vertriebsnetzes.

Zusätzlich werden seit September 1993 die Bonuszahlungen tatsächlich blockiert (vgl. Dokument in Fußnote 18), ohne daß die Entscheidung davon abhängig gemacht wird, an welche Art von Kunde (anderer Vertragshändler, Endverbraucher, Vermittler, freier Wiederverkäufer) das Fahrzeug zum Export verkauft wurde.

(182) — Dies gilt ebenso für die Margenregelung. Auch hier macht Autogerma keinen Unterschied, ob der Käufer Vertragshändler, Endverbraucher, Vermittler oder aber nicht zum Vertriebsnetz gehörender Wiederverkäufer ist. Entscheidend für die Gewährung der vollen Marge ist allein, ob das Fahrzeug innerhalb des Vertragsgebiets des verkaufenden Vertragshändlers zugelassen wird oder nicht (vgl. Dokumente in Fußnote 85). Dies zeigt, daß es nicht allein auf die Verhinderung von Verkäufen an nicht zum Vertriebsnetz gehörende Wiederverkäufer ankommt, sondern alle Parallelexporte ausgeschlossen werden sollen.

(183) — Die restriktive Belieferung des italienischen Markts hat zum Ziel, nur die Nachfrage durch italienische Kunden (vgl. Dokument in Fußnote 107) zu befriedigen. Dadurch werden nicht allein den freien Wiederverkäufern die Lieferquellen abgeschnitten, sondern auch Endverbrauchern, von diesen beauftragten Vermittlern und anderen Vertragshändlern.

(184) — Das Verbot von Querlieferungen betrifft seinem Inhalt nach allein Verkäufe innerhalb des Vertriebsnetzes. Folglich ist diese Maßnahme ebenfalls nicht im Einklang mit Artikel 3 Ziffer 10 Buchstabe a). Volkswagen war über die Behinderung von Querlieferungen innerhalb des Händlernetzes durch Autogerma informiert (siehe dazu das Schreiben von Autogerma vom 21. September 1994 in Fußnote 14, zitiert in Kapitel 1 C.I) und stellte das wettbewerbswidrige Verhalten von Autogerma nicht ab. Audi stimmte dem Verbot von Querlieferungen innerhalb des Händlernetzes zu. Audi war von Autogerma aufgefordert worden, dafür zu sorgen, daß Querlieferungen innerhalb des Vertragsnetzes unterbleiben (vgl. Dokument in Fußnote 116). Auch meldeten deutsche Vertragshändler Re-Importe durch andere Vertragshändler an Audi (vgl. Dokumente in Fußnote 115).

2. *Artikel 3 Ziffer 11 der Verordnung (EWG) Nr. 123/85*

(185) Nach Artikel 3 Ziffer 11 der Verordnung kann der Hersteller den Vertragshändler verpflichten, an Endverbraucher, die einen Vermittler mit dem Kauf eines Kraftfahrzeugs des Vertragsprogramms oder dem entsprechender Waren beauftragt haben, nur zu verkaufen, wenn der Vermittler vorher schriftlich zum Kauf eines bestimmten Kraftfahrzeugs und bei Abholung durch diesen auch zur Abnahme bevollmächtigt wurde. Artikel 3 Ziffer 11 ist die einzige Vorschrift dieser Verordnung, die dem Hersteller bzw. Importeur die Möglichkeit eröffnet, dem Endverbraucher indirekt über eine Vereinbarung zwischen Hersteller/Importeur und Händler eine Verpflichtung aufzuerlegen. Weitere Verpflichtungen, wie die Abgabe der in Kapitel 1 C.II.7 beschriebenen Verpflichtungserklärung, dürfen dem Endverbraucher nicht auferlegt werden. Dies folgt aus dem Grundsatz, daß Ausnahmen vom Kartellverbot, wie sie in der Verordnung (EWG) Nr. 123/85 enthalten sind, eng auszulegen sind. Es wird in diesem Zusammenhang auf die Entscheidung des Gerichts erster Instanz in der Rechtssache Peugeot ([162]) hingewiesen. Festzustellen ist, daß die Verordnung (EWG) Nr. 123/85 die von Volkswagen und Audi über Autogerma den Händlern auferlegte Verpflichtung, vom Endverbraucher die Abgabe dieser Verpflichtungserklärung zu verlangen, nicht freistellt.

3. *Artikel 3 Ziffer 10 Buchstabe a) und Ziffer 11 der Verordnung (EG) Nr. 1475/95*

(186) Die Würdigung des Verhaltens von Volkswagen, Audi, Autogerma und den italienischen Vertragshändlern unter Artikel 3 Ziffer 10 Buchstabe a) und Ziffer 11 der Verordnung (EWG) Nr. 123/85 gilt für den Zeitraum ab 1. Oktober 1996 ebenso für Artikel 3 Ziffer 10 Buchstabe a) und 11 der Verordnung (EG) Nr. 1475/95, da diese unverändert in diese neue Verordnung übernommen wurden.

4. *Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 1475/95*

(187) Nach Artikel 6 Absatz 1 Ziffern 3, 7 und 8 dieser Verordnung entfällt der Vorteil der Freistellung automatisch, wenn die Parteien Wettbewerbsbeschränkungen vereinbaren, die nicht ausdrücklich freigestellt sind. Der Vorteil der Freistellung entfällt im Fall des Artikels 6 Absatz 1 Ziffer 3 für alle wettbewerbsbeschränkenden Bestimmungen der betroffenen Vereinbarung; in den Fällen des Artikels 6 Absatz 1 Ziffern 7 und 8 entfällt der Vorteil der Freistellung für diejenigen wettbewerbsbeschränkenden Bestimmungen, die zugunsten des Herstellers vereinbart wurden (Artikel 6 Absatz 2). Es ist Sache des nationalen Richters, über die zivilrechtlichen Folgen der Anwendung von Artikel 6 zu entscheiden.

II. **Einzelfreistellung**

(188) Die Kommission kann nach Artikel 85 Absatz 3 unter bestimmten Bedingungen eine Einzelfreistellung vom Verbot des Artikels 85 Absatz 1 gewähren. Dies setzt allerdings voraus, daß die in Frage stehende Vereinbarung zuvor ordnungsgemäß bei der Kommission angemeldet worden ist. Da Volkswagen, Audi und Autogerma keine der im Rahmen ihrer Marktabschottungspolitik mit den

Vertragshändlern getroffenen Vereinbarungen angemeldet haben und diese Vereinbarungen auch nicht unter Artikel 4 Absatz 2 Ziffer 1 der Verordnung Nr. 17 fallen — Unternehmen aus mehreren Mitgliedstaaten sind beteiligt, und die Vereinbarungen betreffen die Ein- und Ausfuhr von Waren zwischen Mitgliedstaaten — ist die Erteilung einer Einzelfreistellung ausgeschlossen.

(189) Auch wenn die Vereinbarungen angemeldet worden wären, könnten sie nicht freigestellt werden. Selbst wenn man unterstellte, daß ein solches Exportverbot bzw. eine solche Exportbeschränkung zur Verbesserung der Warenverteilung beiträgt, so wird der Verbraucher an dem daraus entstehenden Gewinn jedenfalls nicht beteiligt. Den Verbrauchern wird die Möglichkeit genommen, die Vorteile des Binnenmarkts zu nutzen und von den Preisunterschieden bei Kraftfahrzeugen zwischen den Mitgliedstaaten zu profitieren. Die Verbraucher werden in ihrem Recht, innerhalb des Binnenmarkts Waren ihrer Wahl dort zu kaufen, wo sie es möchten, beschränkt. Diese Einschränkung der Verbraucher ist offensichtlich, wenn man sich den Inhalt der Verpflichtungserklärung vergegenwärtigt. Das Exportverbot bzw. die Exportbeschränkung mißachtet somit in schwerwiegender Weise das in Artikel 85 Absatz 3 niedergelegte Ziel des Verbraucherschutzes als Bestandteil der Wettbewerbsregeln der Gemeinschaft.

III. **Schlußfolgerung**

(190) Das von Volkswagen, Audi und Autogerma verhängte Exportverbot bzw. die Exportbeschränkung ist nicht von der Verordnung (EWG) Nr. 123/85 gedeckt.

(191) Für den Zeitraum ab 1. Oktober 1996 ist das von Volkswagen, Audi und Autogerma verhängte Exportverbot bzw. die Exportbeschränkung nicht von der Verordnung (EG) Nr. 1475/95 gedeckt.

(192) Die Erteilung einer Einzelfreistellung ist ausgeschlossen.

(193) Artikel 85 Absatz 1 findet folglich unmittelbar Anwendung.

C. *Gegenargumente der Volkswagen AG*

I. **Das Argument der mangelnden Beweiskraft interner Dokumente**

(194) Die Volkswagen AG und die Audi AG sind in ihrer Stellungnahme vom 12. Januar 1997 zu den Beschwerdepunkten der Auffassung, die Kommission berufe sich teilweise für die zur Last gelegten Wettbewerbsverstöße nicht auf externes Beweismaterial, sondern auf konzerninterne Berichte, in denen solche externen Realisierungen behauptet werden. Es habe Interessengegensätze innerhalb des Gesamt-Unternehmens, insbesondere zwischen dem Vertriebs- und Finanzbereich, aber auch zwischen Autogerma und den Herstellern gegeben. Das habe manchmal zu interessengeprägten Berichten oder übersteigerten Vorschlägen geführt (vgl. S. 6 Randnr. 5 der Stellungnahme). Die zwischen VW, Audi und Autogerma ausgetauschten Dokumente würden aber nur eine unternehmensinterne Diskussion wiedergeben, die als solche kartellrechtlich irrelevant sei (vgl. S. 5 Randnr. 3 der Stellungnahme).

(195) Diese Argumentation verkennt, daß die Kommission nicht das Vorliegen einer wettbewerbswidrigen Absprache zwischen Mutter- und Tochtergesellschaften im Sinne von Artikel 85 Absatz 1 beanstandet. Nur in diesem Zusammenhang wäre die Frage zu prüfen, ob die Korrespondenz zwischen Mutter- und Tochtergesellschaften von kartellrechtlicher Relevanz sein könnte. Gegenstand der vorliegenden Entscheidung ist jedoch der Sachverhalt, daß die Volkswagen AG und ihre Tochtergesellschaften Autogerma und Audi mit dritten Unternehmen, den italienischen VW/Audi-Vertragshändlern, eine wettbewerbswidrige Vereinbarung getroffen hat. Die Korrespondenz zwischen Mutter- und Tochtergesellschaft wird deshalb zum Beweis einer wettbewerbswidrigen Vereinbarung mit diesen dritten Unternehmen herangezogen.

(196) Die Argumentation der Volkswagen AG, es habe Interessengegensätze innerhalb des Unternehmens gegeben, zielt auf eine Verneinung der Zurechenbarkeit des Verhaltens von Audi und Autogerma zu der Volkswagen AG ab. Die Zurechenbarkeit des Verhaltens von Autogerma und Audi zu der Volkswagen AG wird ausführlich in Kapitel 2 F dargelegt, worauf hier verwiesen wird.

(197) Im übrigen ist anzumerken, daß es sich insbesondere bei den in Kapitel 1 C.I zitierten Dokumenten (vgl. Fußnoten 14 bis 16 und 18) nicht um Diskussionspapiere handelt, vielmehr geben diese Dokumente bereits getroffene Entscheidungen wieder. So heißt es im Vermerk von Autogerma vom 26. September 1994 (vgl. Randnr. 22): „... we confirm herewith the main measures taken by Autogerma to control and prevent reexport“ (Übersetzung siehe Fußnote 15). Auch der Vermerk von Autogerma „Measures to control and prevent reexport“ vom 15. März 1995 (vgl. Fußnote 18) stellt die Maßnahmen zusammen, die in der Vergangenheit bereits getroffen wurden.

II. **Das Argument, für die bei Audi angestellten Anwälte das Anwaltsprivileg in Anspruch nehmen zu können**

(198) Audi hat bereits bei der Nachprüfung geltend gemacht — und wiederholt dies im Schreiben vom 2. November 1995 ([163]) —, daß die im Rahmen der Nachprüfung in der Rechtsabteilung und in der Abteilung MI-11 kopierten Dokumente nicht verwendet werden dürften. Die Mitarbeiter der

Rechtsabteilung und der Leiter der Abteilung MI-11 nähmen das „attorney's privilege" (Anwaltsprivileg) für sich in Anspruch, da sie die Fachabteilungen als selbständige Rechtsanwälte beraten würden. Allerdings räumt Audi ein, daß alle diese Mitarbeiter in einem Angestelltenverhältnis mit der Audi AG stehen.

