II

(Besluiten waarvan de publicatie niet voorwaarde is voor de toepassing)

COMMISSIE

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE
van 28 januari 1998
inzake een procedure op grond van artikel 85 van het EG-Verdrag
(IV/35.733 — VW)

(Slechts de tekst in de Duitse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(98/273/EG)

Inhoudsopgave

Bladzijde

HOOFDSTUK 1: DE FEITEN

A. ACHTERGROND 62

I. Procedure 62

II. De ondernemingen 62

III. Positie van de merken op de relevante markt 62

B. PARALLELHANDEL IN MOTORVOERTUIGEN VAN DE MERKEN VW EN AUDI 63

I. Omvang van de paralleluitvoer 63

II. Prijsverschillen 64

C. VASTGESTELDE OVEREENKOMSTEN EN GEDRAGINGEN 65

I. Algemene strategie 65

II. Nader onderzoek van de overeenkomsten en gedragingen 69

1. Woordgebruik 69
2. Margebeleid 71
3. Bonusbeleid 72
4. Beperking van de leveringen voor de Italiaanse markt 73
5. Beperking van de leveringen binnen het distributienet 73
6. Beëindiging van overeenkomsten 74
7. Bindende verklaringen 74

D. RESULTAAT VAN DE OVEREENKOMSTEN EN GEDRAGINGEN VAN VOLKSWAGEN, AUDI EN AUTOGERMA 74

I. Reacties van eindgebruikers 74

II. Gedrag van dealers ten opzichte van Autogerma 75

III. Gedrag van dealers ten opzichte van klanten 75

Bladzijde

HOOFDSTUK 2: JURIDISCHE BEOORDELING

A. ARTIKEL 85, LID 1 76

I. De ondernemingen 76

II. De overeenkomsten 76

1. Uitvoerverbod/beperking 76
2. De overeenkomsten 77
3. Conclusie 79

III. Merkelijke beperking van de mededinging 80

1. De beperking van de mededinging als doel en gevolg 80
a) Doel 80
i) Mededingingsbeperkend doel van de combinatie van maatregelen 80
ii) Mededingingsbeperkend doel van de afzonderlijke maatregelen 81
b) Gevolg 82
c) Conclusie 83

2. Merkelijke beperking van de mededinging 83

IV. Merkelijke ongunstige beïnvloeding van de handel tussen lidstaten 83

V. Conclusie 84

B. ARTIKEL 85, LID 3 84

I. Groepsvrijstellingsverordeningen (EEG) nr. 123/85 en (EG) nr. 1475/95 84

1. Artikel 3, punt 10, onder a), van Verordening (EEG) nr. 123/85 84
a) Woordgebruik 84
b) Beschrijving van de maatregelen 88
2. Artikel 3, punt 11, van Verordening (EEG) nr. 123/85 89
3. Artikel 3, punt 10, onder a), en punt 11 van Verordening (EG) nr. 1475/95 ... 89
4. Artikel 6 van Verordening (EG) nr. 1475/95 89

II. Individuele vrijstelling 89

III. Conclusie 90

C. TEGENARGUMENTEN VAN VOLKSWAGEN AG 90

I. Het argument van gebrekkige bewijskracht van interne documenten 90

II. Het argument dat de advocaten van Audi aanspraak kunnen maken op het beroepsgeheim 90

III. Het argument van de grijze invoer in grote aantallen 91

D. DUUR VAN DE INBREUK 91

E. ARTIKEL 3, LID 1, VAN VERORDENING Nr. 17 91

F. ADRESSAAT VAN DEZE BESCHIKKING 92

G. ARTIKEL 15 VAN VERORDENING Nr. 17 92

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening nr. 17 van de Raad van 6 februari 1962, eerste verordening over de toepassing van de artikelen 85 en 86 van het Verdrag (*) ([1]), laatstelijk gewijzigd bij de Akte van Toetreding van Oostenrijk, Finland en Zweden, inzonderheid op artikel 3, artikel 15, lid 2, en artikel 16, lid 1,

Gezien het besluit van de Commissie van 24 oktober 1996 om in de overhavige zaak de procedure in te leiden,

Na de betrokken ondernemingen overeenkomstig artikel 19, lid 1, van Verordening nr. 17, in samenhang met Verordening nr. 99/63/EEG van de Commissie van 25 juli 1963 over het horen van belanghebbenden en derden overeenkomstig artikel 19, leden 1 en 2, van Verordening nr. 17 van de Raad ([2]), in de gelegenheid te hebben gesteld hun standpunt terzake van de punten van bezwaar welke de Commissie in aanmerking heeft genomen, kenbaar te maken,

Na raadpleging van het Raadgevend Comité voor mededingingsregelingen en economische machtsposities,

Overwegende hetgeen volgt:

Hoofdstuk 1

DE FEITEN

A. *Achtergrond*

I. Procedure

(1) Sinds begin 1994 heeft de Commissie een groeiend aantal brieven ontvangen van Duitse en Oostenrijkse eindgebruikers, die zich over moeilijkheden beklaagden bij de aankoop van motorvoertuigen van de merken Volkswagen en Audi in Italië met het oog op wederuitvoer naar Duitsland of Oostenrijk. De Commissie beschikte daarmee over aanwijzingen dat Volkswagen AG en Audi AG ten minste sinds begin 1994 met hun gemeenschappelijke importeur voor Italië, Autogerma SpA, en hun dealers in Italië zijn overeengekomen, nieuwe motorvoertuigen, en met name personenwagens, niet aan eindgebruikers te verkopen die in andere lidstaten dan Italië wonen. Een dergelijke strategie van afscherming van de markt zou onder artikel 85, lid 1, van het Verdrag vallen.

(2) Om na te gaan of op grond van deze aanwijzingen tot een dergelijke handelwijze kan worden geconcludeerd, heeft de Commissie op 17 oktober 1995 overeenkomstig artikel 14, lid 3, van Verordening nr. 17 verificaties gelast. Deze verificaties zijn op 23 en 24 oktober 1995 verricht. De onderhavige beschikking is op de tijdens deze verificaties aangetroffen documenten en op de door de Commissie van consumentenzijde ontvangen klachten gebaseerd.

(3) De verificaties zijn bij de volgende ondernemingen verricht: Volkswagen AG in Wolfsburg, Audi AG in Ingolstadt, Autogerma SpA in Verona, Auto Brenner SpA in Bolzano/Bozen, Auto Pedross Herbert & Co. in Silandro/Schlanders, Dorigoni SpA in Trento, Eurocar SpA in Udine, IOB Silvano & C. SRL in Gemona, Adriano Mansutti in Tricesimo, Günther Rabanser in Pontegardena/Waidbruck, Mutschlechner SAS in Brunico/Bruneck en Franz Nitz in Vipiteno/Sterzing.

II. De ondernemingen

(4) Volkswagen AG, waarvan de zetel zich te Wolfsburg bevindt, is de moedermaatschappij en tevens de grootste en belangrijkste onderneming van het Volkswagen-concern. De bedrijfsactiviteiten van het concern omvatten de productie van motorvoertuigen van het merk Volkswagen, Audi, Seat en Škoda, alsmede de vervaardiging van componenten en onderdelen voor het wereldwijde concern. Het concern is ook nog werkzaam op het gebied van industriële motoren, vervangingsonderdelen, financiële diensten en verzekeringen.

(5) Volkswagen AG heeft onder meer een belang van 98,99 % in Audi AG te Ingolstadt en van 100 % in Autogerma SpA te Verona. De bedrijfsactiviteiten van Audi AG omvatten voornamelijk de productie en distributie van motorvoertuigen van het merk Audi en de vervaardiging van onderdelen en motoren. Autogerma Spa is de importeur voor Italië van motorvoertuigen van de merken Volkswagen en Audi en van vervangingsonderdelen en accessoires voor deze motorvoertuigen.

(6) Deze beschikking is derhalve gericht tot Volkswagen AG als moedermaatschappij van zowel Audi AG als Autogerma SpA.

III. Positie van de merken op de relevante markt

(7) Volgens de informatie waarover de Commissie beschikt, bedroeg de afzet van personenwagens van de merken Volkswagen en Audi in de afgelopen drie jaar in de lidstaten (in eenheden; marktaandeel tussen haakjes):

(*) De voetnoten waarin de vertaling van de in deze beschikking niet in het Nederlands aangehaalde documenten en teksten is opgenomen, bevinden zich aan het einde van deze beschikking.

Jaar	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) De verkoop van de beide merken in Italië (in eenheden; marktaandelen tussen haakjes) bedroeg in diezelfde periode:

Jaar	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) De verkoop van de beide merken in Duitsland (in eenheden; marktaandelen tussen haakjes) bedroeg in diezelfde periode:

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

(10) De verkoop van de beide merken in Oostenrijk (in eenheden; marktaandelen tussen haakjes) bedroeg in diezelfde periode:

Jaar	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 in motorvoertuigen van de merken VW en Audi***

I. **Omvang van de paralleluitvoer**

(11) Uit bij Audi aangetroffen documenten blijkt dat de wederuitvoer van alle merken uit Italië in de periode van januari tot juni 1994 131 472 voertuigen bedroeg (ongeveer 12 % van alle aan klanten in Italië geleverde voertuigen). Op grond van dit aantal werd de wederuitvoer voor het gehele jaar 1994 op 250 000 motorvoertuigen geschat (ongeveer 13 % van alle aan klanten in Italië geleverde motorvoertuigen). In de eerste helft van 1994 werden uit Italië 19 429 motorvoertuigen van de merken Volkswagen en Audi wederuitgevoerd, waardoor voor het jaar 1994 van een totaal van ongeveer 39 000 motorvoertuigen kan worden uitgegaan ([3]). Andere bij Volkswagen en Audi aangetroffen documenten wijzen erop, dat de wederinvoer van de merken Volkswagen en Audi in Duitsland vanuit Italië in het jaar 1993 ongeveer 19 000 motorvoertuigen bedroeg ([4]). In 1994 was de wederinvoer van beide merken in aantal aanmerkelijk hoger, namelijk 22 000 motorvoertuigen ([5]). In hun opmerkingen over de mededeling van punten van bezwaar van de Commissie stellen de ondernemingen dat de wederuitvoer van Volkswagen- en Audi-modellen vanuit Italië naar Duitsland in 1995 rond 19 000 motorvoertuigen beliep.

(12) Tot mei 1993 betrof de wederinvoer duidelijk kleine aantallen, maar sinds juni/juli 1993 zijn die voor vrijwel alle VW/Audi-modellen aanmerkelijk gestegen. Tussen december 1992 en juni 1995 lag voor Audi het percentage van de in Duitsland wederingevoerde motorvoertuigen tussen 17,4 % en 20,3 % van de leveringen aan Italië ([6]). Voor Volkswagen was dit aandeel lager: 13,0 % (januari 1994) tot 15 % (maart 1995) ([7]). Het aandeel van de wederuitvoer in de leveringen aan Italië lag bij Volkswagen en Audi duidelijk hoger dan bij de concurrenten, met uitzondering van de Italiaanse fabrikanten en Seat ([8]).

(13) Op maandbasis gaf de wederuitvoer van Volkswagen-motorvoertuigen uit Italië naar Duitsland sinds juni 1993 een sterk stijgende lijn te zien en bereikte in november 1993 zijn hoogtepunt, om vervolgens na februari 1994 weer aanmerkelijk te dalen. Vanaf augustus 1994 steeg de wederuitvoer opnieuw tot in 1995, zonder evenwel het hoge niveau van de tweede helft van 1993 te bereiken ([9]).