(199) Nach Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung Nr. 17 kann die Kommission im Rahmen einer Nachprüfung u. a. Einsicht in die Geschäftsunterlagen des Unternehmens nehmen. Geschäftsunterlagen sind solche, die sich auf die Tätigkeit des Unternehmens auf dem relevanten Markt beziehen. Der Schriftwechsel zwischen Anwalt und Mandant gehört insoweit zu den Unterlagen im Sinne des Artikels 14. Die Verordnung Nr. 17 schützt die Vertraulichkeit des Schriftverkehrs zwischen Anwalt und Mandant, allerdings nur unter den Voraussetzungen, daß der Schriftwechsel zum einen im Rahmen und im Interesse des Mandanten auf Verteidigung geführt wird und zum anderen von unabhängigen Rechtsanwälten ausgeht, die nicht durch einen Dienstvertrag an den Mandanten gebunden sind ([164]). Beide Voraussetzungen sind im vorliegenden Fall nicht gegeben. Die Audi AG kann sich also nicht auf das „attorney's privilege" berufen.

III. **Das Argument der Vielzahl der Grauimporte**

(200) Die Volkswagen AG und die Audi AG sind in ihrer Stellungnahme vom 12. Januar 1997 zu den Beschwerdepunkten der Auffassung, der bei weitem größte Teil der Re-Exporte aus Italien nach Deutschland und Österreich wäre auf eindeutig unzulässige Lieferungen an nicht der Organisation angehörende Wiederverkäufer entfallen. Die Verkäufe an Privatpersonen (ggf. über Vermittler) und andere Händler der VW-Audi-Vertriebsorganisation hätten keine wesentliche Rolle gespielt (vgl. S. 12 ff., Randnrn. 14ff.).

(201) Entscheidend für die rechtliche Beurteilung des Falls ist, ob Verkäufe an Endverbraucher, die entweder selbst oder über einen Vermittler auftraten, und an andere VW/Audi-Händler verhindert wurden. Dies ist der Fall (vgl. Kapitel 2 A und Kapitel 2 B.I.1), selbst wenn man zugunsten der Volkswagen AG davon ausginge, daß der größte Teil der Re-Exporte von den außerhalb des Vertriebsnetzes stehenden Wiederverkäufern durchgeführt wurde. Auch wenn nur eine geringe Anzahl der Verkäufe an Endverbraucher, ihre Vermittler oder andere VW/Audi-Händler verhindert wird, liegt ein Verstoß gegen Artikel 85 Absatz 1 vor. Wie unter Kapitel 2 A.IV ausgeführt, ist die Beeinträchtigung des Handels zwischen den Mitgliedstaaten spürbar.

D. *Dauer des Verstoßes*

(202) Der Verstoß läßt sich mit Sicherheit ab 30. Dezember 1987 beweisen. Die Kommission stützt sich auf folgende, in Fußnote 94 zitierte Dokumente: Anhang zum Händlervertrag: *Convenzione „B" aggiunta al Contratto di Concessione Autogerma — Prodotti Audi e Volkswagen,* datiert vom 30. Dezember 1987 (Autogerma/Brenner Garage); Anhang zum Händlervertrag: *Convenzione „B" aggiunta al Contratto di Concessione Autogerma,* datiert vom 28. April 1994 (Autogerma). In diesen Dokumenten ist die Bonusregelung enthalten. Sie besagt, daß der Bonus grundsätzlich für Verkäufe innerhalb des Vertragsgebiets gewährt wird. Der Bonus für Verkäufe außerhalb des Vertragsgebiets wird nur unter der Voraussetzung bezahlt, daß diese Verkäufe 15 % der gesamten Auslieferungen des Händlers nicht übersteigen. Verschärft wurden die Maßnahmen zur Be- oder Verhinderung von Parallelexporten ab 1. September 1993. In dem internen Vermerk *„Measures to control and prevent reexport",* datiert vom 15. März 1995 (Dokument zitiert im Wortlaut in Kapitel 1. C.I; vgl. auch Fußnote 18), stellt Autogerma die Maßnahmen zusammen und räumt ein, daß ab 1. September 1993 der Bonus für alle Verkäufe außerhalb des Vertragsgebiets nicht mehr bezahlt wurde.

Der Kommission ist aus einem anderen Verfahren gegen die Volkswagen AG bekannt, daß die Verpflichtungserklärung (vgl. Kapitel 1 C.II.7) seit dem 13. Juni 1996 für alle Marken des VW-Konzerns in allen Mitgliedstaaten nicht mehr angewandt wird.

E. *Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung Nr. 17*

(203) Gemäß Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung Nr. 17 kann die Kommission, wenn sie auf Antrag oder von Amts wegen eine Zuwiderhandlung gegen Artikel 85 feststellt, die beteiligten Unternehmen verpflichten, die festgestellte Zuwiderhandlung zu beenden.

Um die festgestellten Zuwiderhandlungen in diesem Fall zu beenden und unter Berücksichtigung der Tatsache, daß diese heute noch andauern (vgl. Kapitel 2 A.III.2, Kapitel 2 B.I.4 und Kapitel 2 D), sind die italienischen Vertragshändler darüber zu unterrichten, daß die Warnungen, Anweisungen und Sanktionen für ungültig erklärt werden. Des weiteren müssen die Verträge mit den italienischen Vertragshändlern hinsichtlich der Bonus- und Margenregelung geändert werden. Alle Vertragshändler innerhalb der Gemeinschaft müssen darauf hingewiesen werden, daß Querlieferungen innerhalb der Gemeinschaft erlaubt und in keiner Weise sanktioniert werden.

(204) In Anbetracht der Schwere des Verstoßes, der in einer Behinderung des Parallelhandels besteht, ist im Interesse der Wirksamkeit der vorgeschriebenen Maßnahmen dem betreffenden Unternehmen ein Zwangsgeld anzudrohen.

F. *Adressat dieser Entscheidung*

(205) Die Kommission hält die Volkswagen AG für verantwortlich. Die Audi AG ist eine 98,99%ige, die Autogerma SpA eine 100%ige Tochtergesellschaft der Volkswagen AG. Die Volkswagen AG ist somit für deren Tätigkeit verantwortlich ([165]). Außerdem waren der Volkswagen AG die Tätigkeiten ihrer Tochtergesellschaften bekannt: In Kapitel 1 C.II.2 ist dargelegt, daß Volkswagen und Audi gleichermaßen die Aufsplittung der Händlermarge wollten, die Bonuspolitik Autogermas wurde von der Volkswagen AG gebilligt (vgl. Schreiben an Volkswagen zitiert in Kapitel 1 C.I und Fußnoten 15, 16 und 17 sowie Kapitel 1 C.II.2), die restriktive Belieferung des italienischen Markts wurde sowohl von Volkswagen als auch von Audi betrieben und damit von der Volkswagen AG gebilligt (Kapitel 1 C.II.4), und schließlich wurde das Verbot von Querlieferungen von der Volkswagen AG gebilligt (vgl. Schreiben in Kapitel 1 C.I, Fußnote 16 und Kapitel 1 C.II.5). Volkswagen und Audi überwachten für ihre jeweilige Marke die Re-Importe (vgl. Kapitel 1 C.I). Die Verwendung der Verpflichtungserklärungen gegenüber Endverbrauchern wurde mit Wissen der Volkswagen AG von Autogerma mit den Vertragshändlern vereinbart (vgl. Kapitel 1 C.II.7). Auch das Verhalten gegenüber Endverbrauchern zeigte eine gleichzeitige Hinhaltetaktik (vgl. Kapitel 1 C.I). Das Vorgehen von Autogerma gegenüber den Vertragshändlern war der Volkswagen AG bekannt und wurde von ihr gebilligt.

G. *Artikel 15 der Verordnung Nr. 17*

(206) Nach Artikel 15 Absatz 2 der Verordnung Nr. 17 kann die Kommission in dem durch diesen Artikel festgesetzten Rahmen Geldbußen festsetzen, wenn die Unternehmen vorsätzlich oder fahrlässig gegen Artikel 85 Absatz 1 verstoßen haben.

(207) Die Kommission vertritt die Auffassung, daß im vorliegenden Fall eine Geldbuße gegen die Volkswagen AG angebracht ist. Gegen die Audi AG und Autogerma SpA wird keine Geldbuße festgesetzt, da ihr Verhalten der Volkswagen AG zuzurechnen ist.

(208) Die italienischen Vertragshändler als Beteiligte der Vereinbarung mit Volkswagen, Audi und Autogerma, Parallelexporte zu be- oder verhindern, sind Opfer der durch ihren Vertragspartner eingeführten restriktiven Politik, der sie auf Druck zugestimmt haben. Die Händler haben nicht aktiv mitgewirkt. Die Kommission setzt daher gegen sie keine Geldbuße fest.

(209) Bei der Festsetzung der Geldbuße hat die Kommission alle relevanten Umstände und insbesondere die Schwere und Dauer der Zuwiderhandlung zu berücksichtigen. Die Schwere hängt ab von der Art der Zuwiderhandlung, von deren Auswirkungen auf den Markt und von der Größe des betroffenen Markts.

(210) Die Behinderung des Parallelexports von Fahrzeugen durch Endverbraucher und von Querlieferungen innerhalb des Händlernetzes beeinträchtigt das Ziel der Schaffung eines Gemeinsamen Markts, eines Grundsatzes des Vertrags, und ist schon deshalb als besonders schwer einzustufen.

(211) Die Kommission hat bereits zahlreiche Fälle von Behinderungen von Parallelimporten geprüft; seit vielen Jahren sind die in dieser Hinsicht geltenden Regeln festgelegt.

(212) Der Volkswagen-Konzern ist der Hersteller von Kraftfahrzeugen mit dem höchsten Marktanteil in der Gemeinschaft.

(213) Die Zuwiderhandlung hat sich direkt auf den italienischen Markt für den Verkauf von neuen Kraftfahrzeugen ausgewirkt, indem der Verkauf von Fahrzeugen für den Parallelexport durch Endverbraucher erheblich erschwert und zeitweise sogar ganz zum Erliegen gebracht wurde. Spiegelbildlich dazu hatte die Zuwiderhandlung auch Auswirkungen auf die Märkte für neue Automobile, insbesondere in Deutschland und Österreich, aber auch auf die Märkte in allen anderen Mitgliedstaaten. Die Händler in diesen Märkten wurden vor Preiskonkurrenz aus Italien geschützt.

(214) Die Volkswagen AG wußte, daß die Maßnahmen darauf abzielen oder zumindest geeignet sind, den Parallelexport von Fahrzeugen aus Italien durch Endverbraucher, aber auch Vermittler, zu behindern und den Wettbewerb zu beschränken. Auch war die Volkswagen AG sich bewußt, daß ihr Verhalten gegen Artikel 85 verstößt. Dies ergibt sich aus der internen Mitteilung/Notiz „*Reimporte Italien*“ vom 23. Februar 1995 (vgl. Fußnote 80). Danach war sich die Volkswagen AG über die Wirkung der Margenpolitik im klaren und hat diese Regelung selbst als „sehr bußgeldverdächtig“ eingestuft. Das vorsätzliche Handeln ergibt sich ferner aus den Maßnahmen zur Überwachung und Sanktionierung der Händler. In einer Mitteilung der Audi AG (vgl. Fußnote 17) steht, daß „es mit einem gewissen Risiko verbunden“ sei, die in Italien ergriffenen Maßnahmen „mit der Verhinderung von Reimporten in Verbindung zu bringen . . .“ und schlägt vor, daß die Maßnahmen in Italien „über die Regionen mündlich kommuniziert werden“. Außerdem wurden die das Exportverbot bzw. die Exportbeschränkung betreffende

oder mit ihm in Zusammenhang stehende Dokumente stets als „vertraulich" oder „streng vertraulich" eingestuft (vgl. Kapitel 1 C.II.1.b) und die in Fußnoten 74 bis 77 genannten Dokumente). Insgesamt ergibt sich hieraus, daß die Volkswagen AG den Verstoß gegen Artikel 85 Absatz 1 vorsätzlich begangen ([166]) hat.

(215) Die von Volkswagen begangene Zuwiderhandlung ist insgesamt ein sehr schwerer Verstoß gegen Artikel 85. Dies gilt sowohl für die ab 31. Dezember 1987 eingeführte Bonusregelung (vgl. Randnrn. 73 ff.), als auch für die verstärkenden Maßnahmen (vgl. Randnrn. 82 bis 99), die in den Jahren 1993 bis 1995 ergriffen wurden, um den Parallelhandel weiter zu erschweren oder zu unterbinden. Für diese Zuwiderhandlung muß ein Bußgeld verhängt werden, das den sehr schweren Verstoß angemessen ahndet und das durch seine abschreckende Wirkung Wiederholungen ausschließt. 50 Millionen ECU ist nach Auffassung der Kommission ein diesem Verstoß angemessener Betrag als Grundlage für die Bemessung der Höhe des Bußgelds.

(216) Ein anderer die Höhe des Bußgelds bestimmender Faktor ist nach Artikel 15 Absatz 2 der Verordnung Nr. 17 die Dauer des Verstoßes. Die Volkswagen zur Last gelegte Zuwiderhandlung ist zumindest seit 30. Dezember 1987 festzustellen. Sie ist bis heute nicht vollständig beendet.

(217) Der Verstoß dauerte mehr als 10 Jahre und war deshalb von sehr langer Dauer. Nach den Leitlinien für das Verfahren zur Festsetzung von Geldbußen, die gemäß Artikel 15 Absatz 2 der Verordnung Nr. 17 und gemäß Artikel 65 Absatz 5 EGKS-Vertrag festgesetzt werden (ABl. C 9 vom 14. 1. 1998, S. 3), kann der für die Schwere des Verstoßes ermittelte Betrag für jedes Jahr des Verstoßes bis zu 10 % erhöht werden. Für die Zeit von 1988 bis 1992 und für das Jahr 1997 hält die Kommission eine Erhöhung um 5 % pro Jahr für angemessen. Die Intensität des Verstoßes hat im Zeitraum von 1993 bis 1996, in dem eine Vielzahl von den Verstoß verstärkenden Maßnahmen ergriffen wurde, zugenommen. Für jedes dieser Jahre hält die Kommission eine Erhöhung um den höchstmöglichen Prozentsatz von jeweils 10 % für angemessen. Dies führt zu einer Erhöhung des in Randnr. 215 genannten Betrags um 35 Millionen ECU und ergibt somit einen Grundbetrag von 85 Millionen ECU.

(218) Ferner sind bei der Bußgeldbemessung erschwerende und entlastende Umstände zu berücksichtigen.

(219) Die Kommission hat gerade in bezug auf die Situation in Italien in zwei Briefen (Schreiben der GD IV vom 24. Februar 1995 (*D/12803) und vom 2. Mai 1995 (*D/15797)) die Volkswagen AG darauf hingewiesen, daß die Be- oder Verhinderung von Parallelexporten aus Italien ein Verstoß gegen die Wettbewerbsregeln der Gemeinschaft bedeuten würde. Aus der von der Kommission im Rahmen der Nachprüfung gefundenen Notiz *„Reimporte Italien"* vom 24. März 1995 (vgl. Fußnote 91) geht hervor, daß zumindest das erste Schreiben der Kommission Gegenstand von Beratungen bei VW und Audi war, ohne daß die beiden Unternehmen hieraus die rechtlich notwendigen Konsequenzen gezogen hätten. Autogerma sandte zwar am 16. März 1995 ein Rundschreiben an die Händler (vgl. Fußnote 68), das auch an die Kommission übermittelt wurde, in dem die Händler an die Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 123/85 und ihrer Händlerverträge erinnert wurden. Tatsächlich wurde jedoch nicht dafür Sorge getragen, daß die zuvor eingeführten Behinderungen der Verkäufe an Endverbraucher und von diesen beauftragte Vermittler beseitigt wurden. Insbesondere wurden die Händlerverträge nicht entsprechend abgeändert. Daß Volkswagen nach den Schreiben der Kommission die Zuwiderhandlung nicht beendet hat, gleichzeitig die Kommission aber glauben machte, daß die Verstöße abgestellt würden, wird als erschwerender Umstand bei der Bemessung der Bußgeldhöhe berücksichtigt.

(220) Erschwerend kommt ferner hinzu, daß Volkswagen das zwischen einem Kfz-Hersteller und seinen Händlern bestehende wirtschaftliche Machtgefälle ausgenutzt hat, um Verkäufe der Händler an nicht in ihrem Vertragsgebiet ansässige Endverbraucher zu be- und verhindern. Hierdurch haben eine Vielzahl von italienischen Vertragshändlern, bei denen es sich um rechtlich und wirtschaftlich eigenständige Unternehmen handelt, zum Teil erhebliche Umsatzeinbußen erlitten. Der von Volkswagen und seinen Konzernunternehmen auf die Händler ausgeübt Druck kulminierte darin, daß mehr als 50 Vertragshändlern die Kündigung des Vertrags angedroht wurde, falls sie weiterhin Fahrzeuge an ausländische Kunden, wozu auch Endverbraucher gehörten, verkaufen sollten. In 12 Fällen wurden schließlich Händlerverträge gekündigt und damit die Existenz der betroffenen Betriebe massiv gefährdet (siehe oben Randnrn. 93, 142 und 177).

(221) Im Hinblick auf diese erschwerenden Umstände erscheint eine Erhöhung des Grundbetrags der Geldbuße um 20 %, d. h. um 17 Millionen ECU gerechtfertigt.

(222) Die italienische Lira wurde im September 1992 und im März 1995 erheblich abgewertet.

In ihrer Mitteilung zu den Auswirkungen der Wechselkursbewegungen auf den Binnenmarkt ([167]) hat die Kommission festgestellt, daß der Automobilsektor besonders empfindlich auf Wechselkursänderungen reagiert und Unternehmen aus Ländern mit einer aufgewerteten Währung, die in Länder mit einer abgewerteten Währung exportierten, dort Schwierigkeiten bekommen hatten.

Dennoch hat die Kommission in derselben Mitteilung klargestellt, daß aufgrund von Wechselkursveränderungen ergriffene wettbewerbsbeschränkende Maßnahmen in Form einer Beschränkung von Parallelimporten eindeutig gegen die europäischen Wettbewerbsregeln verstoßen würden.

Diese Abwertung der italienischen Lira rechtfertigt es für Volkswagen somit keinesfalls, sich dem Wettbewerbsrecht zu entziehen.

Folglich kann dies nicht als mildernder Umstand für die Berechnung der Geldbuße berücksichtigt werden —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Volkswagen AG hat zusammen mit ihren Tochtergesellschaften Audi AG und Autogerma SpA Zuwiderhandlungen gegen Artikel 85 Absatz 1 EG-Vertrag begangen, da sie mit den italienischen Händlern des Vertriebsnetzes Vereinbarungen getroffen hat, um Verkäufe an Endverbraucher aus anderen Mitgliedstaaten, die entweder selbst auftreten oder über einen von ihnen beauftragten Vermittler handeln, und an in anderen Mitgliedstaaten niedergelassene Vertragshändler des Vertriebsnetzes zu verbieten oder zu beschränken.

Artikel 2

Die Volkswagen AG hat die in Artikel 1 festgestellten Zuwiderhandlungen unverzüglich nach der Bekanntgabe dieser Entscheidung abzustellen und darf diese nicht durch Beschränkungen mit gleicher Zielsetzung ersetzen; sie hat insbesondere spätestens binnen zweier Monate nach der Bekanntgabe dieser Entscheidung

a) den Händlervertrag mit den italienischen Vertragshändlern dahingehend zu ändern, daß Bonuszahlungen nicht in Abhängigkeit davon gewährt werden, ob ein Fahrzeug im Vertragsgebiet oder in einen anderen Mitgliedstaat verkauft wird;

b) den italienischen Vertragshändlern per Rundschreiben bekanntzugeben, daß die durch die Rundschreiben vom 20. Oktober 1994 und 2. November 1994 eingeführte Margenregelung aufgehoben wird, soweit die Marge beim Verkauf eines Fahrzeugs in einen anderen Mitgliedstaat geringer ist als bei einem Verkauf innerhalb des Vertragsgebiets;

c) den italienischen Vertragshändlern per Rundschreiben bekanntzugeben, daß sämtliche Beschränkungen von Querlieferungen an Vertragshändler in anderen Mitgliedstaaten aufgehoben sind und darauf hinzuweisen, daß die Einholung der vorherigen Zustimmung des Importeurs nicht mehr notwendig ist sowie keine Sanktionen durch restriktive Belieferung oder durch Kündigung des Händlervertrags zu befürchten sind, wenn der Händler an Endverbraucher aus anderen Mitgliedstaaten, die entweder selbst auftreten oder über einen von ihnen beauftragten Vermittler handeln, verkauft;

d) allen Vertragshändlern des VW/Audi-Vertriebsnetzes innerhalb der Europäischen Gemeinschaft per Rundschreiben bekanntzugeben, daß sämtliche Beschränkungen von Querlieferungen aus Italien in andere Mitgliedstaaten aufgehoben sind;

e) ihre Tochtergesellschaft Audi AG anzuweisen, Rundschreiben mit dem Inhalt der Buchstaben a) bis d) an ihre Vertragshändler innerhalb der Europäischen Gemeinschaft zu richten sowie ihre Tochtergesellschaft Autogerma SpA anzuweisen, Rundschreiben mit dem Inhalt der Buchstaben a) bis c) an ihre italienischen Vertragshändler zu richten.

Artikel 3

Gegen die Volkswagen AG wird wegen der Schwere der Zuwiderhandlung gegen Artikel 85 Absatz 1 EG-Vertrag eine Geldbuße in Höhe von 102 000 000 ECU (102 Millionen ECU) verhängt.

Artikel 4

Die in Artikel 3 festgesetzte Geldbuße ist innerhalb von drei Monaten nach dem Zeitpunkt der Bekanntgabe dieser Entscheidung in Ecu auf das folgende Bankkonto der Kommission der Europäischen Gemeinschaften zu zahlen:

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

Nach Ablauf dieser Frist sind Verzugszinsen fällig. Hierfür gilt der Satz, den das Europäische Währungsinstitut für Ecu-Transaktionen berechnet. Stichtag ist der erste Arbeitstag des Monats, in dem die Entscheidung erging. Hinzu kommt ein Aufschlag von 3,5 (dreieinhalb) Prozentpunkten. Insgesamt ergeben sich so 7,75 %.

Artikel 5

Bezüglich der in Artikel 2 genannten Verpflichtungen wird gegen die Volkswagen AG ein Zwangsgeld in Höhe von 1 000 ECU für jeden Tag des Verzugs bei der Durchführung dieser Entscheidung festgesetzt. Der Verzug beginnt mit Ablauf der für die Durchführung vorgesehenen Frist von zwei Monaten.

Artikel 6

Diese Entscheidung ist an die Volkswagen AG, D-38436 Wolfsburg, gerichtet.

Diese Entscheidung ist ein vollstreckbarer Titel nach Artikel 192 EG-Vertrag.

Brüssel, den 28. Januar 1998

Für die Kommission

Karel VAN MIERT

Mitglied der Kommission

Fußnoten

(Die in den Fußnoten mit * versehenen Schriftstücke werden von den Parteien mit „vertraulich" bzw. „confidential", die mit ** versehenen Schriftstücke mit „streng vertraulich" bzw. „highly confidential" gekennzeichnet.)

([1]) ABl. 13 vom 21. 2. 1962, S. 204/62.

([2]) ABl. 127 vom 20. 8. 1963, S. 2268/63.

([3]) Notiz: *Italien,* datiert vom 19. September 1994 (Audi, AU-MW D 32).

([4]) Interne Mitteilung/Notiz: *Reimporte,* datiert vom 3. März 1994 (Volkswagen, AU-GK D 3). Interne Mitteilung/Notiz: *Reimporte Audi,* datiert vom 10. Mai 1994 (Volkswagen, AU-VE G D 38).

([5]) Übersicht: *In Deutschland zugelassene Re-Importfahrzeuge (Italien),* datiert vom 6. April 1995 (Volkswagen, VW-DB B 9 Sekretariat Santelmann, Akte „Re-Importe"). Interne Mitteilung/Notiz: *Re-Importe Audi,* datiert vom 8. Mai 1995 (Volkswagen, AU-VE D 106).