(14) De maandelijkse wederuitvoer van Audi-motorvoertuigen uit Italië naar Duitsland nam sinds mei 1993 aanzienlijk toe en bereikte zijn hoogtepunt in oktober 1993. Daarna, in de loop van 1994, daalde de wederuitvoer tot een aanmerkelijk lager niveau, voordat hij vanaf februari 1995 nogmaals aanmerkelijk daalde ([10]).

II. **Prijsverschillen**

(15) De Commissie publiceert tweemaal per jaar een studie over autoprijzen in de Europese Unie ([11]). De gegevens worden haar door de fabrikanten verstrekt. Een van de doelstellingen van de openbaarmaking van de studie is tot prijsdoorzichtigheid te komen om de eindverbruikers ertoe aan te zetten vaker motorvoertuigen in de lidstaat te kopen waar de prijs en de overige koopvoorwaarden het gunstigst zijn. De Commissie streeft daarentegen niet naar gelijke prijzen in de gehele Europese Unie. Veeleer wil zij bewerkstelligen dat de marktwerking door meer prijsdoorzichtigheid tot kleinere prijsverschillen leidt.

(16) Op grond van deze prijsopgaven ([12]) bieden de prijsverschillen tussen Italië, Duitsland en Oostenrijk voor de bestverkopende Volkswagen- en Audi-modellen het volgende beeld:

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

(17) Uit deze cijfers kan worden afgeleid, dat de prijsverschillen voor de gekozen modellen tussen Italië enerzijds en Duitsland — respectievelijk, sinds 1 januari 1995, ook Oostenrijk — anderzijds ten minste gedurende de periode van 1 mei 1993 tot 1 november 1995 in het algemeen voldoende groot waren om tot paralleluitvoer uit Italië naar Duitsland, respectievelijk Oostenrijk aan te zetten.

C. *Vastgestelde overeenkomsten en gedragingen*

(18) Uit de door Volkswagen AG, Audi AG en Autogerma SpA met hun Italiaanse dealers gesloten overeenkomsten en afgestemde gedragingen valt een algemene strategie op te merken, die erop gericht is de paralleluitvoer uit Italië naar Duitsland en Oostenrijk te verhinderen, dan wel aanzienlijk te beperken. Deze overeenkomsten en gedragingen hebben — zelfs afzonderlijk bezien — tot doel en gevolg de handel tussen lidstaten in merkelijke mate te beperken.

(19) Parallelhandel in de automobielsector (in dit geval paralleluitvoer, respectievelijk -invoer) is algemeen de som van grensoverschrijdende verkoop. Deze kan worden onderscheiden in verkoop door bij het officiële distributienet aangesloten dealers aan niet bij dat net aangesloten dealers (de „wederverkopers") uit andere lidstaten of aan andere bij het distributienet aangesloten dealers uit andere lidstaten, en in verkoop aan eindgebruikers in andere lidstaten, rechtstreeks of met inschakeling door deze laatsten van een tussenpersoon. Dit begripsmatig onderscheid ligt ook ten grondslag aan de Verordeningen (EEG) nr. 123/85 en (EG) nr. 1475/95 van de Commissie betreffende de toepassing van artikel 85, lid 3, van het Verdrag op groepen afzet- en klantenserviceovereenkomsten inzake motorvoertuigen ([13]).

I. Algemene strategie

(20) De Commissie heeft bij de verificaties documenten aangetroffen, die enkele van de maatregelen behelzen, die bestanddeel van de algehele strategie zijn.

(21) Een schrijven van 21 september 1944 ([14]) (bedoeld wordt „1994", zie de bijlage bij dat schrijven) van bestuursvoorzitter Schlesinger van Autogerma aan Volkswagen AG beschrijft de maatregelen en geeft in een bijlage de rangorde daarvan:

„... 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) In een memorandum van Autogerma aan Volkswagen AG van 26 september 1994, getiteld „Measures to control and prevent reexport" ([15]), wordt het volgende opgemerkt:

„... 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) Een memorandum van Volkswagen „Maßnahmen durch Autogerma zur Vermeidung von Re-Exporten", gedateerd 6 februari 1995 luidt ([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 verklaarde met betrekking tot haar Duitse distributeurs dat parallelinvoer in het licht van Verordening (EEG) nr. 123/85 door de fabrikant niet met wettige middelen kon worden verhinderd en dat „een zeker risico eraan verbonden was" de in Italië genomen maatregelen „met de belemmering van wederinvoer in verband te brengen en dit in een brief aan de Duitse dealerorganisatie vast te leggen". Audi stelde daarom voor de maatregelen in Italië „mondeling aan de regio's mede te delen" ([17]).

(25) Een memorandum van Autogerma getiteld „Measures to control and prevent reexport", gedateerd 15 maart 1995, bevat het volgende ([18]):

Citaat:

„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) Door de leveringen aan de importeur met de registratie van nieuwe motorvoertuigen in Italië, respectievelijk Duitsland te vergelijken, konden Volkswagen en Audi maandelijks voor elk model de juiste omvang van de wederinvoer uit Italië naar Duitsland vaststellen ([19]). De benodigde informatie ontving Audi van het Kraftfahrt-Bundesamt („KBA", het Duits Federaal Bureau voor het motorvoertuigenverkeer). Audi moest zich echter jegens het KBA ertoe verbinden de gegevens niet voor het identificeren of controleren van erkende buitenlandse dealers te zullen gebruiken ([20]).

(27) Voor de afgifte van fabrikantenverklaringen, hetgeen tot dusver kosteloos geschiedde, voerde Volkswagen een vergoeding van 150 DEM in „om de wederinvoer te bemoeilijken", terwijl Audi hiervoor naast de vergoeding ook een bewijs van aankoop van de wagen verlangde (factuur, koopovereenkomst, enz.) ([21]).

(28) Om de wederuitvoer te kunnen controleren, gaven Volkswagen en Audi Autogerma opdracht op de verkoopactiviteiten van de Italiaanse dealers systematisch toezicht uit te oefenen en de resultaten aan de fabrikanten door te geven ([22]). Hiertoe stelden Volkswagen en Audi hun Italiaanse importeur de voornamelijk in Duitsland genoteerde chassisnummers ter beschikking ([23]), met het verzoek de afleverende Italiaanse dealers en de klanten op te sporen ([24]). Dit systeem van toezicht maakte een uitsplitsing van de wederuitvoer naar dealer, klant en model mogelijk ([25]).

(29) Volkswagen heeft Autogerma opgedragen in het kader van het toezicht (de zogenoemde „audits") op Italiaanse dealers zowel leveringen aan Duitse Volkswagen- en Audi-dealers te noteren als de verkoop aan niet-erkende wederverkopers te onderzoeken ([26]).

(30) In één geval, waarin een Audi-werknemer een Audi A 4 in Italië had gekocht en met het oog op registratie in Duitsland een fabrikantenverklaring had gevraagd, verklaarde deze werknemer aan Audi de auto slechts voor privédoeleinden te zullen gebruiken en niet binnen een half jaar te zullen vervreemden, omdat de auto bij een controle van de KBA-statistieken „heringevoerd (zou) blijken en problemen (zou) veroorzaken" ([27]).

(31) Audi heeft haar Duitse distributeurs verzocht de chassisnummers van wederingevoerde, door onafhankelijke dealers in Duitsland aangeboden motorvoertuigen te noteren en aan Audi te verstrekken ([28]). Wederinvoer, ook door individuele klanten, in Oostenrijk wordt door de Oostenrijkse hoofdimporteur „Porsche Austria" ([29]) gecontroleerd ([30]). De maatregelen van Audi hadden succes; zo werd in het eerste kwartaal van 1995 „geen enkele A 4 uit Italië în Oostenrijk ingevoerd" ([31]).

(32) Naar aanleiding van het groeiende aantal brieven dat Audi van klanten ontving die over problemen bij wederuitvoer klaagden, besloot de onderneming in januari 1994 deze brieven „in gelijke bewoordingen" te beantwoorden. Hen zou worden gewezen op de dikwijls andere uitrusting van wederingevoerde motorvoertuigen, waardoor deze opnieuw zouden moeten worden uitgerust, hetgeen tot hogere kosten zou kunnen leiden. Bovendien wees Audi erop, dat de aanschaf van een wederingevoerd voertuig veel meer tijd zou vergen „omdat van overheidswege vaak bijzondere toelatingen worden verlangd". Ten slotte diende te worden gewezen op de voordelen inzake controles en garanties bij aankoop van een motorvoertuig bij een binnenlandse dealer ([32]).

(33) In de antwoorden op klachten van klanten blijkt, dat Audi onder meer wees op de verschillende uitrusting van de voor de Italiaanse markt bedoelde modellen, op de langere levertijden voor deze modellen, en op het feit dat Audi de dealers niet kon voorschrijven aan welke eindverbruikers motorvoertuigen mogen worden verkocht ([33]).

(34) Volkswagen beval aan om bij vragen van eindgebruikers „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" (vertaling: „in geen geval de indruk te geven dat op instructie van VW AG, Autogerma of afzonderlijke personen van deze onderneming geen informatie aan particuliere klanten of aan erkende tussenpersonen mag worden gegeven"). Er zou daarentegen dienen te worden beklemtoond, dat niet van enige, met het EG-recht strijdige instructie of handelsbelemmering met het doel wederinvoer te belemmeren, werd gesproken ([34]).

(35) Volkswagen gaf Autogerma instructies over de wijze waarop op klanten die Autogerma om bijstand zouden verzoeken, diende te worden gereageerd. Autogerma diende te verklaren dat zij als importeur geen bestellingen kon aannemen, omdat zij niet aan particuliere klanten verkocht, en dat geen dealer tot verkoop aan een bepaalde klant kon worden gedwongen ([35]).

(36) Uit verslagen over de briefwisseling tussen fabrikanten en eindgebruikers blijkt, dat de fabrikanten in enkele gevallen de importeur of de dealers groen licht gaven voor verkoop aan eindverbruikers, zij het na een beoordeling van de omstandigheden van het geval ([36]).

(37) Autogerma ontving tal van brieven van klanten die zich naar aanleiding van moeilijkheden bij de aanschaf van een motorvoertuig bij Italiaanse dealers, met een verzoek om hulp tot Autogerma wendden ([37]). De importeur wees in zijn antwoorden met name op de lange levertijden voor bepaalde modellen (bijvoorbeeld voor de nieuwe VW Polo), die aan de leveringsmogelijkheden van de fabrikant te wijten waren, zonder echter bindend een leveringstermijn te noemen ([38]). In bepaalde gevallen vroeg Autogerma de klanten vooraf te verklaren „de auto, rechtstreeks of met inschakeling van een betrouwbare tussenpersoon, in Italië te willen kopen" ([39]).

(38) Autogerma was voornemens de Italiaanse dealers te waarschuwen „in het contractueel afgebakende gebied te blijven" en bij gebleken verkoop buiten hun contractgebied en/of over niet-erkende kanalen trapsgewijs strenger wordende maatregelen te nemen ([40]).

(39) Om de verkoop te kunnen controleren, had Autogerma van Volkswagen en Audi de opdracht gekregen, aan de hand van door de fabrikanten genoteerde chassisnummers van in Duitsland — met name door wederverkopers — aangeboden motorvoertuigen de afleverende Italiaanse dealer te achterhalen en de fabrikanten ervan in kennis te stellen ([41]). Autogerma hield de fabrikanten ook van de resultaten van de controle op dealers en van de tot indamming van ongewenste verkoop dienende maatregelen regelmatig op de hoogte.

(40) Om het welslagen van de algemene strategie te waarborgen, intensiveerde Autogerma het toezicht op registraties in Italië. In het algemeen werd van de dealers verlangd, voor alle leveringen bij de kennisgeving van aflevering het registratiekenteken te vermelden. Voorts controleerde Autogerma sinds

september 1994 dagelijks de binnengekomen bestellingen ([42]); voor afwijkingen van meer dan 10 % van de geplande behoefte was een speciale toestemming van Autogerma nodig. Bovendien reageerde de importeur op toegenomen uitvoeractiviteiten van Italiaanse dealers duidelijk met vertragingen of beperkingen van de leveringen ([43]).

(41) Bovendien heeft Autogerma ten minste sinds 1993 een van haar onderdelen (SEVO) met het toezicht op het Italiaanse dealernet belast, en met name op het aantal naar het buitenland geleverde motorvoertuigen ([44]). De toezichtverslagen bevatten lijsten van buitenlandse klanten en vermeldden waarschuwingen aan dealers om niet naar het buitenland te verkopen ([45]).

(42) Autogerma bevestigde aan Audi, dat er alles aan werd gedaan om elke uitvoeractiviteit van dealers een halt toe te roepen; hieronder viel ook de verkoop aan andere distributeurs en aan eindgebruikers ([46]). Alle door Autogerma geleverde motorvoertuigen werden BTW inbegrepen gefactureerd ([47]), met het duidelijke oogmerk de verkoop binnen Italië te bevorderen en de uitvoer op administratief vlak te bemoeilijken. Voor de nieuwe VW Polo werden strenge controles op de afzet verricht en werden aan die dealers die in het verleden door een toename van hun wederuitvoeractiviteiten waren opgevallen ([48]), slechts beperkte aantallen geleverd.

II. **Nader onderzoek van de overeenkomsten en gedragingen**

De overeenkomsten en gedragingen die tezamen de in punt 1 beschreven algemene strategie vormen zijn, respectievelijk:

1. *Woordgebruik*

a) Begripskeuze

(43) In haar briefwisselingen en in haar intern schriftelijk verkeer bediende Volkswagen AG zich niet van gelijke bewoordingen ter omschrijving van parallelhandel. De onderneming duidde leveringen aan niet-erkende dealers in de regel aan als „grijze markt", doch gebruikte vaak „grijze markt" en „wederinvoermarkt" naast elkaar of sprak meer in het algemeen van „wederinvoer", respectievelijk „wederuitvoer".

(44) In haar marketingplan voor 1995 gewaagde Volkswagen in verband met haar distributiestrategie met betrekking tot „wederinvoer" van tegenmaatregelen om „de wederinvoer in te dammen door... invloed uit te oefenen op de dealers", alsmede van „gerichte maatregelen tegen „grijsimporteurs"". In interne mededelingen van september 1994 en van februari 1995 sprak de onderneming in verband met de genomen maatregelen algemeen van „wederuitvoeractiviteiten" ([49]). In een handgeschreven nota van juli 1995 beval Volkswagen aan om op „politieke gronden" toe te geven aan een „echte tussenpersoon", die wegens duidelijke belemmeringen van de zijde van Autogerma bij de aankoop van een motorvoertuig met een klacht bij de Commissie had gedreigd. Volkswagen wilde hiermee de „intrekking van de GVO" (groepsvrijstellingsverordening) voorkomen ([50]).

(45) Audi AG gebruikte eveneens uiteenlopende begrippen (bijvoorbeeld „grijze markt", „wederinvoer", „wederinvoermarkt", „illegale wederinvoermarkt", „levering aan niet-geautoriseerde wederverkopers"), met name in verband met de analyse van de problematiek van de parallelhandel tussen Italië en Duitsland, respectievelijk Oostenrijk en de te nemen of reeds genomen maatregelen.

(46) Om de grijze markt, respectievelijk de wederinvoer tegen te gaan, stelde Audi eind 1994 een „Task Force" in, die over de daartoe benodigde bevoegdheden en financiële en personele middelen beschikte ([51]). Deze werkgroep begon officieel op 1 januari 1995 haar activiteiten, die hoogstens twee jaar zouden mogen duren ([52]). Per circulaire stelde Audi de dealers en importeurs van de doelstellingen en taken van de Task Force in kennis en zij verzocht haar dealers hierin tevens om medewerking ([53]).

(47) De „taken en doelstellingen" bestonden uit de „bestrijding van de wederinvoer" (vooral de „leveringen naar Duitsland", maar ook naar „andere landen van de Europese Unie") en uit het „voorkomen van aflevering aan niet-geautoriseerde wederverkopers" ([54]). Elders werd als doel van de werkgroep het duurzaam inperken en beëindigen van de grijze, respectievelijk wederinvoermarkt ([55]) en de beperking tot een normaal mededingingsniveau genoemd. In dit verband werd ook naar concurrenten verwezen (BMW, Mercedes).

(48) In een notitie in samenhang met de „Beschrijving van het project: Bestrijding grijze markt/ wederinvoer" omschreef Audi de taken en doelstellingen van dit project (bedoeld wordt de „Task Force") als „1. Bestrijding van wederinvoer" en „2. Verhinderen van aflevering aan niet-geautoriseerde wederverkopers" ([56]). Audi beperkt elders het begrip „wederinvoer" tot „onderlinge aankopen door Duitse erkende dealers in het buitenland" en aflevering aan buiten de organisatie staande wederverkopers (= grijzemarktdealers) ([57]).

(49) Als onmiddellijke operationele doelstelling van de projectgroep wordt vastgesteld: de beperking van de uitvoer tot minder dan 100 motorvoertuigen per maand ([58]), respectievelijk de vermindering van het grijzemarkt/wederinvoervolume met 50 % binnen zes maanden met zichtbare resultaten tegen september 1995 ([59]). Ter verwezenlijking van de doelstellingen van de Task Force werd een reeks maatregelen vastgesteld ([60]).

(50) Bijgevolg stelt Audi de grijze markt hier als deel van de breder opgevatte wederinvoermarkt voor, maar zij richt haar maatregelen — zoals op deze plaats duidelijk wordt — echter vaak tegen zowel de grijze markt als de wederinvoermarkt. De wisselende keuze van de gehanteerde begrippen had tot gevolg, of tot doel, bij de Italiaanse dealers de indruk te wekken, dat uitvoerverboden en andere maatregelen om de nevenhandel in te dammen, met inbegrip van sancties, ook voor verkoop aan, respectievelijk wederuitvoer door niet-Italiaanse eindgebruikers golden.

(51) Deze begrippenhantering vertroebelde de scheidslijn tussen verkoop aan niet bij het net aangesloten, voor eigen rekening handelende wederverkopers enerzijds en verkoop aan eindgebruikers, gevolmachtigde tussenpersonen of bij het dealernet aangesloten dealers anderzijds, die daardoor bewust vaag werd gehouden.

(52) Autogerma SpA maakte in haar schriftelijk verkeer met de erkende dealers met name onderscheid tussen verkoop binnen en buiten het contractgebied.

(53) Reeds van ten minste 1993 richtte Autogerma aanwijzingen, vermaningen en waarschuwingen tot de Italiaanse dealers met als doel invloed op hun verkoopactiviteiten uit te oefenen. Daarna drong Autogerma herhaaldelijk zowel schriftelijk als mondeling bij de Italiaanse dealers erop aan, zich van grijze invoer te onthouden. Gelet op hun toenemende inspanningen om hun omzetdoelstellingen te halen en op de talrijke verzoeken die zij van erkende VW/Audi-dealers ontvingen, werden de Italiaanse dealers er met klem op gewezen dat zij werden geacht uitsluitend in hun contractgebied te verkopen ([61]).

(54) Autogerma maande de Italiaanse dealers herhaaldelijk mondeling, en meermaals ook per circulaire, aan geen verkoopactiviteiten buiten het contractgebied, noch in het binnenland noch in het buitenland, te ondernemen ([62]). Tijdens de verificatie verklaarden de in Trento, Bolzano/Bozen en Silandro/Schlanders daarbij betrokken dealers tegenover de Commissie, dat zij van Autogerma meermaals mondeling de instructie hadden gekregen van uitvoer af te zien. Deze instructie had met name betrekking op niet-erkende wederverkopers, maar omvatte nadrukkelijk ook de verkoop aan eindgebruikers ([63]). Dealers ([64]) werden nadrukkelijk erop gewezen, dat „in geval van niet-inachtneming van deze instructie met ontbinding van de dealerovereenkomst rekening moest worden gehouden" ([65]).

(55) Vergelijkbare instructies en waarschuwingen werden ook voor specifieke modellen gegeven (de Audi A 4, de nieuwe VW Polo, de VW Golf Berlina en de VW Golf Variant) ([66]). Voor de nieuwe VW Polo werden de dealers er in september 1994 toe aangemaand, geen kortingen te verstrekken en niet voor uitvoer te verkopen ([67]).

(56) Autogerma verbood de dealers iedere verkoop aan „salonisti" („showroomexploitanten") ([68]). Deze term onderscheidt in Italiaans spraakgebruik de verkoper weliswaar van de „concessionario", met andere woorden de bij het dealersnet aangesloten dealer, maar maakt geen onderscheid tussen onafhankelijke dealers en tussenpersonen. In dit verband verwees de importeur herhaaldelijk naar bepalingen van Verordening (EEG) nr. 123/85, die zijns inziens een verbod van dergelijke verkoop inhielden ([69]) en waarschuwde hij de dealers, dat bij inbreuken rekening moest worden gehouden met intrekking van de vrijstelling door de Commissie. Autogerma schetste hierbij een onvolledig beeld, dat bij dealers de onjuiste indruk moest wekken dat ook de verkoop aan tussenpersonen met het communautair mededingingsrecht in strijd zou zijn, waardoor zij zich aan het risico van desbetreffende sancties zouden blootstellen.

(57) Autogerma en Audi waren ervan op de hoogte, dat dealers tegenover klanten verklaarden dat zij in het buitenland, respectievelijk aan buitenlanders konden, noch mochten verkopen („ai clienti dicono che non possono vendere all'estero. . .") (vertaling: „zij vertellen klanten dat zij niet aan het buitenland kunnen verkopen"). De dealers kregen daarom de instructie met name met het oog op een eventueel onderzoek van de Commissie tegenover klanten niet naar verbonden van de zijde van Autogerma of van die van de fabrikanten te verwijzen, maar eerst de bestellingen aan te nemen en vervolgens voorraad- en leveringsproblemen voor te wenden ([70]).

(58) Autogerma heeft herhaaldelijk bevestiging gegeven van haar vastberadenheid, de noodzakelijke maatregelen te treffen „om de doelstelling van beëindiging van de uitvoer uit Italië te bereiken" ([71]). Hiertoe werd in overleg met de fabrikanten een reeks van maatregelen opgesteld ([72]). Autogerma was zich ervan bewust, dat bepaalde aspecten van haar strategie niet met de toekomstige communautaire wetgeving betreffende de distributie van motorvoertuigen verenigbaar waren ([73]).

b) Classificering van de documenten

(59) Volkswagen, Audi en Autogerma voorzagen veel documenten die op beperkende maatregelen betrekking hadden, van een geheimhoudingsaanduiding. Zo werd het schriftelijke verkeer over de reeks maatregelen ter controle en verhindering van wederuitvoer, van de geheimhoudingsaanduidingen „highly confidential" („zeer vertrouwelijk") of „riservato" („vertrouwelijk") voorzien ([74]). Documenten over de invoering van gedeelde dealermarges ([75]), over vermaningen aan of toezicht op dealers ([76]) en opzeggingen van dealercontracten ([77]) werden dikwijls van het opschrift „riservato" of „vertraulich" voorzien.

c) Gevolgen voor de dealers

(60) Door deze door het concern gebruikte terminologie, die met name door Autogerma in het schriftelijke verkeer met de Italiaanse dealers vaak gebezigd, is vaak de indruk gewekt, dat alle wederuitvoer verboden was. Dit woordgebruik moest bij de dealers wel onzekerheid teweeg brengen, hetgeen in vele gevallen ertoe leidde dat dealers van koopovereenkomsten met eindgebruikers of met door deze laatsten gemachtigde tussenpersonen afzagen. Los van de vraag of er een vaste terminologie voor de parallelhandel bestaat, zou een zorgvuldige begripsafbakening, zoals in de Verordeningen (EEG) nr. 123/85 en (EG) nr. 1475/95 is geschied, dienstig zijn geweest.