([6]) Interne Mitteilung/Notiz: *Reimporte,* datiert vom 3. März 1994 (Volkswagen, AU-GK D 3). Interne Mitteilung/Notiz: *Reimporte Audi,* datiert vom 10. Mai 1994 (Volkswagen, AU-VE G D 38). Interne Mitteilung/Notiz: *Re-Importe Audi,* datiert vom 9. Februar 1995 (Volkswagen, AU-VE C D 78). Interne Mitteilung/Notiz: *Re-Importe Audi,* datiert vom 8. Mai 1995 (Volkswagen, AU-VE D 106); Interne Mitteilung/Notiz: *Re-Importe Audi,* datiert vom 21. August 1995 (VW, AU-KS B 6).

([7]) Interne Mitteilung/Notiz: *Reimporte* datiert vom 3. März 1994 (Volkswagen, a.a.O./Fn. 4). Interne Mitteilung/Notiz: *Re-Importe VW,* datiert vom 8. Mai 1995 (Volkswagen, AG 000345).

([8]) Übersicht: *Graumarkt/Projekt,* datiert 1/95 (Audi, AU-VE C D 85). Übersicht: *Graumarkt Italien,* datiert vom 5. Februar 1995 (Audi, AU-VE C D 86). Übersicht: *Vendite veicoli nuovi fuori territorio,* datiert vom 17. Februar 1995 (Audi, AU-VE G D 28).

([9]) Interne Mitteilung/Notiz: *Reimporte,* datiert vom 3. März 1994 (Volkswagen, a.a.O./Fn. 4). Übersicht: *In Deutschland zugelassene Re-Importfahrzeuge (Italien),* datiert vom 6. April 1995 (Volkswagen, VW-DB B 9 Sekretariat Santelmann, Akte „Re-Importe", a.a.O./Fn. 5). Interne Mitteilung/Notiz: *Re-Importe VW,* datiert vom 8. Mai 1995 (Volkswagen, a.a.O./Fn. 7).

([10]) Interne Mitteilung/Notiz: *Reimporte,* datiert vom 3. März 1994 (Volkswagen, a.a.O./Fn. 4). Interne Mitteilung/Notiz: *Re-Importe Audi,* datiert vom 8. Mai 1995 (Volkswagen, a.a.O./Fn. 6).

([11]) Autopreise in der Europäischen Union, Kommission der Europäischen Gemeinschaften Generaldirektion IV — Wettbewerb, diverse Ausgaben.

([12]) Einzelheiten zu den Modellen und zur Berechnung können den jeweiligen Mitteilungen an die Presse entnommen werden: IP(93) 545 vom 1. Juli 1993; IP(93) 1201 vom 22. Dezember 1993; IP(94) 704 vom 26. Juli 1994; IP/95/50 vom 19. Januar 1995; IP/95/768 vom 24. Juli 1995 und IP/96/145 vom 15. Februar 1996. Zahlen für Österreich waren erst nach dem Beitritt zum 1. Januar 1995 verfügbar.

([13]) ABl. L 15 vom 18. 1. 1985, S. 16, bzw. ABl. L 145 vom 29. 6. 1995, S. 25.

([14]) Schreiben an Volkswagen: *Parallelexporte,* datiert vom 21. September 1994 (Autogerma, AG 000878).

([15]) Schreiben ** an Volkswagen: *Measures to control and prevent reexport*, datiert vom 26. September 1994 (Autogerma, AG 000905):

Maßnahmen zur Kontrolle und Verhinderung der Wiederausfuhr

„... unter Bezugnahme auf unsere Gespräche in Verona am 15. und 16. September (der Herren Schlesinger, Bertino, De Simone, Wichmann und Kuhn) und die sich anschließenden Telefongespräche über diese Frage bestätigen wir hiermit die wichtigsten von Autogerma getroffenen Maßnahmen, um die Wiederausfuhr zu überwachen und zu verhindern:

— Rundschreiben an die Händler, mit denen die Grenzen erläutert werden, die mit der Verordnung (EWG) Nr. 123/85 gesetzt wurden;

— überproportionale Zunahme der Listenpreise (mit den bekannten Auswirkungen auf den Preisindex und die Absatzzahlen);

— Überprüfungen bei den verdächtigten Händlern;

— eindringliche Empfehlung des Präsidenten von Autogerma auf der Händlerzusammenkunft vom 14. Juli 1994, die eingeführten Fahrzeuge in Italien und vor allem in ihrem Vertragsgebiet zu verkaufen;

— dieselbe Empfehlung auf der Zusammenkunft der Händlergruppe Absatzförderung am 27. Juli in Verona;

— die Empfehlung wurde von dem Präsidenten von Autogerma auf dem Kongreß anläßlich der Einführung des neuen Polo-Modells in Paris am 3. und 4. September wieder aufgegriffen;

— eindeutige Ausführungen von Herrn Schlesinger auf der Zusammenkunft des Händlerrats am 4. September in Paris, um die Wiederausfuhr des neuen Polo-Modells und ganz allgemein der von Autogerma eingeführten Fahrzeuge zu verhindern;

— mit internem Vermerk vom 28. Juni an die Geschäftsleitung von Autogerma behält sich der Präsident die Zustimmung zum Quartalsbonus für sämtliche außergebietlichen Verkäufe selbst vor;

— die für sämtliche außergebietlichen Verkäufe gesperrte Quartalsbonus wird ab dem nächsten Quartal nur nach Maßgabe der Zulassung der Fahrzeuge gezahlt;

— auch für die Werbemaßnahmen, die überwiegend für den Endverbraucher bestimmt sind, ist die Zulassung in Italien Voraussetzung für die Förderleistungen, die vor allem aus Zubehörteilen, Rückkaufzusage oder Finanzierungsmöglichkeiten bestehen;

— die Händlerbestellungen werden täglich kontrolliert. Bestellungen, die um 10 % die Nachfrage übersteigen, bedürfen einer Sondergenehmigung, um angenommen zu werden;

— einzelne Händler werden gezielt angeschrieben, um sie von der Wiederausfuhr abzubringen;

— vermutete ausländische Käufer müssen eine Verpflichtung unterschreiben, wonach sie das Fahrzeug erst nach einer Mindestanzahl von Monaten verkaufen; in dem Vertrag sind Strafen vorgesehen;

— rückfällige Händler werden zum Verlassen aufgefordert (bisher haben sechs Händler diese Aufforderung erhalten). Dieses Mittel wird jedoch behutsam eingesetzt, um Gerichtsverfahren und die damit zusammenhängenden Kosten zu vermeiden und keine Imageschädigung zu riskieren. Außerdem ist es gegenwärtig schwierig, wenn nicht unmöglich, Ersatz zu finden. Dies schafft zusätzliche Schwierigkeiten bei der räumlichen Erfassung;

— Erhöhung des Kapitals der Autogerma, um den Investitionsanteil der Händler zu verringern. Dadurch wird verhindert, daß sich die Händler nach unerwünschten Absatzkanälen umsehen. Aus diesem Grund hat Autogerma noch folgenden Bestand an unverkauften Fahrzeugen:

älter als 14 Monate	41
älter als 13 Monate	48
älter als 12 Monate	323
älter als 11 Monate	656
älter als 10 Monate	915
älter als 9 Monate	1 460
Insgesamt	3 443

— die Fördermaßnahmen werden so entwickelt, daß beim Einbau der Zubehörteile Wertschöpfung entsteht. Dadurch wird verhindert, daß die Händler zusätzliche Spannen bei der Wiederausfuhr einsetzen;

— Vertreter an Ort und Stelle überwachen die einzelnen Fälle und berichten über die Wiederausfuhrtätigkeiten der Händler;

— der Vertrieb des neuen Polo-Modells wird streng überwacht. Händler mit Wiederausfuhrtätigkeiten in der Vergangenheit werden von der Belieferung abgeschnitten;

— unser Absatzbereich untersucht gegenwärtig neue Aktionsmodelle für Italien, die im Ausland unbekannt sind. Derartige Modelle könnten im Jahr 1995 zum Einsatz kommen.

Wir sind davon überzeugt, daß wir mit diesen Maßnahmen die Wiederausfuhr drastisch einschränken können, sofern auch in Deutschland Maßnahmen bei den deutschen Händlern getroffen werden, die sich ständig um Neufahrzeuge bemühen und dazu unmittelbar unsere Händler ansprechen, und sofern Unternehmen wie VAGAS daran gehindert werden, interessante Angebote denjenigen unserer Händler zu machen, die gegenwärtig in roten Zahlen stecken ...".

([16]) Vermerk: *Maßnahmen durch Autogerma zur Vermeidung von Re-Exporten*, datiert vom 6. Februar 1995 (Volkswagen, VW-KH HDK Re-Exporte).

([17]) Mitteilung: *Grauimporte Italien*, datiert vom 12. Dezember 1994 (Audi, AU-DH C Doc 1).

([18]) Vermerk: *Measures to control and prevent reexport*, datiert vom 15. März 1995 (Autogerma, AG 000253)

„Maßnahmen zur Überwachung und Verhinderung der Wiederausfuhren

Zeitraum	Verhinderungsmaßnahmen	Zeitraum	Überwachungsmaßnahmen	Zeitraum	Strafmaßnahmen
15. 10. 91—28. 1. 93 —1. 7. 93 11. 8. 93—12. 10. 93 —15. 10. 93 6. 6. 94—21. 3. 95 (fertig)	Rundschreiben über die Grenzen aufgrund der Verordnung (EWG) Nr. 123/85	Seit 2. VMZ 94	Auslieferung und Zulassungskontrolle	Zeitweilig	Zusammenkünfte mit Händlern und Ermahnungen
Zeitweilig	Dringende Empfehlung auf der allgemeinen Zusammenkunft	Seit 2. VMZ 94	Überprüfungen bei den verdächtigten Händlern	7. 12. 1993 und 24. 2. 1995	Warnschreiben
Zeitweilig	Dringende Empfehlung auf der Zusammenkunft mit den Händlern	Seit 2. VMZ 94	Täglich überprüfte Händlerbestellungen	Seit 3. VMZ 93	Quartalsbonus für außergebietliche Verkäufe gesperrt
		Seit 2. VMZ 94	Zulassungsdokumente werden für die Auszahlung der Fördermaßnahmen angefordert	Seit 1. VMZ 95	Quartalsabsatzbonus nur bei Neuzulassung ausgezahlt
		Seit 3. VMZ 94	Kontrolle des Vertriebs von Polo und A4	Seit 6/94	Aufkündigung des Händlervertrags

Organizzazione 15. 3. 1995, GD control"

[Die Zeitangaben in diesem Vermerk sind wie folgt zu lesen: „2° F.M.P. 94" bedeutet „second four month' period 94", also ist der Beginn dieser Maßnahmen der 1. Mai 1994; „3° F.M.P. 94" bedeutet „third four month' period 94", also ist der Beginn dieser Maßnahmen der 1. September 1994; „3° F.M.P. 93" bedeutet „third four month' period 93", also ist der Beginn dieser Maßnahmen der 1. September 1993; „1° F.M. 95" bedeutet „first four month' (period wurde wohl vergessen, Anm.d.Verf.) 95", also ist der Beginn dieser Maßnahmen der 1. Januar 1995].

([19]) Siehe zum Beispiel Schreiben an Audi: *Ermittlung von Reimporten*, datiert vom 3. Mai 1994 (KBA, AU-VE D 113).

([20]) Schreiben an Audi: *Ermittlung von Reimporten*, datiert vom 20. April 1994 (KBA, AU-VE D 114).

([21]) E-mail: *Re-)Importe, Herstellerbescheinigungen*, datiert vom 26. Januar 1995 (Audi, AU-KS B 9).

([22]) Zum Beispiel Übersicht: *Reexporte VW* 1993, datiert vom 30. März 1994 (Autogerma, AG 000184).

([23]) Die Fahrgestellnummern wurden u.a. anhand der vom Kunden, bzw. von im Kundenauftrag handelnden, nicht dem Vertriebsnetz angehörenden Händler, beim Hersteller angeforderten Herstellerbescheinigungen, die zur Zulassung der deutschen Zulassungsbehörde vorgelegt werden mußten, ermittelt (siehe z.B. Mitteilung an Autogerma: *Von Privatpersonen (Firmen oder verdächtigen Personen) angeforderte Herstellerbescheinigungen*, undatiert (Audi, AU-VE G D 19); Mitteilungen an Autogerma: *Reimporte*, datiert vom 12. Januar und 17. Januar 1995 (Audi, AU- MW-11)). Die Vorlage einer Herstellerbescheinigung (bzw. eines sog. Datenblatts) war seit dem 1. Dezember 1994 laut Festlegung des Bundesministeriums für Verkehr für jedes (re-) importierte Fahrzeug erforderlich (vgl. E-mail: *Re-)Importe, Herstellerbescheinigungen*, datiert vom 26. Januar 1995 (Audi, AU-KS B 9), obwohl die entsprechende Richtlinie offenbar nicht in allen Bundesländern angewandt wurde (Telefax an Audi: *Verfahren gegen Reimporteure*, datiert vom 24. März 1995 (Volkswagen, AU-GK E 4)).