(61) De niet eenvormige en onnauwkeurige terminologie met betrekking tot de parallelhandel leidde binnen het concern, dat wil zeggen in het raam van de besprekingen en de correspondentie tussen Volkswagen AG, Audi AG en Autogerma SpA, tot onzekerheid. Deze terminologie had ook gevolgen voor de betrekkingen van het concern met de dealers en leidde tot onzekerheid bij de dealers over het al of niet toelaatbare karakter van bepaalde verkoopactiviteiten. Hierdoor hadden de dealers minder beslissingsruimte ten aanzien van verkoop buiten de contractgebieden.

2. *Margebeleid*

a) Volkswagen AG

(62) Volkswagen kondigde in oktober 1994 de invoering aan, in Italië, van een aan de verkoop binnen het contractgebied gekoppelde gedeelde dealermarge („split-margin") voor het nieuwe VW Polomodel ([78]). In beginsel geeft de fabrikant of importeur de dealer een korting op het factuurbedrag voor elk besteld motorvoertuig; voor het oude model VW Polo bedroeg deze korting 13 %. Voor het nieuwe model werd de dealerkorting gedeeld in een onmiddellijk bij de bestelling te verlenen „basiskorting" van 8 % en naderhand een bijkomende korting van 5 % bij de registratie van het motorvoertuig in het contractgebied van de dealer ([79]).

(63) Volkswagen was zich ervan bewust, dat de invoering van een gedeelde marge noch met Verordening (EG) nr. 1475/95, noch met Verordening (EEG) nr. 123/85 verenigbaar was, „omdat hierdoor de door de Commissie juist gewenste grensoverschrijdende handel zou worden verhinderd". Deze maatregel werd er daarom „zeer van verdacht tot oplegging van een boete te leiden" en diende derhalve „binnenskamers" te blijven. Volkswagen heeft Autogerma daarom voorgesteld een „woordgebruik en methode overeen te komen, die ook tegenover de Commissie te rechtvaardigen" zouden zijn ([80]). Volkswagen heeft meermaals bevestigd, dat de „regeling van gedeelde marges" daadwerkelijk werd toegepast ([81]).

b) Audi AG

(64) In verband met de hoge verkoopaantallen door Italiaanse dealers buiten hun contractgebied heeft Audi — in overleg met Autogerma, de dealerorganisatie („Unione Concessionari Audi Volkswagen", hierna „UCAV" genoemd) en Volkswagen — in oktober 1994 besloten voor nieuwe modellen (dus voor het eerst voor de Audi A 4) een „nieuwe regeling voor de uitkering van de dealermarges" in te voeren.

(65) De nieuwe regeling betrof de splitsing van de basismarge van 15 %, die bijvoorbeeld voor het oude model Audi 80 bij de facturering werd betaald, in een onmiddellijk, dat wil zeggen bij de bestelling, te betalen gedeelte van 10 % en een tweemaandelijks, bij overlegging van het registratiecertificaat te betalen „gedeeldemargebestanddeel" van 5 %.

(66) Deze regeling werd met ingang van 18 oktober 1994 in die zin gewijzigd, dat bij de facturering weliswaar de gehele basismarge van 15 % werd betaald, maar dat het „gedeeldemargebestanddeel" van 5 % naderhand kon worden teruggevorderd ([82]). In de eerste fase stelde de regeling de fabrikant of de importeur in staat nauwgezet alle registraties van voertuigen te controleren, en met name de registraties binnen het contractgebied van die buiten het contractgebied te onderscheiden. In de tweede fase moest het „gedeeldemargebestanddeel" van 5 % in het geval van verkoop buiten het contractgebied van de dealer worden teruggevorderd.

c) Autogerma SpA

(67) De overeenkomsten tussen Autogerma en de Italiaanse dealers bevatten in een bijlage (Allegato „A") een naar model ingedeeld overzicht van de dealermarges („sconto in fattura"). De marge bedroeg voor de Volkswagenmodellen 13 %, respectievelijk 15 % en voor de Audimodellen 15 %, respectievelijk 16 % ([83]). Met ingang van 1 januari 1996 werd hieraan een overeenkomst („Convenzione") toegevoegd, waarbij nieuwe modellen uitdrukkelijk van de toepassing van deze dealermarges werden uitgesloten ([84]).

1. Maatregelen met betrekking tot Volkswagen

(68) Voor de verkoop van de nieuwe VW Polo stelde Autogerma de Italiaanse dealers in oktober respectievelijk november 1994 in kennis van de nieuwe margeregeling. Deze nieuwe regeling had betrekking op een demonstratiewagen van de Polo, waarvoor de voorheen geldende basismarge van 13 % in twee gedeelten werd gesplitst: een deel van 10 % en een deel van 3 %, dat eerst bij de registratie — voor ten minste zes maanden — op naam van de dealer, dat wil zeggen binnen het contractgebied, werd uitbetaald. Voor alle overige bestellingen van de nieuwe Polo volgde Autogerma de instructie van Volkswagen, volgens welke de tot dan toe geldende basismarge van 13 % in een direct betaalbaar deel van 8 % en een korting van 5 % zou worden opge-

deeld, die echter slechts bij verkoop binnen het contractgebied zou worden toegepast ([85]). Bij de verificatie is tegenover de Commissie verklaard dat de gedeelde dealermarge sinds november 1994 zodanig werd toegepast, dat een deel slechts bij registratie binnen het contractgebied werd betaald ([86]).

2. Maatregelen met betrekking tot Audi

(69) Bij de marktintroductie van het nieuwe Audi A 4-model besloot Autogerma de dealermargeregeling te wijzigen. In plaats van de basiskorting van 15 % die voor het oude Audi 80-model gold en direct bij facturering werd betaald, zou de nieuwe basismarge („sconto in fattura" of „sconto base/immediato") voortaan nog slechts 10 % bedragen. De resterende 5 % („sconto differito a breve") zou tweemaandelijks slechts bij de levering en daaropvolgende registratie binnen het contractgebied aan de dealers worden betaald ([87]). Met de aanduiding van het gedeelte van 5 % als „later doch op korte termijn toe te kennen korting", „sconto differito a breve", werd beoogd te verhinderen dat een direct verband zou worden gelegd met de voorwaarde dat de verkoop en de registratie binnen het contractgebied dienden te geschieden ([88]).

(70) De nieuwe margeregeling zou in de Italiaanse dealercontracten worden opgenomen in de vorm van een aanvullende overeenkomst, die Autogerma het recht zou geven „het gedeeldemargebestanddeel van 5 % onmiddellijk terug te vorderen in geval van verkoop buiten het contractgebied" ([89]).

(71) Autogerma deelde Audi in november 1994 mee, dat de nieuwe margeregeling voor de Audi A 4 in Italië was ingevoerd, en wel in eerste instantie voor een proefperiode tot en met 30 april 1995. Het betrokken 5 %-gedeelte zou voorlopig nog tot 30 april 1995 worden uitgekeerd, waarna dan een definitieve beslissing moest worden genomen.

(72) Een margebeleid waarbij een geringere dealermarge voor verkoop of registratie buiten het contractgebied wordt toegekend, leidt tot lagere inkomsten en dus tot een geringere winst van de dealer. Dit beleid beperkt dus de economische speelruimte van de dealers om dergelijke verkoopactiviteiten te ontplooien.

3. *Bonusbeleid*

(73) De aanvullende bonus van 3 % op de dealermarge zou in beginsel worden gehandhaafd. Audi beklemtoonde in dit verband dat „verkoop buiten het eigen contractgebied [...] tot maximaal 15 % geoorloofd was" en dat voor verkoop boven dat gedeelte de 3 %-bonus niet zou worden betaald ([90]).

(74) Aangezien deze bonus afhankelijk werd gesteld van de verkoop — en later ook de registratie ([91]) — binnen het „gebied van marktverantwoordelijkheid" ([92]), zou de dealer bij de verkoop buiten het eigen contractgebied een financieel nadeel van 8 % van de berekeningsgrondslag lijden. Audi stelde nadrukkelijk vast, dat dealers door de distributiekosten, die in beginsel voor hun rekening komen en op 10 % kunnen worden gesteld, voortaan bij verkoop buiten het contractgebied een negatieve „cashflow" zouden hebben ([93]).

(75) In het raam van de overeenkomst, die sedert althans 1987 aan de dealerovereenkomsten was toegevoegd („Convenzione „B""), was er een kwartaalbonus van 3 %, die uit deelbonussen voor „doelregistraties", „normen" en „klantentevredenheid" bestond ([94]). Deze bonus werd bovenop de gebruikelijke dealermarge betaald. Uitgangspunt voor de berekening daarvan was het aantal binnen het contractgebied verkochte motorvoertuigen, hoewel de bonus ook voor verkoop buiten het contractgebied werd betaald, mits deze verkoop niet meer dan 15 % van alle door de dealer geleverde motorvoertuigen uitmaakte.

(76) Autogerma heeft ten minste sinds 1993 de uitkering van deze bonus voor de verkoop buiten het contractgebied opgeschort ([95]) en ten minste sinds januari 1994 geweigerd ([96]). Met de uitdrukkelijke bedoeling nevenuitvoer te verhinderen, besloot Autogerma in september 1994 de bonus in de toekomst nog slechts voor registraties binnen het contractgebied uit te keren ([97]).

(77) De in punt 75 bedoelde „Convenzione „B"" bij het dealercontract werd dienovereenkomstig gewijzigd. Terwijl in de vorige versie de bonus slechts bij verkoop binnen het contractgebied werd uitgekeerd, hield de versie van 31 december 1994 de bijkomende eis in, dat het verkochte motorvoertuig binnen het gecontractgebied diende te zijn geregistreerd ([98]). De beperking van 15 % voor verkoop of registratie buiten het contractgebied werd gehandhaafd ([99]).

(78) De dealerorganisatie UCAV betwijfelde of de voorgenomen maatregelen met de Gemeenschapsverordeningen op het gebied van de distributie van motorvoertuigen en dealerovereenkomsten ([100]) verenigbaar waren.

(79) Audi bevestigde dat de nieuwe bonusregeling met de aan de registratie gebonden bonus van 3 % in Italië was ingevoerd en tenuitvoergelegd ([101]). De daadwerkelijke invoering van de nieuwe bonusregeling is later ook door Autogerma herhaaldelijk bevestigd: „Met betrekking tot de bonusuitkeringen voor de periode van januari tot april 1994 is besloten dat 63 dealers voor afleveringen aan klanten buiten het in hun contract omschreven gebied geen bonus zouden ontvangen ([102])". Vanaf het laatste kwartaal van 1994 of het eerste kwartaal van 1995 werd deze bonus daadwerkelijk slechts voor registraties binnen het contractgebied uitgekeerd. Bovendien weigerde Autogerma voor buiten het contractgebied verkochte motorvoertuigen betaling van de zogenoemde „bijdrage aan de organisatie" ([103]).

(80) Geconcludeerd moet worden, dat de nieuw ingevoerde marge- en bonusregeling een effectief, met name financieel, drukmiddel vormde om dealers ertoe te bewegen zich van verkoop (of registraties) buiten het contractgebied te onthouden. Dealers die buiten het contractgebied verkochten, konden een aanzienlijk lagere winst op de transactie verwachten. Bij deze transacties verliest de dealer in elk geval de „after sales" (dienst na verkoop)-activiteiten, die in het algemeen zeer winstgevend zijn. Door het nieuwe marge- en bonusbeleid is de financiële prikkel om deze activiteiten te verrichten, aanzienlijk geringer geworden. Om deze reden zagen veel dealers algemeen van deze verkoopactiviteiten af, ongeacht of het om potentiële zaken met wederverkopers of met eindgebruikers ging. Dat de nieuwe regelingen daadwerkelijk werden toegepast, is door Audi herhaaldelijk bevestigd ([104]).

(81) Een beleid waarbij een geringere marge of bonus voor verkoop of registratie buiten het contractgebied wordt toegekend, vermindert voor de dealer de inkomsten uit en de winst op dergelijke transacties. Dit beleid beperkt derhalve de speelruimte van de dealers om zich op dergelijke verkoopactiviteiten toe te leggen.

4. *Beperking van de leveringen voor de Italiaanse markt*

(82) Reeds in augustus 1993 formuleerden Volkswagen en Audi de eerste richtsnoeren om leveringen aan de grijze markt te beperken. Deze richtsnoeren werden onderscheiden in „formele stappen" en „praktische maatregelen" ([105]). De formele stappen waren voornamelijk op het doen naleven van de dealerovereenkomsten gericht, terwijl als praktische maatregel met name werd voorgesteld de voorraden in Italië te verkleinen.

a) Volkswagen AG

(83) Om de wederuitvoer uit Italië in te perken, besloot Volkswagen eind 1993 tot een „op de vraag afgestemde productie voor de markt Italië" en een „op de vraag gebaseerde levering aan de detailhandel", alsmede tot maatregelen „ter verkleining van de dealervoorraden" ([106]). Het leveringsbeleid voor Italië leidde althans in het jaar 1995 voor vrijwel alle modellen tot tekorten en lange levertijden.

(84) Reeds in het eerste kwartaal van 1995 had Volkswagen „de levering van de modellen Vento, Variant en Passat aan de vraag in Italië aangepast, zodat geen voorraaddruk meer zou mogen bestaan" ([107]). Hierdoor bleek het beleid van Volkswagen om door beperkte leveringen aan de Italiaanse markt de omvang van de mogelijke wederuitvoer te beperken, een succes.

b) Audi AG

(85) Vele klanten die een Audi hadden besteld, annuleerden hun bestelling wegens de te lange levertijden (meer dan 9 % in de periode van 1 januari tot 10 april 1995) ([108]). In februari 1995 besloot de fabrikant desondanks een levering van 8 000 motorvoertuigen van het model A 4, die door Autogerma aan de Italiaanse dealers waren beloofd en klaarblijkelijk voor wederuitvoer waren bestemd, te annuleren ([109]). In april 1995 gaf Audi als rechtvaardiging voor de leveringsbeperking van de nieuwe A 4 dat „slechts aan de Italiaanse vraag kan worden voldaan" ([110]). Audi en Autogerma stelden ook later in dat jaar, dat met het oog op de wederuitvoer (grijze markt) de beperkte levering aan de Italiaanse markt zou moeten worden gehandhaafd ([111]).

(86) Een leveringsbeleid dat — zonder bijzondere aandacht voor de duidelijk grote vraag uit het buitenland — op de verwachte of de daadwerkelijke vraag van Italiaanse klanten is gericht, beperkt het aanbod voor klanten uit andere lidstaten en/of leidt — met name voor klanten uit andere contractgebieden — tot lange levertijden. Hierdoor wordt de speelruimte van de dealers voor dergelijke verkoop, met name aan klanten uit het buitenland, aanmerkelijk beperkt.

5. *Beperking van de leveringen binnen het distributienet*

(87) De toegenomen grijze invoer door niet-erkende dealers, maar ook de wederinvoer van motorvoertuigen die door erkende VW/Audi-dealers werden aangeboden tegen prijzen die duidelijk onder die van de Duitse erkende dealers lagen, hadden onmiskenbaar tot gevolg dat in bepaalde gebieden het aantal bestellingen bij erkende VW/Audi-dealers scherp daalde. Sommige dealers, vooral in Duitsland, voelden zich dus genoodzaakt motorvoertuigen uit Italië via Italiaanse erkende dealers of rechtstreeks via Autogerma weder in te voeren, maar beklaagden zich over ongewoon lange levertijden ([112]).

(88) Volkswagen gaf als verklaring voor deze situatie dat maatregelen genomen waren om een „op de behoeften afgestemde levering aan de Italiaanse markt" te waarborgen „met als gevolg dat de Italiaanse dealers in de eerste plaatse aan hun traditionele plaatselijke klanten zouden leveren". In september 1993 verklaarde de dealerorganisatie VAG tegenover Volkswagen „dat onderlinge aankopen, of deze nu door de handel of door onze klanten worden gedaan ... met alle middelen [moeten] worden bestreden" ([113]).

(89) Duitse dealers drongen ook bij Audi erop aan, dat de „mogelijkheid om voor de uitvoer bestemde en door de fabrikant gesubsidieerde motorvoertuigen in Duitsland in te voeren, dringend diende te worden beëindigd", omdat de „verkoopprijs van deze motorvoertuigen in Duitsland ... onder de kostprijs van de dealers van de Duitse organisatie ligt" ... en derhalve „op den duur de dealers hun bestaansbasis zal ontnemen" ([114]). Wederinvoeractiviteiten door Duitse distributeurs werden door andere erkende Duitse dealers ontdekt, die de chassisnummers en de Italiaanse leverancier aan Audi meldden ([115]).

(90) Met betrekking tot de Italiaanse markt verzocht Autogerma aan Audi, ervoor te zorgen dat de in parallelinvoer geïnteresseerde Duitse dealers die zich schriftelijk tot Autogerma hadden gewend, niet voortdurend de Italiaanse dealers zouden „storen" ([116]). Bovendien wees Autogerma verzoeken van Duitse distributeurs om informatie over leveringsmogelijkheden (de zogenoemde onderlinge leveringen binnen het VAG-distributienet) van de Rand met een beroep op ontoereikende voorraden, leveringstekorten en lange levertijden ([117]).

(91) Als mogelijke oplossing werden duidelijke regelingen met de importeur voorgesteld, volgens welke de geleverde motorvoertuigen uitsluitend voor de markt van de importeur zouden zijn bestemd en inbreuken tot een dreiging met of tenuitvoerlegging van boetebedingen en opzeggingen zouden kunnen leiden ([118]). De fabrikanten werden derhalve door de Duitse erkende dealers onder druk gezet om aan de wederinvoer naar Duitsland een einde te maken.

(92) Een beperking van „onderlinge leveringen" binnen het distributienet, dat wil zeggen de mogelijkheid voor erkende dealers om motorvoertuigen van erkende dealers uit andere lidstaten te kopen, verkleint de ruimte van de dealers om zich van motorvoertuigen te voorzien.

6. *Beëindiging van overeenkomsten*

(93) Eind 1993 maande Autogerma 50 dealers (waaronder de Brenner Garage te Bolzano/Bozen, die zeer hoge omzetcijfers behaalde) aan, de georganiseerde verkoopactiviteiten buiten het contractgebied onmiddellijk te beëindigen, of daarvan de contractuele consequenties te dragen ([119]). Deze aanmaningen vonden ook nog in 1994 en in 1995 ([120]) plaats.

(94) Nadat in 1993 reeds drie dealers hun contract opgezegd zagen ([121]), besloot Autogerma in mei 1994 ook de dealerovereenkomst met Brenner Garage te beëindigen ([122]). In februari 1995 was het aantal opzeggingen tot twaalf gestegen ([123]).

(95) Autogerma beëindigde de dealercontracten duidelijk wegens verkoop buiten het contractgebied (respectievelijk wegens „grijze invoer"), hoewel zij de klemtoon erop legde, dat deze opzeggingen „voor de buitenwereld natuurlijk om andere redenen" gebeurden ([124]). De verkoop aan niet-erkende wederverkopers werd in feite nooit als reden voor de opzegging aangevoerd ([125]); als voornaamste redenen werden het niet bereiken van de verkoopdoelstellingen en contractbreuk genoemd. In ten minste één geval werd het contract met een beroep op Verordening (EG) nr. 1475/95 beëindigd ([126]).

(96) Dit gedrag wijst erop, dat Volkswagen AG, Audi AG en Autogerma SpA zich ervan bewust waren dat de maatregelen ook gevolgen hadden voor rechtens geoorloofde verkoopactiviteiten, namelijk verkoop aan niet-Italiaanse eindgebruikers of aan voor deze eindgebruikers handelende gevolmachtigde tussenpersonen.

(97) De opzegging of dreiging met opzegging van een dealerovereenkomst wegens verkoop buiten het contractgebied zet de betrokken dealers ertoe aan, van dergelijke verkoop af te zien.

7. *Bindende verklaringen*

(98) Reeds in oktober 1993 beval Autogerma de Italiaanse dealers aan, van eindgebruikers een zogenoemde „bindende verklaring" („Dichiarazione di Impegno") te verlangen ([127]). In een latere circulaire van maart 1995 werd deze aanbeveling strenger geformuleerd. Volgens deze circulaire dienden alle onbekende, en met name buitenlandse klanten, bij het sluiten van de koopovereenkomst een verklaring te ondertekenen, waarbij zij zich — op straffe van een contractuele boete van 10 % van de koopprijs — ertoe verbonden het motorvoertuig niet binnen drie maanden, en in geen geval vóór het bereiken van een kilometerstand van 3 000 km, door te verkopen ([128]).

(99) Een door de fabrikant, zijn importeur of een andere onderneming binnen het distributienet verlangde verklaring van de eindgebruiker dat deze het motorvoertuig niet binnen een bepaalde termijn en/of voor het bereiken van een bepaalde kilometerstand zal doorverkopen, beperkt de eindgebruiker in diens vrijheid om een auto in een andere lidstaat te kopen.

D. *Resultaat van de overeenkomsten en gedragingen van Volkswagen, Audi en Autogerma*

(100) Het was de taak van Autogerma in haar kwaliteit van contractpartij van de Italiaanse erkende dealers deze maatregelen door te drukken. Autogerma beklemtoonde evenwel, dat Audi niet zelfstandig maatregelen in Italië zou kunnen verwezenlijken en deze maatregelen „instemming" van Autogerma behoefden ([129]).

(101) Autogerma wees de dealers op uiteenlopende wijze (brieven, inspecties, bilaterale ontmoetingen en mondelinge vermaningen) op de gevolgen waartoe de verkoop buiten het contractgebied aanleiding zou geven, waardoor zij vaak van dergelijke verkoopactiviteiten afzagen. Veel klanten zagen af van de koop van een motorvoertuig, omdat dealers op leveringsproblemen of -vertragingen wezen en schriftelijk of mondeling verklaarden dat de uitvoer naar of verkoop aan niet-Italianen uitgesloten was.