([24]) Zum Beispiel: E-mail an Autogerma: Re-Import, datiert vom 26. April 1994 (Audi, AU-GK 3); Notiz: *Re-Import Italien* datiert vom 19. August 1994 (Audi, AU-GK D 3); Mitteilung an Autogerma: *Fahrzeug-Kaufverträge,* datiert vom 26. Januar 1995 (Audi, AU-MW D 27); E-mail an Autogerma: *Fahrgestellnr.,* datiert vom 15. März 1995 (Audi, AU-VE D 63); E-mail an Autogerma: *Fahrgestellnr.,* datiert vom 21. März 1995 (Audi, AU-VE G D 62).

([25]) Schreiben (Telefax) an Audi: *Parallel-Markt*, datiert vom 21. März 1995 (Autogerma, AU-VE C D 60).

([26]) Schreiben an Autogerma: *Verkauf von Volkswagen und Audi-Fahrzeugen an gewerbliche Wiederverkäufer,* datiert vom 18. Januar 1995 (Volkswagen, AG 000333).

([27]) E-mail an Audi: *A 4 Privat,* datiert vom 24. Februar 1995 (Audi, AU-MW D 3).

([28]) Mitteilung: *Anschreiben Graumarkt,* datiert vom 16. März 1995, und entsprechendes Rundschreiben an Händler, datiert vom 14. März 1995 (Audi, AU-GK D 3).

([29]) *Porsche Austria Gesellschaft m.b.H. & Co.* ist der Generalimporteur für Volkswagen, Audi und Porsche in Österreich.

([30]) Telefax an Audi: *Grauimport,* datiert vom 18. Mai 1995 (Porsche Austria, AU-VE 2).

([31]) Telefax an Audi: *Grauimporte,* datiert vom 27. März 1995 (Prosche Austria, AU-VE 5 und WV-KH K-15 HDK, Ordner Re-exporte); in diesem Zusammenhang auch Telefax an Autogerma, datiert vom 5. Juli 1995 (Porsche Austria, AU-VE D 137).

([32]) Mitteilung: *Reimporte; Standard-Schreiben,* datiert vom 27. Januar 1994 (Audi, AU-DH C Doc 7).

([33]) Zum Beispiel an Wieser, datiert vom 17. Februar 1995 (Audi, AU-KS A 2); Schreiben an Petersen, datiert vom 3. April und 10. April 1995 (AU-MW D 3).

([34]) Vermerk: *Empfehlungen für Korrespondenzfälle und Auskünfte bei Anfragen europäischer Privatkunden,* undatiert (Volkswagen, VW-KH K 35 und 36).

([35]) Telefax an Autogerma: *Kunde N. Lenz,* datiert vom 9. Juni 1995 (Volkswagen, VW-KH K 26).

([36]) Zum Beispiel Schreiben an Autogerma: *Auto Pedross — Verkauf an deutsche Privatkunden,* datiert vom 1. März 1995 (Volkswagen, VW-SR R 20); Schreiben an EU Kommission: *Beschwerde,* datiert vom 27. April 1995 (Bernhard, VW-DB B 18); Vermerk: *Anruf eines Kunden,* datiert vom 7. Juli 1995 (Volkswagen, VW-KH K-38); Schreiben an Audi: *Kauf eines Audi in Italien,* datiert vom 8. August 1995 (Simon, AU-VE G D 12); Telefax an Autogerma: *Kunde Keppler,* datiert vom 14. August 1995 (Volkswagen, AG 000530).

([37]) Zum Beispiel Schreiben an Autogerma, datiert vom 7. Februar 1995 (Friedrich, AG 000202).

([38]) Schreiben an Friedrich: *Kauf eines Polo,* datiert vom 24. Februar 1995 (Autogerma, AG 000200/Fn. 37); mit Bezug auf dieses Schreiben bestätigte Autogerma gegenüber Volkswagen die Liefersituation: „. . . haben wir dramatische Lieferengpässe für viele Modelle, u. a. Polo und Audi A 4," und empfahl deshalb, den Kunden an einen deutschen Händler zu verweisen (Telefax an Volkswagen: *Briefe von H. Friedrich),* datiert vom 27. Januar 1995 (Autogerma, AG 000204/Fn. 37).

([39]) Zum Beispiel Schreiben an Baur: *Autokauf in Italien,* datiert vom 14. Juni 1995 (Autogerma, AG 000269).

([40]) Zum Beispiel Schreiben an Volkswagen: *Parallelexporte,* datiert vom 21. September 1994 (Autogerma, a.a.O./Fn. 14).

([41]) Zum Beispiel Telefax an Autogerma: *Händleraudits Re-Importe Italien,* datiert vom 26. November 1993 (Volkswagen, AG 000054); Schreiben an Audi: *Export von Parallelfahrzeugen,* datiert vom 30. Januar 1995 (Autogerma, AG 000195).

([42]) Vermerk: *Measures to control and prevent reexport,* datiert vom 15. März 1995 (Autogerma; a.a.O./Fn. 18); Schreiben** an Audi: *Measures to control and prevent reexport,* datiert vom 26. September 1994 (Autogerma; a.a.O./Fn. 15); Vermerk: *Maßnahmen der Autogerma zur Unterbindung von Reexporten aus Italien,* datiert vom 31. Januar 1994) (Autogerma, VW-SR R 6); Protokoll/Bericht: *Besuch bei Autogerma,* datiert vom 10. Februar 1995 (Audi, AU-MW D 37).

([43]) Zum Beispiel Schreiben** aan Volkswagen: *Measures to control and prevent reexport,* datiert vom 26. September 1994 (Autogerma, AG 000634).

([44]) Interner Vermerk*: *„Auditing sull'attività di vendita della Concessionaria Brenner Garage BZ sino al 30 novembre 1994",* datiert vom 13. Januar 1995 (S.E.V.O., AG 000761). Interner Vermerk*: *„Attività di vendita della Concia Autosacchetti di Gorizia dall' 1/1/94 al 20/5/94",* datiert vom 4. Juni 1994 (S.E.V.O., AG 000865). Interner Vermerk*: *„Attività di vendita della Concia Autosalone Catullo di Trieste dal 16/2/94 al 20/5/94",* datiert vom 4. Juni 1994 (S.E.V.O., AG 000867).

([45]) Zum Beispiel interner Vermerk*: *„Visita alla Conc. a Necker di Milano/MI — controllo dell'attività di vendita",* datiert vom 17. Dezember 1993 (S.E.V.O., AG 000223);. Interner Vermerk: *„Attività di vendita della Concessionaria Dorigoni di Trento",* datiert vom 17. Dezember 1993 (S.E.V.O., AG 000480).

([46]) Schreiben an Audi: *Attività di vendita in Paesi esteri,* datiert vom 4. Oktober 1993 (Autogerma, AG 000840).

([47]) Protokoll/Bericht: *Besuch bei Autogerma,* datiert vom 10. Februar 1995 (Audi, a.a.O./Fn. 42).

([48]) Schreiben an Volkswagen: *Measures to control and prevent reexport,* datiert vom 26. September 1994 (Autogerma, a.a.O./Fn. 15).

([49]) Interne Mitteilung/Notiz: *Ergänzung zur Rücksprache 027 vom 19 Juli 94 . . .,* datiert vom 12. September 1994 (Volkswagen, a.a.O./Fn. 71); Vermerk: *Maßnahmen durch Autogerma zur Vermeidung von Re-Exporten,* datiert vom 6. Februar 1995 (Volkswagen, a.a.O./Fn. 16).

([50]) Interne Mitteilung/Notiz: *Grauimporte Polo,* datiert vom 7. Februar 1995 (Volkswagen, VW-DB B 25). Interne Mitteilung/Notiz: *Abmahnaktion gegen Reimporteure,* datiert vom 13. Januar 1995 (Volkswagen, AU-GK E 1); *Marketingplan Deutschland 1995, Volkswagen Pkw,* datiert vom 10. Januar 1995 (Volkswagen, VW-SD S1 und S2). (Handschriftlicher) Vermerk: *Verkauf an europäische Privatkunden und „echte" Vermittler,* datiert vom 4. Juli 1995 (Volkswagen, VW-KH K-37).

([51]) *Vorlage zur Vorstandssitzung am 13. Februar 1995: Einleitung von Maßnahmen gegen den Graumarkt/ Grauimportmarkt,* datiert vom 9. Februar 1995 (Audi, AU-MW 1). Telefax: *Beschluß des Vorstands Audi am 13. Februar 1995,* datiert vom 20. Februar 1995 (Audi, AU-VE C D 79), und Auszug Protokoll 6/95 Sitzung des Vorstands am 13. Februar 1995: *Einleitung von Maßnahmen gegen den Graumarkt/Grauimportmarkt* (Audi, AU-KS C).

([52]) Rundschreiben an Händler: *Graumarkt,* datiert vom 20. Januar 1995 (Audi, AU-KS B 14); Mitteilung: *Information über Händleranschreiben,* datiert vom 23. Januar 1995 (Audi, AU-VE G D 87).

([53]) Rundschreiben an Importeure: *Graumarkt/Reimport,* datiert vom 6. Februar 1995 (Audi, AU-VE G D 27); Schreiben an Autogerma: *Graumarkt/Reimport,* datiert vom 15. März 1995 (Audi, AU-VE G D 72).

([54]) Zum Beispiel Notiz *„Projektbeschreibung: Bekämpfung Graumarkt/Reimporte",* datiert vom 14. Dezember 1994 (Audi, AU-VE C D 49).

([55]) *Vorlage zur Vorstandssitzung am 13. Februar 1995,* datiert vom 9. Februar 1995 (Audi, AU-KS C 12). Notiz: *„Graumarkt",* undatiert (Audi, AU-KS B 10).

([56]) Zum Beispiel: *Bereich Graumarkt Analyse/Unterbindung Reimporte/Graumarkt,* datiert vom 4. Oktober 1995 (Audi, AU-VE D 128); interner Vermerk: *Sachbearbeiter Graumarkt,* datiert vom 9. Februar 1995 (Audi, AU-VE D 103); Notiz: *Projektbeschreibung Graumarkt/Reimporte,* datiert vom 14. Dezember 1994 (Audi, AU-VE D 130);.

([57]) *Vorlage zur Vorstandssitzung am 13. Februar 1995,* datiert vom 9. Februar 1995 (Audi, AU-KS C 12).

([58]) (Handschriftlicher) Vermerk, undatiert (Anhang zum Vermerk): *Stand Maßnahmen gegen Graumarkt, 25. November 1994* (Audi, AU-VE C D 71).

([59]) Protokoll Ressortgespräch: *Maßnahmen gegen Graumarkt/Reimporte,* datiert vom 3. Februar 1995 (Audi, AU-KS B 11). *Vorlage zur Vorstandssitzung am 13. Februar 1995,* datiert vom 9. Februar 1995 (Audi, a.a.O./Fn. 57).

([60]) Zum Beispiel Vermerk: *Re-Import,* datiert vom 29. September 1994 (Audi, AU-KS B 15).

([61]) Zum Beispiel Schreiben an Volkswagen: *Measures to control and prevent reexport,* datiert vom 26. September 1994 (Autogerma, a.a.O./Fn. 15).

([62]) Zum Beispiel Schreiben* an Baldan Auto: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale,* datiert vom 20. Oktober 1993 (Autogerma, AG 000293); Schreiben* an Silemotori Negro: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale,* datiert vom 9. März 1994 (Autogerma, AG 000296); Schreiben an Audi: *Export aus Italien,* datiert vom 13. Juni 1994 (Autogerma, AG 000852); Schreiben an Fantini et al.: *Vendite fuori zona,* datiert vom 6. März 1995 (Eurocar, EU-GV 249): „. . . sono assolutamente vietate le vendite all'estero (anche di quelle vetture preventivamente immatricolate in Italia)"; der unter Randnr. 127 wiedergegebene Auszug aus diesem Schreiben lautet:

„Bereits in der Vergangenheit haben wir Sie auf die Problematik der Verkäufe außerhalb des eigenen Gebiets hingewiesen. Da Autogerma nicht länger bereit ist, übermäßige Verkaufsaktivitäten außerhalb des eigenen Zuständigkeitsgebiets hinzunehmen, möchten wir folgendes festhalten: — Verkäufe ins Ausland sind strikt untersagt (dies gilt auch für den Verkauf von zuvor in Italien zugelassenen Fahrzeugen). — Alle Verkäufe außerhalb des eigenen Zuständigkeitsgebiets, die 15 % der eigenen Lieferungen überschreiten, werden sanktioniert."