I. **Reacties van eindgebruikers**

(102) Veel klanten stelden zowel de Commissie als de fabrikanten van de moeilijkheden in kennis die zij bij de aankoop van een motorvoertuig in Italië

ondervonden. Uit de verzamelde documenten blijkt dat de verkoop aan klanten op grond van hun nationaliteit werd geweigerd. Een groot aantal klanten maakte van dergelijke reacties van verscheidene dealers melding:

— „... 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", respectievelijk „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. Gedrag van dealers ten opzichte van Autogerma

(103) Naar aanleiding van de instructies en waarschuwingen van Autogerma gaven verscheidene dealers de importeur de uitdrukkelijke verzekering dat zij van verkoop buiten het contractgebied, en in het bijzonder aan het buitenland, zouden afzien ([142]). Een aantal dealers heeft maatregelen daartoe genomen (geen uitvoer of geen uitvoer boven 15 %, registratie in Italië voor elk voertuig, ontslag van werknemers die aan het buitenland hadden verkocht, voorafgaande toestemming van Autogerma ([143]). De importeur gaf bijvoorbeeld Audi te kennen, dat de maatregel om elke verkoop aan zijn voorafgaande goedkeuring te onderwerpen, succes had.

III. Gedrag van dealers ten opzichte van klanten

(104) De strategie van de fabrikanten en de importeur om de wederuitvoer van nieuwe motorvoertuigen uit Italië naar Duitsland en naar Oostenrijk in te perken, had als resultaat dat Italiaanse dealers in veel gevallen weigerden motorvoertuigen aan klanten in die lidstaten te verkopen (zie afdeling D.I.). Dealers adviseerden hun klanten onder verwijzing naar een dreigende „onaangename situatie" met de fabrikant om hun motorvoertuig niet buiten Italië te registreren:

„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) Deze weigering werd op verschillende wijze tegenover buitenlandse klanten gerechtvaardigd, bijvoorbeeld met een standaardverwijzing naar de voorgenomen wederuitvoer van het motorvoertuig: „Wij danken u voor uw fax (brief), maar wij verkopen niet (meer) naar het buitenland" ([145]), of „Het spijt ons, maar wij hebben de uitvoer onderbroken" ([146]).

(106) In andere gevallen wezen dealers op de beperkte leveringen door de fabrikant en suggereerden zij de klanten van de koop af te zien. Hiertoe reageerden

dealers op de talrijke verzoeken van klanten met de volgende standaardbrief:

„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 bevestigde het succes van deze strategie en verklaarde tegenover Audi:

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

Audi aanvaardde dit, maar stelde vast dat „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]).

Hoofdstuk 2

JURIDISCHE BEOORDELING

(108) Volkswagen en Audi verdelen hun motorvoertuigen in de Gemeenschap met inschakeling van selectieve dealernetten. Volkswagen en Audi hebben Autogerma als exclusieve importeur voor Italië van motorvoertuigen van de merken VW en Audi aangewezen. Autogerma sluit dealerovereenkomsten met de dealers van het distributienet op basis van een standaarddealerovereenkomst, die de distributie van de beide merken VW en Audi omvat. Volkswagen heeft te kennen gegeven voornemens te zijn met ingang van 1997 de distributie van de merken VW en Audi gescheiden op te zetten.

(109) Volgens vaste rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen (zie bijvoorbeeld zijn arrest van 24 oktober 1995 in zaak C-266/93, Bundeskartellamt/Volkswagen AG en VAG Leasing GmbH, Jurisprudentie 1995, I-3477) kunnen overeenkomsten tussen deelnemers aan het economisch verkeer die op verschillende niveaus van de economie actief zijn, zogeheten „verticale overeenkomsten", overeenkomsten zijn in de zin van artikel 85, lid 1, van het Verdrag en die onder het in die bepaling vervatte verbod vallen.

A. *Artikel 85, lid 1*

I. De ondernemingen

(110) Volkswagen AG, haar dochterondernemingen Audi AG en Autogerma SpA en de erkende dealers zijn ondernemingen in de zin van artikel 85, lid 1.

II. De overeenkomsten

1. *Uitvoerverbod/beperking*

(111) Een analyse van de in hoofdstuk 1, afdeling C, beschreven overeenkomsten en gedragingen van Volkswagen, Audi en Autogerma wijst uit, dat zij in het kader van hun exclusieve en selectieve distributiesysteem met hun Italiaanse erkende dealers een marktverdelingsbeleid waren overeengekomen. Dit beleid van afscherming van de markt vindt zijn weerslag in een aan de Italiaanse dealers opgelegd(e) uitvoerverbod/beperking.

(112) Het (de) uitvoerverbod/beperking is af te leiden uit een geheel van maatregelen, dat preventieve controle- en strafmaatregelen omvat. De Commissie heeft bij de verificatie documenten aangetroffen die een opsomming van die verschillende maatregelen bevatten. Bewijzen daarvoor zijn met name de in hoofdstuk 1, afdeling C.I, aangehaalde documenten (zie de voetnoten 14 tot en met 18 en het in voetnoot 123 genoemde document „Maßnahmenprogramm" („maatregelenprogramma") van 10 februari 1995).

(113) Wat de afzonderlijke maatregelen betreft, worden in hoofdstuk 1, afdeling C.II.1, waarschuwingen en instructies aan de erkende dealers beschreven (zie de documenten in de voetnoten 14 en 61 tot en met 70).

(114) Het toezicht op de dealers door controle op de ontvangen bestellingen, op de verkoop (met inbegrip van het verbod voor erkende dealers op de verkoop van motorvoertuigen aan niet-Italiaanse klanten zonder voorafgaande toestemming van Autogerma), op de registraties en door „audits", is beschreven in hoofdstuk 1, afdeling C.I (zie de documenten in voetnoten 40 tot en met 48 en 143). De samenwerking tussen de fabrikanten en de importeur bij de controle op de verkoopactiviteiten van het Italiaanse dealernet blijkt uit hoofdstuk 1, afdeling C.I (zie de documenten in de voetnoten 19 tot en met 31).

(115) Voorbeelden van de op de Italiaanse erkende dealers toegepaste strafmaatregelen, zoals vermaningen, waarschuwingen en opzeggingen van dealerovereenkomsten, zijn in hoofdstuk 1, afdeling C.II.6, genoemd, waarbij met name naar de in de voetnoten 71 en 120 tot en met 127 genoemde documenten en het in voetnoot 62 genoemde document „Export aus Italien" van 13 juni 1994 zij verwezen.

Het ten minste sinds 1987 in de dealerovereenkomsten van de Italiaanse dealers vervatte beding dat bonussen in beginsel slechts voor de door de dealer in zijn contractgebied verkochte motorvoertuigen worden uitgekeerd, is beschreven in hoofdstuk 1, afdeling C.II.3 (zie de documenten in voetnoot 94). De aanscherping van dit beding bij de wijziging van de dealerovereenkomst met werking per 1 januari 1995 (zie document in voetnoot 98), waarbij de uitbetaling van de bonus in beginsel afhankelijk werd gesteld van de voorwaarde dat elk verkocht motorvoertuig ook in het contractgebied van de dealer moet worden geregistreerd, is eveneens in hoofdstuk 1, afdeling C.II.3, uiteengezet, evenals de omstandigheid dat de bonus ten minste sinds 1993 daadwerkelijk werd ingehouden (zie de documenten in de voetnoten 18, 95 en 96). Dat voor de modellen VW Polo en Audi A 4 een gedeelde marge werd ingevoerd, wordt voor Volkswagen bewezen door de documenten in de voetnoten 78 tot en met 81, 84 en 85 (hoofdstuk 1, afdeling C.III.1 en C.II.2.c)) en voor Audi door de documenten in de voetnoten 82 en 87, 88 en 89 (hoofdstuk 1, afdeling C.II.2).

(116) Tot het (de) uitvoerverbod/beperking behoort ook het verbod van onderlinge leveringen, dus van leveringen binnen het distributienet. Het is voor Italiaanse erkende dealers verboden aan in andere lidstaten gevestigde erkende dealers van de merken VW en Audi te leveren. Dit blijkt uit de mededeling van Autogerma aan Audi dat Duitse erkende dealers de Italiaanse dealers zouden storen en het verzoek aan Audi de Duitse erkende dealers ertoe aan te zetten geen onderlinge aankopen te doen. Voor het bewijs hiervan wordt met name naar de in de voetnoten 112 en 113 (hoofdstuk 1, afdeling C.II.5) en de voetnoten 14 en 116 genoemde documenten (hoofdstuk 1, afdeling C.II.5) verwezen. Bovendien wees Autogerma zelf verzoeken af van niet-Italiaanse erkende dealers met een beroep op onvoldoende voorraden (zie het in voetnoot 117 genoemde document, hoofdstuk 1, afdeling C.II.6), en niet door bijvoorbeeld als reden te geven dat de importeur niet rechtstreeks verkoopt.

(117) Voor de tenuitvoerlegging van het (de) uitvoerverbod/beperking dienden ook de beperkte leveringen aan de Italiaanse markt (zie document „Maßnahmen programm" van 10 februari 1995 in voetnoot 123). De documenten die de Commissie bij de verificatie heeft aangetroffen, tonen aan dat VW sinds november 1993 (zie het in voetnoot 106 genoemde document „Maßnahmen zur Begrenzung von Re-Exporten aus Italien", hoofdstuk 1, afdeling C.II.4) en Audi ten minste sinds december 1993 (zie het in voetnoot 106 genoemde memorandum „Gespräch am 14. 12. 93 in Wolfsburg, Marken Audi und VW: Preisplanung Italien/EG-Preisharmonisierung") de Italiaanse erkende dealers tot naleving van het (de) uitvoerverbod/beperking dwongen door de leveringen aan de markt te beperken.

(118) Autogerma bevestigde met haar schrijven aan Audi „Export aus Italien" van 13 juni 1994 eveneens het bestaan van leveringsbeperkingen (zie voetnoot 62, alwaar vertaling):

„... 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 stelde in een bespreking met Audi op 22 maart 1995 (zie de in voetnoot 107 genoemde notulen daarvan, gedateerd 27 maart 1995) vast, dat de levering van motorvoertuigen van het merk VW aan de vraag in Italië werd aangepast. Dealers zouden slechts het aantal voertuigen afgeleverd krijgen dat zij behoefden om klanten in hun contractgebied te bedienen. Ook Audi had in de interne nota „Stand Maßnahmen gegen Graumarkt, 25. 11. 1994" (zie het in voetnoot 82 genoemde document, alwaar ook vertaling) met betrekking tot de nieuwe Audi A 4 opgemerkt:

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

(120) Tot de in het kader van het (de) uitvoerverbod/beperking getroffen maatregelen behoort ook de eis, dat dealers aan een koopovereenkomst met een eindgebruiker de voorwaarde verbinden dat deze een bindende verklaring ondertekent (zie hoofdstuk 1, afdeling C.II.7, en de documenten in de voetnoten 127 en 128).

2. *De overeenkomsten*

(121) Het (de) uitvoerverbod/beperking maakt deel uit van de contractuele betrekkingen die Autogerma voor de merken VW en Audi met de dealers van het selectieve distributienet in Italië onderhoudt. Het uitvoerverbod werd deels per circulaire, deels mondeling met de dealers overeengekomen en dezen hebben daarmee ingestemd.

(122) Autogerma heeft de instructies van Volkswagen over een nieuwe margeregeling uitgevoerd door aan de dealers twee circulaires te zenden. Autogerma had de rechtsgrondslag voor deze maatregel reeds per 1 januari 1994 gecreëerd: in een overenkomst („convenzione") in een bijlage bij de dealerovereenkomst werd bepaald, dat het tot dan toe geldende margebeleid niet meer voor nieuwe modellen van toepassing zou zijn, hoewel de overeenkomst over enige nieuwe margeregeling zweeg (zie hoofdstuk 1, afdeling C.II.2, en met name onder c) ervan). Autogerma gaf vervolgens nadere bijzonderheden over de nieuwe margeregeling per circulaire van 20 oktober en van 2 november 1994 (zie hoofdstuk 1, afdeling C.II.2, en de in voetnoot 85 genoemde documenten). In de circulaire van 20 oktober 1994 zette Autogerma de structuur van de nieuwe margeregeling uiteen aan de hand van het voorbeeld van de marktintroductie van de nieuwe VW Polo (zie voetnoot 85 voor de vertaling):

„. . .

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) In de circulaire van 2 november 1994 (zie voetnoot 85) werd de dealers meegedeeld, dat de in de circulaire van 20 oktober 1994 uiteengezette, nieuwe margeregeling onmiddellijk zou ingaan en ten minste tot 30 april 1995 zou blijven gelden. Beide circulaires maken deel uit van de contractuele betrekkingen tussen Autogerma en de dealers, omdat zij tot doel hebben de bepalingen van de in de bijlage bij de dealerovereenkomst opgenomen „convenzione", waarin de toepassing van het voordien geldende margebeleid op nieuwe modellen wordt uitgesloten, nader uit te werken (zie boven). In de circulaire van 2 november 1994 stelde Autogerma dat de nieuwe margeregeling onmiddellijk van toepassing werd. De nieuwe margeregeling maakt sinds 2 november 1994 deel uit van de contractuele betrekkingen tussen Autogerma en de erkende dealers. Deze interpretatie vindt steun in de arresten van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen in de gevoegde zaken 25 en 26/84, Ford tegen Commissie en in prejudiciële zaak C-70/93, Bayerische Motorenwerke tegen ALD Auto-Leasing D GmbH ([150]).

(124) Autogerma heeft de instructies van Audi betreffende de margeregeling ten laatste in november 1994 uitgevoerd; de regeling werd in de Italiaanse dealerovereenkomsten opgenomen door middel van een aanvullende overeenkomst (zie het schrijven van Autogerma aan Audi van 10 november 1994 „Splitmargensysteem — Audi A 4" in voetnoot 87, hoofdstuk 1, afdeling C.II.2, onder c) 2, en het document in voetnoot 93).

(125) Bovendien bepaalde Autogerma sinds 1987 in de overeenkomsten met de Italiaanse erkende dealers, dat bonussen in beginsel slechts zouden worden uitgekeerd voor de verkoop aan klanten binnen het contractgebied (zonder onderscheid te maken tussen eindgebruikers, tussenpersonen, andere erkende dealers of niet tot het officiële net behorende dealers). De „Convenzione B" inzake de bonusregeling werd met ingang van 1 januari 1995 in die zin aangescherpt, dat de bonus nog slechts zou worden toegekend voor motorvoertuigen die ook in het contractgebied van de dealer worden geregistreerd. Dit wordt aangetoond door het in voetnoot 98 bedoelde document.

(126) Daarnaast hebben de erkende dealers zich jegens de importeur uitdrukkelijk ertoe verplicht geen motorvoertuigen meer buiten het contractgebied, en met name aan het buitenland, te verkopen (zie hoofdstuk 1, afdeling D.II). Voor het bewijs hiervan zij verwezen naar de in voetnoot 142 genoemde documenten.

(127) Ook uit de volgende gedragingen van de erkende dealers blijkt dat zij met het (de) uitvoerverbod/beperking instemden:

— de erkende dealers verzochten op grond van het (de) uitvoerverbod/beperking hun subdealers niet meer aan het buitenland te verkopen. Voor het bewijs verwijst de Commissie naar het schrijven van de VW-Audi-dealer Eurocar SpA van 6 juni 1995 aan haar subdealers Fantini, Mansutti, Torresan, Ciesse Car, Tonero, Fantini en Autogris (zie voetnoot 62, alwaar de vertaling), waarin de dealer meedeelt dat Autogerma de verkoop van motorvoertuigen aan het buitenland absoluut verbiedt en verkoop buiten het contractgebied slechts tot 15 % van de totale verkoop toestaat:

„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";

— erkende dealers hebben werknemers ontslagen die aan het buitenland verkochten. Dit blijkt uit het in voetnoot 143 genoemde memorandum „Oggetto: Colloquio con Sig. Beikircher.-BZ." („betreft: bespreking met de heer Beikircher te BZ"), gedateerd 21 oktober 1994;

— erkende dealers hebben Autogerma om toestemming gevraagd alvorens zij koopovereenkomsten met klanten in het buitenland sloten (zie hoofdstuk 1, afdeling D.II). Hier zij verwezen naar het in voetnoot 143 genoemde schrijven van de erkende dealer Fa. Brenner Garage aan Autogerma van 19 december 1994 en naar het schrijven van Fa. Dorigoni van 22 juni 1995;

— erkende dealers hebben de verkoop aan eindgebuikers met woonplaats buiten Italië en aan andere VW/Audi-dealers geweigerd met als reden dat zij niet meer aan het buitenland verkopen (zie hoofdstuk 1, afdeling D.III). Dit wordt aangetoond door het in de voetnoten 145 en 146 genoemde schrijven van dealer Dorigoni;

— erkende dealers hebben eindgebruikers en andere dealers van het officiële net de suggestie gedaan van aankoop af te zien, omdat rekening diende te worden gehouden met levertijden van meer dan een jaar (zie hoofdstuk 1, afdeling D.III). Dit moge blijken uit de in voetnoot 147 bedoelde brieven van dealer Auto Brenner;

— erkende dealers verlangden bindende verklaringen van hun klanten. Als bewijs wordt verwezen naar de in voetnoot 128 genoemde koopovereenkomsten;

— de dealers hebben het blokkeren van de bonus voor alle verkoop buiten het contractgebied geaccepteerd. De bestuursvoorzitter van Autogerma kon zich veroorloven voor elk geval bonussen al dan niet toe te kennen zonder problemen van de zijde van de dealers te moeten verwachten. Zie hiervoor de interne nota „Non riconoscimento/trattenuta del Maggior Sconto per vendite fuori zona (compreso esportazioni parallele)" van 28 juni 1994 (voetnoot 97, alwaar de vertaling).

3. *Conclusie*

(128) De door Volkswagen, Audi en Autogerma genomen maatregelen om de paralleluitvoer te verhinderen zijn geen eenzijdige handelingen die buiten de reikwijdte van het verbod van artikel 85, lid 1, vallen, maar maken deel uit van de contractuele betrekkingen die de fabrikanten met inschakeling van Autogerma met de dealers van hun selectieve dealernet onderhouden, omdat deze in wederzijdse overeenstemming voor de praktische uitvoering van de dealerovereenkomst werden vastgesteld. Het Hof van Justitie heeft reeds in zaak 107/82, AEG/Commissie, ([151]) vastgesteld dat de opname van een dealer in het selectieve distributienet impliceert, dat deze het door de fabrikant gevolgde beleid uitdrukkelijk of stilzwijgend aanvaardt. Ook het door Volkswagen en Audi toegepaste leveringsrestrictiebeleid heeft, in zijn economische en juridische samenhang bezien, een uitwerking die binnen het kader van de distributieovereenkomsten met de erkende dealers aan de dag treedt. Het beleid van beperkte leveringen wijzigt de contractuele betrekkingen tussen Volkswagen, Audi, Autogerma en de dealers. Door de dealers opgegeven bestellingen werden door de fabrikanten niet meer uitgevoerd. Verwezen zij naar het arrest van het Hof van Justitie in de gevoegde zaken 25 en 26/84, Ford/Commissie ([152]), dat op vergelijkbare feiten gebaseerd was. Bovendien hebben de Duitse en de Oostenrijkste dealer ten minste sinds september 1993 bij Volkswagen en Audi erop aangedrongen, dat zij de leveringen aan de Italiaanse markt beperken (zie het document met de „Rede von Herrn Knief zur Plenum-Veranstaltung mit Herrn Dr. Piëch anläßlich des Europa-Kongresses am 8. September 1993 in Frankfurt" in voetnoot 113 en het „Protokoll der 7. Konferenz des Europäischen Händlerberiats VW/Audi vom 21. bis 23 April 1994 in Dublin" in voetnoot 105).

(129) Het is irrelevant, of de erkende dealers onder druk van de fabrikanten aan het (de) uitvoerverbod/-beperking gevolg geven. De Commissie heeft in haar Beschikking 82/367/EEG, Hasselblad ([153]), verklaard, dat het voor een afgestemde gedraging volstaat „wanneer een zelfstandige onderneming wetens en autonoom haar gedrag aan de wensen van een andere onderneming aanpast; om de beweegredenen of het bewustzijn van de onrechtmatigheid gaat het niet.".

III. **Merkelijke beperking van de mededinging**

1. *De beperking van de mededinging als doel en gevolg*

a) Doel

(130) Het systeem voor de opsporing van erkende dealers die motorvoertuigen uitvoeren en de daaraan verbonden sancties hebben tot doel de „intrabrand"-mededinging te beperken. Beoogd wordt te voorkomen dat de Italiaanse erkende dealers de concurrentievoordelen, die zij door, bijvoorbeeld, wisselkoersschommelingen ten opzichte van erkende dealers uit andere lidstaten genieten, uitbuiten door motorvoertuigen aan niet in hun contractgebied of in Italië woonachtige klanten te verkopen. Er wordt slechts onderscheid gemaakt naargelang de klant binnen of buiten het contractgebied of Italië woont, terwijl wordt voorbijgegaan aan de vraag of het om een eindgebruiker, een door deze gevolmachtigde tussenpersoon, een andere erkende dealer van het distributienet of een niet tot dat net behorende, vrije wederverkoper gaat. De markten worden derhalve opgesplitst.

(131) Dat de beperking van de mededinging het doel is, blijkt zowel uit de combinatie van de maatregelen als uit de afzonderlijke maatregelen zelf:

i) Mededingingsbeperkend doel van de combinatie van maatregelen

Dat door het combineren van maatregelen naar verhindering van de paralleluitvoer wordt gestreefd, respectievelijk, zoals Volkswagen, Audi en Autogerma vaak zeggen, van de „wederuitvoer", wordt duidelijk uit de interne nota „Re-Exporte" van Volkswagen van 1 maart 1994 (zie ook voetnoot 102, alwaar de vertaling):

„. . .

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) Ook het schrijven van Autogerma aan Volkswagen AG van 26 september 1994 „Measures to control and prevent reexport" (zie hoofdstuk 1, afdeling C.I, en voetnoot 15 alwaar de vertaling) spreekt klare taal:

„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) Deze documenten tonen aan, dat de combinatie van maatregelen op een strategie van Volkswagen, Audi en Autogerma berust, die moet waarborgen dat de paralleluitvoer uit Italië drastisch wordt teruggebracht. De fabrikanten willen met deze combinatie de marktsituatie beïnvloeden en bepalen hoe de markt zich moet ontwikkelen. Het door Audi expliciet nagestreefde doel is de beperking van de uitvoer tot minder dan 100 motorvoertuigen per maand (zie het handgeschreven document in voetnoot 58) of de halvering binnen zes maanden van het in februari 1995 vastgestelde grijze invoer/wederinvoervolume. Door een combinatie van maatregelen behoorde dit doel tegen september 1995 te zijn bereikt (zie de notulen van de afdelingsbijeenkomst, gedateerd 3 februari 1995, in voetnoot 59).