(63) Protokoll: *Compte rendu de l'inspection menée chez les revendeurs de Bolzano, Trento et Silandro,* datiert vom Oktober 1995 (Kommission).

(64) Zum Beispiel Schreiben* an Brenner Garage: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale,* datiert vom 20. Oktober 1993 und vom 15. November 1993 (Autogerma, AG 000724 und 000723); der Wortlaut des in Randnr. 175 zitierten Schreibens vom 15. November 1993 lautet wie folgt:

„... Betrifft: *Vertriebstätigkeiten außerhalb des Vertragsgebiets*

Wir nehmen Bezug auf unser vorhergehendes Schreiben ORG/EP/cb vom 20. Oktober 1993 mit gleichem Betreff wie das vorliegende Schreiben.

Zu unserem Erstaunen haben wir festgestellt, daß Sie den Inhalt unseres Schreibens noch nicht bestätigt haben, das wir nicht nur als äußerst wichtig, sondern auch als für eine korrekte Organisation der Verkaufstätigkeiten ihres Unternehmens entscheidend erachten.

Für den Fall, daß wir von Ihnen keine Antwort dafür erhalten, daß Sie jegliche Vertriebstätigkeit außerhalb Ihres Vertragsgebiets einstellen, möchten wir darauf hinweisen, daß Sie sich den im vorletzten Absatz des obenerwähnten Schreibens dargelegten Folgen aussetzen.

In Erwartung Ihrer Antwort, aus der auch Ihre Bereitschaft hervorgehen sollte, die geltenden Bestimmungen zu beachten, ...".

Jeweilige Schreiben an Autocommerciale S.p.A., Beikircher s.r.l., F.LLI Zicari S.p.A.: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale*, datiert vom 20. Oktober 1993 (Autogerma, AG 000289, 000294, 000838). Jeweilige Schreiben an Dr. Guy Beretich S.p.A., F.LLI Negro s.r.l., Walter Bonazzi: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale*, datiert vom 26. November 1993 (Autogerma, AG 000287, 000631, 000836). Schreiben an Brenner Garage S.p.A.-AG: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale*, datiert vom 29. November 1993 (Autogerma, AG 000721). Jeweilige Schreiben an Silvano IOB&C. s.r.l., Eurocar S.p.A.: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale*, datiert vom 9. März 1994 (Autogerma, AG 000285, EU 182). Schreiben an Bemi Auto s.r.l.: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale*, datiert vom 4. Mai 1994 (Autogerma, AG 000503). Schreiben an Di Viesto S.p.A.: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale*, datiert vom 18. Juli 1995 (Autogerma, AG 000502).

(65) Schreiben an Volkswagen: Parallelexporte, datiert vom 14. Juni 1994 (Autogerma, AG 000665 und 000666). Schreiben an 50 Händler: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale con diffida a cessare immediatemente l'attività stessa*, datiert vom 20. Oktober 1993 (Autogerma, a.a.O./Fn. 64), i.V.m. Vermerk: *Elenco Concessionari cui è stata inviata la lettera con ogetto „Attività di vendita ...",* datiert vom 24. November 1993 (Autogerma, AG 000975), und Vermerk: *Elenco Concessionari ...*, datiert vom 11. März 1994 (Autogerma, a.a.O./Fn. 62). 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. 2. 1995 per vendita fuori dal territorio contrattuale*, datiert vom 23. Februar 1995 (Autogerma, AG 000261).

(66) Rundschreiben an Händler: *Relazione su Riunioni 20. 1. 1995*, datiert vom 21. Januar 1995 (UCAV, DO-SG 80 bis 84). Der Wortlaut des unter Randnr. 174 wiedergegebenen Textes lautet: „Keines dieser Autos darf außerhalb des Zuständigkeitsgebiets von Autogerma verkauft werden ...".

(67) *Protokoll der Sitzung der Arbeitsgruppe Marketing U.C.A.V. — Autogerma/27. 7. 1994 (*siehe Originalfassung: *Verbale della riunione del gruppo di lavoro marketing U.C.A.V. — Autogerma del 27-7-1994*, [Autogerma a.a.O./Fn. 97]; ausdrücklich bestätigt in Schreiben an Volkswagen: *Measures to control and prevent reexport*, datiert vom 26. September 1994 (AG a.a.O./Fn. 15).

([68]) Verschiedene Rundschreiben in 1993 an Händler: *Regolamento CEE 123/85;* datiert vom 28. Januar 1993, 1. Juli 1993, 11. August 1993*; 12. 10. 1993* (Autogerma, AG 000106, 000094, 000977 und 000978, 000080). Rundschreiben an Händler: *Regolamento CEE 123/85 Distribuzione selettiva dei veicoli*, datiert vom 16. März 1995 (Autogerma, EU-1 bis 3); Vermerk: *Measures to control and prevent reexport*, datiert vom 15. März 1995 (Autogerma, AG 000620).

([69]) Zum Beispiel Vermerk (pro memoria): *esportazioni parallele*, datiert vom 2. Mai 1995 (Autogerma, AG 000282).

([70]) Gesprächsvermerk: *Collaquio con S. Engmann/Audi*, datiert vom 22. September 1995 (Autogerma, AG 000001). Interner Vermerk: *Reimporte Italien*, datiert vom 9. Mai 1995 (Volkswagen, AU-VE D 23).

([71]) Interne Mitteilung/Notiz: ... *Ergebnis aus den Maßnahmen zur Unterbindung von Re-Export-Aktivitäten*, datiert vom 12. September 1994 (Volkswagen, VW-UD PC Piening).

([72]) Zum Beispiel: E-mail** an Audi: *Grey market/Measures to control and prevent reexport*, datiert vom 23. September 1994 (Autogerma, AG 000880 und 000881); (handschriftlicher) interner Vermerk: *Riexportazioni dall'Italia alla Germania*, undatiert (Autogerma, AG 000498).

([73]) Anhaltspunkte z. B. in: E-mail*: *Visita Bothe*, datiert vom 22. März 1995 (Autogerma, AG 000388).

([74]) Siehe die in den Fußnoten 15, 42, 43, 72 und 102 aufgeführten und mit ** oder mit * gekennzeichneten Dokumente.

([75]) Siehe die in den Fußnoten 73, 78, 80, 87, 96 und 97 aufgeführten und mit * gekennzeichneten Dokumente.

([76]) Siehe die in den Fußnoten 44, 45, 62 und 64 aufgeführten und mit * gekennzeichneten Dokumente.

([77]) Siehe die in den Fußnoten 123 und 126 aufgeführten und mit * gekennzeichneten Dokumente.

([78]) Interner Vermerk *: *Condizioni di fornitura per i veicoli Audi A 4 e Volkswagen Polo*, datiert vom 6. Oktober 1994 (Autogerma, AG 000026 und 000027). Rundschreiben an Händler: *Fatturazione Nuova Polo*, datiert vom 20. Oktober 1994 und 2. November 1994 (Autogerma, VW-KH K-6 und 7 und a.a.O./Fn. 85).

([79]) Schreiben an Volkswagen: *Fakturierung des neuen Polo und Einführung des „Split-Margin"*, datiert vom 24. Oktober 1994, und Rundschreiben an Händler: *Fatturazione Nuova Polo*, datiert vom 20. Oktober 1994 (Autogerma, VW-SR R 13).

([80]) Interne Mitteilung/Notiz*: *Reimporte ITALIEN*, datiert vom 23. Februar 1995 (Volkswagen, VW-SR R 21).

([81]) Vermerk: *Maßnahmen zur Reduzierung von Grauexporten (VW PkW-Italien)*, datiert vom 6. April 1995 (Volkswagen, VW-DB B 7 Sekr. Santelmann, Akte „Re-Importe" bzw. Volkswagen, VW-DB B 16), und insbesondere Vermerk: *Maßnahmen zur Reduzierung von Grauexporten (VW PkW-Italien)*, datiert vom 21. August 1995 (Volkswagen, VW-SR R 18), in beiden Dokumenten jeweils der Punkt: „Splitting der Händlermarge beim Polo" und „Bonuszahlungen in Abhängigkeit vom Bestimmungsort des Fahrzeugs (aber: mit neuer GVO nicht vereinbar)".

([82]) Vermerk: *Stand Maßnahmen gegen Graumarkt, 25. November 1994* (Audi, AU-VE D 26).

([83]) Anhang zum Händlervertrag: *Allegato „A" al Contratto di Concessione AUTOGERMA — Prodotti Volkswagen e Audi*, datiert vom 31. Dezember 1991 (Autogerma BR 33 bis 44). Händlervertrag von Eurocar: *Contratto di Concessione per la Vendita e il Servizio di Assistenza*, datiert vom 30. Dezember 1987 (Autogerma/Eurocar), EU 55-113).

([84]) Vereinbarung: *Convenzione aggiunta al Contratto di Concessione Autogerma — Prodotti Volkswagen e Audi*, datiert vom 28. Dezember 1993 (Autogerma, DO 26 bis 32).

([85]) Rundschreiben an Händler: *Fatturazione Nuova Polo*, datiert vom 20. Oktober 1994 (Autogerma, BR-MF 229 und datiert vom 2. November 1994 (Autogerma, BR-MF 231). Siehe ebenfalls Verhandlungen des Händlerbeirats mit Autogerma: *Riunione Consiglio Direttivo U.C.A.V.*, datiert vom 27. Februar 1995 (U.C.A.V., EU 48, 49 und 51), und *Riunione U.C.A.V./Autogerma*, datiert vom 27. Februar 1995 (U.C.A.V., EU 54, 56 und 57). Der Wortlaut des in Randnr. 122 erwähnten Rundschreibens vom 20. Oktober 1994 an sämtliche Vertragshändler ist wie folgt:

„In der Absicht, gültige Lösungen von lebenswichtigem Interesse für uns und für die gesamte Organisation für die wiederholt aufgetauchten Probleme zu finden, die einige Gesellschaften zu Verhaltensweisen im Widerspruch zum beiderseitigen Interesse treiben (z. B. Verkäufe über nicht zugelassene Weiterverkäufer, unbegründete und übermäßige Rabatte, Verkäufe außerhalb des Vertragsgebiets und anderes), wird am Dienstag, den 18. Oktober, in Verona mit dem Präsidenten, dem Vizepräsidenten und einigen Beratern der UCAV auf der Zusammenkunft der ISC-Arbeitsgruppe eine neue Rabattstruktur für den neuen Polo behandelt, die sich wie folgt zusammensetzen soll:

a) Grundrabatt sofort bei Rechnungstellung = 8 %,

b) „kurzfristig nachträglicher" Rabatt = 5 %,

Insgesamt (wie für das vorangehende Modell) = 13 %,

c) Großrabatt (zu den gleichen Modalitäten) = 3 %.

Der „nachträgliche" Rabatt unter b) wird im nachhinein aber kurzfristig gewährt und beruht auf der beiderseitigen Verpflichtung von uns und von jedem der Vertragshändler von Autogerma, das jeweilige Vertragsgebiet zu betreuen, in dem sowohl Autogerma als auch der Vertragshändler für die Anrechnung, den Vertrieb und den Verkauf zuständig sind und die Verpflichtung haben, sich intensiv um den Endverbraucher zu kümmern.

Es bleibt zu klären, ob es in unser aller Interesse steht, den gegenwärtigen Freibetrag von 15 % (für außerhalb des Vertragsgebiets) nach oben oder unten anzupassen.

Die UCAV-Gebietsvertreter werden in Kürze mit Ihnen Verbindung aufnehmen, um die vorstehenden Punkte zu vertiefen und Ihre Überlegungen, Vorschläge und Verbesserungen entgegenzunehmen.

Daraufhin werden sie sich unverzüglich mit uns absprechen, damit Autogerma ihre Entscheidung endgültig treffen kann. . . ".

([86]) Protokoll: *Vérification du 23 et 24 octobre 1995 en Italie/Mutschlechner KG, Bruneck*, datiert vom 26. Oktober 1995 (Kommission).

([87]) Zum Beispiel interner Vermerk*: *Condizioni di fornitura per i veicoli Audi A 4 e Volkswagen Polo*, datiert vom 6. Oktober 1994 (Autogerma, a.a.O./Fn. 78); Protokoll/Aktennotiz: *Stand Maßnahmen gegen Graumarkt*, datiert vom 12. Oktober 1994 (Autogerma, AU-VE G D 51); Schreiben an Audi: *Splitmargensystem — Audi A 4*, datiert vom 10. November 1994 (Autogerma, AG 000661).

([88]) Interner Vermerk: *Condizioni di fornitura per i veicoli Audi A4 e Volkswagen Polo*, datiert vom 6. Oktober 1994 (Autogerma, a.a.O./Fn. 78).

([89]) Schreiben an Audi: *Splitmargensystem — Audi A 4*, datiert vom 10. November 1994 (Autogerma, a.a.O./Fn. 87).

([90]) Protokoll/Aktennotiz: *Besuch bei Autogerma am 12 Oktober 1994, Stand Maßnahmen gegen Graumarkt* (Audi), AG 000895). Vermerk: *Stand Maßnahmen gegen Graumarkt, 8. November 1994*, datiert vom 14. November 1994 (Audi), AU-VE D 133).

([91]) Notiz: *Reimporte Italien*, datiert vom 24. März 1995 (Volkswagen, VW-KH K-16 und 17). Notiz: *Eingeleitete Maßnahmen durch Autogerma zur Vermeidung von Re-Exporten, verursacht durch Wiederverkäufer*, datiert vom 22. November 1994 (Volkswagen, VW-KH K-55 HDK Ordner Re-Exporte).

([92]) Rundschreiben an Händler: *Graumarkt; Margensystem in Italien*, datiert vom 8. Dezember 1994 (Audi AU-DH C).

([93]) Mitteilung: *Grauimporte Italien*, datiert vom 23. November 1994 (Audi, AU-VE D 131).

([94]) Anhang zum Händlervertrag: *Convenzione „B" aggiunta al Contratto di Concessione Autogerma — Prodotti Audi e Volkswagen*, datiert vom 30. Dezember 1987 (Autogerma/Brenner Garage, BR 168 bis 171). Anhang zum Händlervertrag: *Convenzione „B" aggiunta al Contratto di Concessione Autogerma*, datiert vom 28. April 1994 (Autogerma, BR-MF 160 bis 167).

([95]) Vermerk: *Measures to control and prevent reexport*, datiert vom 15. März 1995 (Autogerma, a.a.O./Fn. 18); e-Mail an Audi: *Grey market/Measures to control an prevent reexport*, datiert vom 23. September 1994 (Autogerma, a.a.O./Fn. 72).

([96]) Schreiben an Volkswagen und Audi: *Parallelexporte*, datiert vom 14. Juni 1994 (Autogerma, AU-VE C D 53). Vermerk: *Measures to control and prevent reexport*, datiert vom 15. März 1995 (Autogerma, a.a.O./Fn. 18), und diverse Schreiben* an Händler, zum Beispiel an Eurocar: *Maggio sconto su consegne autoveicoli Volkswagen Audi . . .*, datiert vom 18. Oktober 1994 (Autogerma, EU-GV 224) und datiert vom 8. Juni 1994 (EU-GV 222); an Brenner Garage: *Maggior sconto su consegne autoveicoli Volkswagen Audi . . .*, datiert vom 8. Juni 1994

(Autogerma, BR-MF 228) und datiert vom 31. Januar 1994 (Autogerma, AG 000713). Schreiben an Autogerma: *Maggior sconto consegne autoveicoli III/ quadr.93 — Concess. Ancona*, datiert vom 25. Januar 1994 (Bonazzi, AG 000013), und an Bonazzi: *Maggior sconto su consegne autoveicoli VOLKSWAGEN Audi 3/ quadr. '93*, datiert vom 15. März 1994 (Autogerma, AG 000014).

([97]) Vermerk*: *Elenco nostro fatturato ai Concessionari: totale 1993 e 01/01-30/06/1994*, datiert vom 4. Juli 1994 (Autogerma, AG 000029). Interner Vermerk: *Non riconoscimento/trattenuta del Maggior Sconto per vendite fuori zona (compreso esportazioni parallele)*, datiert vom 28. Juni 1994 (Autogerma, AG 000499). Interner Vermerk: *Verbale della Riunione del Gruppo di Lavoro Marketing U.C.A.V. — Autogerma*, datiert vom 27. Juli 1994 (Autogerma, AG 000023). e-Mail an Audi: *Grey market/Measures to control and prevent reexport*, datiert vom 23. September 1994 (Autogerma, a.a.O./Fn. 72). Der Wortlaut des in Randnr. 172 erwähnten internen Vermerks vom 28. Juni 1994 ist wie folgt:

„Betrifft: *Nichtanerkennung/Senkung des Großrabatts für Verkäufe außerhalb des Vertragsgebiets (einschließlich Parallelausfuhren)*

Im Anschluß an meine mündliche Ankündigung möchte ich hiermit bestätigen, daß jeder Einzelfall der nachherigen Anerkennung einer Rückstellung/Verringerung des Großrabatts für Verkäufe außerhalb des Vertragsgebiets und für Parallelausfuhren von mir schriftlich zu genehmigen sind (mit Unterschrift und Datum).

Dies ist u. a. von grundlegender Bedeutung in Anbetracht der von der Presse veröffentlichten statistischen Angaben zu den Auslieferungen und Zulassungen, die uns in der Öffentlichkeit in ein ungünstiges Licht rücken und eine genaue Bewertung der Marktlage unmöglich machen.

Ich wiederhole noch einmal, daß unser Vertriebsnetz unsere Fahrzeuge in Italien verkaufen muß (vor allem, um „überleben" zu können) und sich nicht in „Vertriebstätigkeiten" außerhalb des Vertragsgebiets ergehen darf.

Wie bekannt fordert Autogerma schon seit langem von den eigenen Mutterhäusern Erleichterungen bei den Lieferungen, den Preisen, den Sonderausstattungen usw., was nicht durch einen Weiterverkauf unserer Fahrzeuge im Ausland „durchkreuzt" werden darf.

Falls hierzu weitere Klarstellungen erforderlich werden sollten, können Sie sich auf mich beziehen . . . ".

([98]) Anhang zum Händlervertrag: *Convenzione „B" aggiunta al Contratto di Concessione Autogerma*, datiert vom 31. Dezember 1994 (Autogerma, AG 000305 und 000306).

([99]) Protokoll/Aktennotiz: *Stand Maßnahmen gegen Graumarkt*, datiert vom 12. Oktober 1994 (Autogerma, a.a.O./Fn. 87).

([100]) Vermerk: *Verbali Riunioni U.C.A.V. del 27. 2. 1995*, datiert vom 27. Februar 1995 (UCAV, EU 48/Fn. 85).

([101]) So z. B. im Vermerk: *Stand Maßnahmen gegen Graumarkt*, datiert vom 25. November 1994, die (seit 18. Oktober fakturierte) 5 % Händlermarge, zahlbar alle 2 Monate bei Vorlage der Zulassungsscheine, „werden nachträglich weggenommen" (Audi, a.a.O./Fn. 58); Protokoll/Aktennotiz: *Besuch bei Autogerma am 12. Oktober 1994* (Audi, a.a.O./Fn. 90); Vermerk: *Stand Maßnahmen gegen den Graumarkt, 8. November 1994*, datiert vom 14. November 1994 (Audi, a.a.O./Fn. 90).

([102]) Zum Beispiel Schreiben an Volkswagen: *Parallelexporte*, datiert vom 14. Juni 1994 (Autogerma, a.a.O./Fn. 96); sowie E-mail an Volkswagen und Audi: *Grey market/Measures to control and prevent reexport*, datiert vom 23. September 1994 (Autogerma, a.a.O/Fn. 72); Schreiben** an Volkswagen: *Measures to control and prevent reexport*, datiert vom 26. September 1994 (Autogerma, AG 000905); Vermerk: *Maßnahmen durch Autogerma zur Vermeidung von Re-Exporten*, datiert vom 6. Februar 1995 (Volkswagen, a.a.O./Fn. 16); Vermerk: *Re-Exporte*, datiert vom 1. März 1994 (Volkswagen, VW-SR R 22).

([103]) Schreiben* an Auto Herbert Pedross, datiert vom 6. März 1995 (Autogerma, BR-MF 80). Schreiben* an Auto Officina Lanz: *Contributo organizzativo per Sub-Concessionario*, datiert vom 6. März 1995 (BR-MF 81).

([104]) Zum Beispiel Mitteilung: *Reimportsituation*, datiert vom 23. Oktober 1995 (Audi, AU-KS B 4): *„Eingeleitete Maßnahmen — ... Streichung der Restmarge"*; Mitteilung*: *Graumarktbericht*, datiert vom 11. Oktober 1995, mit *Graumarktbericht 9/95*, datiert vom 28. September 1995 (Audi, AU-VE G D 1): „4. *Bisherige Maßnahmen und Erfolge, Rückbelastung der zu unrecht erhaltenen Zuschüsse";* Mitteilung* *Graumarktbericht*, datiert vom 8. September 1995, mit *Graumarktbericht-Statusbericht*, datiert vom 15. Mai 1995 (AU-KS B 2): *„Erfolge 4. Konsequente Belieferungssteuerung/Quotierung mit Einführung des Audi A 4 — Einführung eines Händlermargensystems in Italien"; Situationsbericht Grauimporte K-VSK am 6. April 1995*, datiert vom 5. April 1995 (Audi, AU-KS B 7): *„Auszahlung der Boni an den Händler nur für Italien zugelassene Fahrzeuge"*

([105]) Gesprächsnotiz: *Preisharmonisierung*, datiert vom 30. August 1993 (Volkswagen/Audi, AU-VE D 109); in diesem Zusammenhang auch *Protokoll der 7. Konferenz des Europäischen Händlerbeirats VW/Audi vom 21. bis 23. April 1994 in Dublin*, datiert vom 22. April 1994 (European Dealer Council Volkswagen Audi, WV-KH K-58).

([106]) Notiz: *Maßnahmen zur Begrenzung von Re-Exporten aus Italien*, datiert vom 2. November 1993 (Volkswagen, VW-SR R 23). Notiz: *Gespräch am 14. Dezember 1993 in Wolfsburg — Marken Audi und VW: Preisplanung Italien / EG-Preisharmonisierung*, datiert vom 21. Januar 1994 (Audi, AU-VE D 502).

([107]) Protokoll/Aktennotiz: *Besprechung am 22. März 1995 in Wolfsburg*, datiert vom 27. März 1995 (Volkswagen/Audi, VW-SR R 2).

([108]) Schreiben an Audi: *Liefersituation Italien*, datiert vom 20. März 1995 (Autogerma, AU-DH C). *Protokoll der Sitzung vom 23 März 1995*, datiert vom 23. März 1995 (Audi/Autogerma, AU-DH C); Schreiben an Audi: *Stornos Situation Italien*, datiert vom 11. Mai 1995 (Autogerma, AG 000267).

([109]) Mitteilung: *Lieferung von weiteren 8 000 Fahrzeugen für den italienischen Markt*, datiert vom 6. Februar 1995 (Audi, AU-VE G D 82). Protokoll Ressortgespräch: *Maßnahmen* . . ., datiert vom 3. Februar 1995 (Audi, a.a.O./Fn. 59).

([110]) Mitteilung: *Situationsbericht Grauimporte*, datiert vom 4. April 1995 (Audi, AU-VE D 151) bzw. Mitteilung *Status report MI-11/Vertrieb Inland: Grey-market*, datiert vom 7. April 1995 (Audi, AU-VE D 150), bestätigt in Mitteilung: *Graumarktbericht*, datiert vom 8. September 1995 (Audi, a.a.O./Fn. 104).

([111]) Schreiben (Telefax) an Audi: *Volumen Italien 1995*, datiert vom 29. September 1995 (Autogerma, AU). Schreiben (Telefax) an Audi: *Sales volume for Italy*, 1995, insbesondere handschriftlicher Vermerk, datiert vom 6. Oktober 1995 (Autogerma, AU-MW 3.1 4).

([112]) Schreiben an Volkswagen: *Reimporte*, datiert vom 26. November 1993 (Autohaus Stadtberg, AG 000848). Schreiben an Audi, datiert vom 11. Februar 1994 (Walter Bechheim, Autohaus, AU-GK D 3).

([113]) Schreiben an Autohaus Stadtberg: *Reimporte*, datiert vom 7. Dezember 1993 (Volkswagen, AG 000847/Fn. 112); in diesem Zusammenhang auch *(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]) Besprechungsvermerk *Händlermeinung zu den Vertriebsaktivitäten von Audi,* datiert vom 28. Januar 1994 (Audi, AU-GK D 4).

([115]) Telefaxe an Audi: *Information*, datiert vom 4. April und 15. Mai 1995 (Auto-Reichart, AU-VE C D 69).

([116]) Telefax an Audi: *Deutsche Audi Händler interessiert an Parallelimporte*, datiert vom 5. Oktober 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, a.a.O./Fn. 113)

([117]) Zum Beispiel Telefax an Autohaus Müller: *Autokauf in Italien*, datiert vom 11. September 1995 (Autogerma, AG 000547).

([118]) Besprechungsvermerk *Händlermeinung* ..., (Audi, a.a.O./Fn. 114)

([119]) Telefax an Volkswagen: *Elenco Concessionari* ..., datiert vom 24. November 1993 (Autogerma, AG 000973 bis 000975).

([120]) Zum Beispiel Schreiben an Negro: *Vendita al di fuori del territorio contrattuale*, datiert vom 24. Februar 1995 (Autogerma, a.a.O./Fn. 65); Schreiben an Muzzatti: *Vendite organizzate fuori territorio contrattuale — Audi A 8*, datiert vom 12. Oktober 1994 (Autogerma, AG 000651).

([121]) Schreiben an Volkswagen: *grey market*, datiert vom 7. Juni 1994 (Autogerma, AG 000851).

([122]) E-mail: *Eccel*, datiert vom 29. Mai 1994 (Autogerma, AG 000795).

([123]) E-mail* an Volkswagen: *(Kuendigungen)*, datiert vom 6. Februar 1995 (Autogerma, VW-KH K 52) und Telefax* an Volkswagen: *(Massnahmen programm)*, datiert vom 10. Februar 1995 (Autogerma, VW-SR R 12).

([124]) Notiz: *Graumimporte aus Italien*, datiert vom 20. Februar 1995 (Volkswagen, VW-SR R 17). Intern wurden jedoch „grey exports" oft an die erste Stelle der Kündigungsgründe gesetzt z. B. bei Conti, Beretich, Autosial (Vermerk an Volkswagen: *grey market*, datiert vom 7. Juni 1994 (Autogerma, a.a.O./Fn 121)).

([125]) Protokoll/Bericht: *Besuch bei Autogerma*, datiert vom 10. Februar 1995 (Audi, AG 000039). Handschriftlicher Vermerk auf E-mail: *Italien*, datiert vom 17. März 1995 (Volkswagen, VW-SR R 13).

([126]) Schreiben* an Eurocar: *Risoluzione Contratto di Concessione Volkswagen e Audi*, datiert vom 15. September 1995 (Autogerma, EU-GV 54).

([127]) Rundschreiben an Händler: *Regolamento CEE 123/85 Accordi distribuzione autoveicoli*, datiert vom 15. Oktober 1993 (Autogerma, AG 000078).

([128]) Rundschreiben an Händler: *Regolamento CEE 123/85 Distribuzione selettiva dei veicoli*, datiert vom 16. März 1995 (Autogerma, VW-SR R 15. Siehe diverse Kaufverträge zum Beispiel *Wimschneider*, datiert vom 2. März 1994 (Iob Silvano & C.Srl, ...), Kaufvertrag *Ebenberger*, datiert vom 27. Januar 1995 (Iob Silvano & C.Srl, SI-GV A 211), Kaufvertrag *Osina*, datiert vom 2. Juni 1995 (Iob Silvano & C.Srl, SI-CM A 57), Kaufvertrag *Prieler*, datiert vom 16. August 1995 (Iob Silvano & C.Srl, SI-CM A 50).

([129]) Schreiben an Autogerma: *Graumarkt/Reimport*, datiert vom 15. März 1995 (Audi, AG 000632).

([130]) Telefax an Audi, datiert vom 3. April 1995 (Petersen, AU-KS B 8).

([131]) Schreiben an EU Kommission GD 4: *Beschwerde*, datiert vom 27. April 1995 (Bernhard, AG 000343 und 000344).

([132]) Schreiben (Telefax) an Volkswagen: *Exportverbot Hier: Italien*, datiert vom 27. April 1995 (Lenz, VW-KH K-32).

([133]) Schreiben an Autogerma, datiert vom 23. Juni 1995 (Schneider, AG 000444). Der Wortlaut des Zitats ist wie folgt: „Alle Händler sagten mir, daß es nicht möglich sei, ein Auto für den Export zu kaufen. Einige sagten mir, daß es nicht möglich sei, weil sie sonst in Zukunft kein Auto mehr bekommen würden, wenn sie für einen Österreicher noch einmal ein Auto bestellen würden."

([134]) Schreiben an Volkswagen, datiert vom 19. Juli 1995 (Mosser, AU-KS A 1).

([135]) Schreiben an Audi: *Audi A 4*, datiert vom 3. August 1995 (Bilogan, AU-VE G D 10).

([136]) Schreiben an Volkswagen: *Reimport von Polo und Audi A 4*, datiert vom August 1995 (Albrecht, AG 000566 und 000567).

([137]) Schreiben an Audi: *Bestellung eines Audi A 6 in Italien*, datiert vom 18. Mai 1995 (Baur, AU-VE G D 8).

([138]) Schreiben an Volkswagen: *Ankauf eines Kfz in Italien*, datiert vom 23. Mai 1995 (Gatt Autoreisen, AG 000597 bis 000599)

([139]) Schreiben an Volkswagen: *VW-Vento aus Reimport*, datiert vom 24. August 1995 (Bilogan, AG 000434).

([140]) Schreiben an Autogerma: *Letzte Anfrage,* datiert vom 8. September 1995 (Autohaus Jungmann, AG 000691 bis 000697).

([141]) Schreiben an Autogerma, datiert vom 8. September 1995 (Hülsdünker, AG 000527).

([142]) Diverse Schreiben an Autogerma, zum Beispiel: *Vendita al di fuori del territorio contrattuale*, datiert vom 6. März 1995 (Negro, AG 000016); Schreiben an Autogerma *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale*, datiert vom 22. November 1993 (Brenner Garage, AG 000722); Schreiben an Autogerma: *Vs. rif. ORG/EP/cb int.n/320 del 20. 10. 1993, datiert vom 2. November 1993* (Auto quattro, Ag 000290); Schreiben an Autogerma *Attività di vendita,* datiert vom 29. Oktober 1993 (Mandolini, AG 000668); Schreiben an Autogerma *Attività di vendita organizzata fuori dal territorio contrattuale*, datiert vom 15. März 1994, (Iob Silvano, AG 000284).

([143]) Beispiele für Genehmigungsersuchen: Schreiben an Autogerma: *Fornitura Volkswagen Passat-Sig. Hampel Thomas*, datiert vom 22. Juni 1995 (Dorigoni, AG 000468); Schreiben an Autogerma: *Audi 80 Avant 1.6*, datiert vom 19. Dezember 1994 (Brenner Garage, AG 000707); Aktennotiz: Oggetto: *Colloquio con Sig. Beikircher.-BZ,* datiert vom 21. Oktober 1994 (Autogerma, AG-RG 000650).

([144]) Schreiben an Autogerma: *Audi A 8 PRATAG 612845/94*, datiert vom 5. September 1994 (Muzzatti, AG 000649):

„Wir tun unser Bestes, um zu versuchen, das Auto nach Italien zurückzubringen, indem wir den Kunden überzeugen, die Zulassung zu annullieren. Wir bedauern es sehr, daß Ihnen dieser Verkauf Unannehmlichkeiten mit der Fabrik verursacht hat."

([145]) Diverse Schreiben an Kunden zum Beispiel an: *Aue*, datiert vom 9. März 1995 (Dorigoni, DO-MF 14); *Nowak*, datiert vom 17. Mai 1995 (Dorigoni, DO-SG 2); *Roederer*, datiert vom 18. Mai 1995 (Dorigoni, DO-SG 10); *Rueß*, datiert vom 18. Mai 1995 (Dorigoni, DO-MF 8); *Kleikamp*, datiert vom 27. Juni 1995 (Dorigoni, DO-SG 4), *Autohaus Nordstadt*, datiert vom 22. August 1995 (Dorigoni, DO-MF 6); *Gerson*, datiert vom 6. Oktober 1995 (Dorigoni, DO-SG 16).

([146]) Schreiben an *Deeg*, datiert vom 16. Mai 1995 (Dorigoni, DO-SG 12).

([147]) Zum Beispiel: diverse Schreiben an Kunden von Juli bis Oktober 1995 (Auto Brenner, lfd. Nummern 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).

([148]) E-mail an Audi: *Neuwagenverkauf an auslaendische Kunden*, datiert vom 18. Mai 1995 (Autogerma, AU-DH A 2).

([149]) Schreiben an Autogerma: *(Fahrzeugverkauf an EG-Bürger/Endabnehmer*, datiert vom 19. Juli 1995 (Audi, AG 000336).

([150]) Vgl. EuGH, Urteil vom 17. September 1985, verbundene Rs. 25 und 26/84, Ford-Werke AG und Ford of Europe Inc./Kommission, Slg. 1985, 2725; EuGH, Urteil vom 24. Oktober 1995, Rs. C-70/93, Bayerische Motorenwerke AG/ALD Auto-Leasing D GmbH, Slg. 1995, I-3439.

(151) Vgl. EuGH, Urteil vom 25. Oktober 1983, Rs. 107/82, Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft AEG-Telefunken AG/Kommission, Slg. 1983, 3151.

(152) Vgl. EugH, Urteil vom 17. September 1985 (siehe Fußnote 150).

(153) Vgl. Entscheidung 82/367/EWG der Kommission vom 2. Dezember 1981 (Hasselblad), ABl. L 161 vom 12. 6. 1982, S. 18, Randnr. 47.

(154) Vgl. Entscheidung 85/617/EWG der Kommission vom 16. Dezember 1985 (Sperry New Holland), ABl. L 376 vom 31. 12. 1985, S. 21, Randnrn. 54, 55.

(155) Vgl. Entscheidung 84/405/EWG der Kommission vom 6. August 1984 (Zinc Producer Group), ABl. L 220 vom 17. 8. 1984, S. 27, Randnr. 71; Entscheidung 85/79/EWG der Kommission vom 14. Dezember 1984 (John Deere), ABl. L 35 vom 7. 2. 1985, S. 58, Randnr. 26.

(156) Vgl. Entscheidungen 84/405/EWG und 85/79/EWG (siehe Fußnote 155).

(157) Vgl. Entscheidung 73/322/EWG der Kommission vom 5. Oktober 1973 (Deutsche Philips), ABl. L 293 vom 20. 10. 1973, S. 40; EuGH, Urteil vom 21. Februar 1984, Rs. 86/82, Hasselblad (GB) Limited/Kommission, Slg 1984, 883.

(158) Vgl. Entscheidung 82/367/EWG der Kommission (siehe Fußnote 153).

(159) Vgl. EuGH, Urteil vom 14. Dezember 1983, Rs. 319/82, Société de Vente de Ciments et Bétons de l'Est SA/ Kerpen & Kerpen GmbH & Co. KG, Slg. 1983, 4173.

(160) Siehe Fußnote 13.

(161) Siehe Fußnote 13.

(162) Vgl. Gericht erster Instanz, Urteil vom 22. April 1993, Rs. T-9/92, Automobiles Peugeot SA und Peugeot SA/ Kommission, Slg. 1993, II-493.

(163) Schreiben an die Kommission: *Attorneys privilege hinsichtlich der Nachprüfung K (95) 2476/17,* datiert vom 2. November 1995 (Audi).

(164) Vgl. EuGH, Urteil vom 18. Mai 1982, Rs. 155/79, AM & S Europe Limited/Kommission Slg. 1982, 1575.

(165) Vgl. EuGH, Urteil vom 25. Oktober 1983 (siehe Fußnote 151).

(166) EuGH, Urteil vom 11. Juli 1989, Rs. 246/86, S. C. Belasco u.a./Kommission, Slg. 1989, S. 2181, 2191, Randnr. 41.

(167) KOM(95) 503 endg. vom 31. 10. 1995.