(134) Dat met de combinatie van maatregelen werd beoogd de mededinging te beperken, wordt met name duidelijk aan de hand van het voorbeeld van de koppeling van de bonus- en margeregeling aan het beleid van beperking van de leveringen (zie document „Maßnahmenprogramm", gedateerd 10 februari 1995, in voetnoot 123): de bonus en de marge vormen de berekeningsgrondslag van de dealer om in zijn onderneming de verkoop van motorvoertuigen en de daaraan verbonden kosten (verkooppersoneel en showroom) economische te beheren. Ook bepalen de bonus en de marge de speelruimte waarover de dealer beschikt bij de prijsbepaling in onderhandelingen met klanten. Een dealer die weet dat hij de bonus van 3 % zal verliezen wanneer hij buiten zijn contractgebied verkoopt, zal zich daarvan afzien, zolang hij de hem

toegewezen motorvoertuigen binnen zijn contractgebied kan verkopen. De margeregeling is, doch in versterkte mate, op hetzelfde doel gericht omdat de dealer bij verkoop aan klanten die niet in zijn contractgebied woonachtig zijn, voor elk motorvoertuig bij VW een bijna 40 % (5 % van de 13 %-marge), en met de bonus een rond 50 % (zie het document „Maßnahmenprogramm", gedateerd 10 februari 1995, in voetnoot 123) lager bedrag ontvangt; voor Audi is dit bedrag 33 % (5 % van de 15 %-marge), en met de bonus rond 44 % lager. De dealer kan de verkoopprijs van het motorvoertuig niet dienovereenkomstig verhogen en zijn financiële nadeel aan de klant doorberekenen, indien hij zijn concurrentievermogen niet wil verliezen. Gelet op het restrictieveleveringsbeleid van VW en Audi werden de erkende dealers derhalve ertoe aangezet op de aankoopvraag van eindgebruikers buiten hun contractgebied niet in te gaan.

ii) Mededingingsbeperkend doel van de afzonderlijke maatregelen

(135) De maatregelen die Volkswagen, Audi en Autogerma ten opzichte van de erkende dealers hebben genomen om het (de) uitvoerverbod/beperking te effectueren, zijn niet alleen in onderlinge combinatie als mededingingsbeperkend aan te merken, maar ook elk afzonderlijk beschouwd objectief geëigend om de Italiaanse dealers hun belangstelling voor uitvoer te ontnemen.

(136) — De beperking van de bonusuitkeringen over verkoop binnen het contractgebied, zoals overeengekomen in „Convenzione B" van de dealerovereenkomst, ontneemt dealers de prikkel om te leveren aan eindgebruikers, door dezen gevolgmachtigde tussenpersonen of andere erkende dealers van het distributienet uit andere contractgebieden. De Commissie had reeds in haar Beschikking 85/617/EEG, Sperry New Holland ([154]), vastgesteld dat overeenkomsten of gedragingen met betrekking tot bonussen, waarbij als voorwaarde geldt dat de klant het gekochte goed niet uitvoert, verboden zijn. De met deze maatregel beoogde beperking van de mededinging wordt reeds door opname van het daartoe strekkende beding in de dealerovereenkomst bereikt. Het is niet noodzakelijk dat dat beding ook daadwerkelijk wordt toegepast ([155]). De blokkering van de bonus voor verkoop buiten het contractgebied sinds ten minste september 1993 versterkt dit mededingingsbeperkend doel. Deze blokkering is een door Autogerma zelf als zodanig gekwalificeerde (zie schrijven van 21 september 1994 in voetnoot 14 en hoofdstuk 1, afdeling C.I) sanctie, die ertoe strekt de handel tussen lidstaten te belemmeren.

(137) — De in aanvulling op de blokkering van de bonus ingevoerde margeregeling heeft hetzelfde oogmerk. Het mededingingsbeperkende doel van de margeregeling is reeds met een aanvankelijk voor bepaalde tijd ingevoerde (zie circulaire van 2 november 1994 in voetnoot 85) regeling bereikt. De dealers werden in hun handelingsvrijheid beperkt, omdat zij bij verkoop buiten het contractgebied maatregelen van Autogerma, zoals terugvordering van de marge, te duchten hadden. Deze opvatting heeft de Commissie in verscheidene beschikkingen bevestigd ([156]). De margeregeling werd echter ook nog na 30 april 1995 toegepast (zie document „Maßnahmen zur Reduzierung von Grauexporten" van 21 augustus 1995, in voetnoot 81 en het in voetnoot 86 genoemde document).

(138) In een interne nota van 23 november 1994 van de heer Diaz Ruiz aan de bestuursvoorzitter van Audi, de heer Demel (zie het in voetnoot 93 genoemde document, alwaar ook vertaling), wordt over het oogmerk van de marge- en bonusregeling opgemerkt:

„... 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) — Het verbod van onderlinge leveringen strekt ertoe, het grensoverschrijdend goederenverkeer tussen de Italiaanse erkende dealers en erkende dealers in de andere lidstaten te belemmeren en de markten op distributieniveau af te schermen. Daardoor konden de vaak aanzienlijke prijsverschillen voor motorvoertuigen van de merken VW en Audi binnen de interne markt blijven voortduren (zie hoofdstuk 1, afdeling B.II). De Commissie en het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen hebben steeds nadrukkelijk gesteld dat het belemmeren of verbieden van onderlinge leveringen onverenigbaar is met artikel 85, lid 1 ([157]).

(140) — De dealers waren op grond van de instructie van Autogerma verplicht bij verkoop buiten het contractgebied (zie met name de in de voetnoten 70 en 143 genoemde documenten) de voorafgaande goedkeuring van de importeur te vragen. Hiermee heeft Autogerma in de contractsvrijheid van de erkende dealers ingegrepen teneinde de mededinging binnen het dealernet te beperken.

(141) — Met de door Volkswagen en Audi ingevoerde leveringsbeperkingen voor de Italiaanse markt werd — zoals in hoofdstuk 2, afdeling A.II.1 is uiteengezet — beoogd de Italiaanse dealers binnen hun contractgebied te houden. De leveringsbeperkingen waren niet erop gericht de in zekere mate bestaande voorraaddruk (het aantal motorvoertuigen dat de dealers volgens de taakstelling van de fabrikant bij hem moesten kopen) van de Italiaanse dealers te verlagen om hun financiële lasten te verlichten, maar hadden tot doel te vermijden dat deze voorraaddruk het (de) uitvoerverbod/beperking zou ondermijnen. Ten bewijze daarvan wordt verwezen naar het in voetnoot 107 genoemde document. In een schrijven aan Audi getiteld „Export aus Italien" (zie voetnoot 62 en het citaat in hoofdstuk 2, afdeling A.II.1) van 13 juni 1994 behandelde Autogerma het mededingingsbeperkende doel van de leveringbeperkingen. Deze beperkingen kunnen ook niet met een beroep op leveringsmoeilijkheden worden gerechtvaardigd, omdat de maatregel betrekking had op alle modellen sinds einde 1993 en stringenter werd voor de nieuwe modellen VW Polo en Audi A 4. Audi annuleerde in februari 1995 een levering van 8 000 voertuigen van het model Audi A 4. Toen Autogerma zich hierover bij Audi beklaagde, bevestigde Audi haar beleid van leveringsbeperkingen voor de Italiaanse markt. Een interne nota van de door Audi ingestelde Task Force van 6 februari 1995 vermeldt in dit verband (zie voetnoot 109, alwaar de vertaling):

„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 gebruikte met medeweten van Volkswagen en Audi de angst van de dealers voor opzegging van de dealerovereenkomst als drukmiddel voor de handhaving van het (de) uitvoerverbod/beperking. De dealerovereenkomst kan zonder opgaaf van redenen met een opzegtermijn van ten minste één jaar worden beëindigd (zie §XXI, artikel 1, van de dealerovereenkomst, in voetnoot 83). Autogerma heeft daadwerkelijk de overeenkomst opgezegd met dealers die motorvoertuigen voor uitvoer hadden verkocht (zie het document „Export aus Italien" van 13 juni 1994, in voetnoot 62), waarbij intern er de nadruk op werd gelegd dat de overeenkomsten „voor de buitenwereld natuurlijk om andere redenen" werden opgezegd (zie het in voetnoot 125 genoemde document „Besuch bei Autogerma", gedateerd 10 februari 1995, en hoofdstuk 1, afdeling C.II.6). Het gebruik van de selectieve distributieovereenkomst door de fabrikant of importeur om de erkende dealer in diens contractsvrijheid te beperken is, gezien de economische afhankelijkheidspositie van de erkende dealer, een beperking van de mededinging in de zin van artikel 85, lid 1. Deze opvatting had de Commissie reeds in haar Beschikking 82/367/EEG, Hasselblad ([158]), verwoord.

(143) — Autogerma kwam — met medeweten van de fabrikanten — met de dealers overeen om van de eindgebruikers een bindende verklaring te verlangen. Hierdoor wordt de eindgebruiker gedwongen een bindende verklaring te aanvaarden die hem in zijn recht om naar eigen inzicht over zijn eigendom te beschikken, beperkt. Een dergelijke handelwijze is een beperking van de mededinging in de zin van artikel 85, lid 1. Het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen heeft in dit verband geoordeeld ([159]):

„volgens de rechtspraak van het Hof zijn clausules in leveringsovereenkomsten waarin de koper wordt beperkt in zijn vrijheid om de geleverde waar te gebruiken overeenkomstig zijn eigen economische belangen, beperkingen van de mededinging in de zin van artikel 85 van het EEG-Verdrag".

b) Gevolg

(144) De maatregelen hebben tot gevolg dat de grensoverschrijdende verkoop van motorvoertuigen wordt beperkt. De erkende dealers werden herhaaldelijk erop gewezen (zie het in voetnoot 15 genoemde schrijven „Measures to control and prevent reexport", gedateerd 26 september 1994, aangehaald in hoofdstuk 1, afdeling C.I, en het document in voetnoot 18, eveneens daar aangehaald), dat zij slechts binnen hun contractgebied mochten verkopen en bij inbreuk op sancties moesten rekenen. De erkende dealers hebben zich overeenkomstig de aanwijzing van Autogerma gedragen en zich van verkoop aan klanten die

woonachtig waren buiten het contractgebied, onthouden (zonder onderscheid te maken tussen eindgebruikers, door dezen gevolmachtigde tussenpersonen, andere erkende dealers van het distributienet of niet tot het distributienet behorende vrije wederverkoper. In hoofdstuk I, afdeling D, is uiteengezet, dat erkende dealers weigerden een motorvoertuig van de merken VW en Audi aan eindgebruikers te verkopen en hiervoor als reden gaven dat de fabrikant of de importeur uitvoer had verboden (zie de in hoofdstuk I, afdeling D.I, genoemde documenten en de voetnoten 130, 132, 134, 135, 136, 138 en 140). Erkende dealers weigerden motorvoertuigen aan eindgebruikers te verkopen veelal op grond van het feit dat zij bij verkoop van een motorvoertuig voor uitvoer op represailles van de hoofdimporteur (t. a. p., voetnoot 137) en ook op opzegging van de dealerovereenkomst (t. a. p., voetnoot 132) konden rekenen. Ook reageerden erkende dealers op verzoeken van klanten van buiten hun contractgebied met een standaardbrief, ook al betrof het duidelijk een eindgebruiker; met een beroep op lange levertijden raadden zij de klanten af een motorvoertuig van hen te kopen (zie de in hoofdstuk 1, afdeling D.III, genoemde documenten en de voetnoten 145 en 147). Volgens een document waarover de Commissie beschikt, heeft een erkende dealer getracht een aan een eindgebruiker buiten zijn contractgebied geleverd motorvoertuig terug te kopen en heeft hij Autogerma hiervan in kennis gesteld, vergezeld van zijn verontschuldigingen voor het ongemak dat hij de fabrikant door de verkoop van dit motorvoertuig had berokkend (zie het in hoofdstuk 1, afdeling D.III, aangehaalde document en voetnoot 144).

(145) Autogerma deelde Audi mee, dat de maatregelen tot een enorme teruggang van het aantal uitgevoerde motorvoertuigen van de merken VW/Audi hadden geleid (t. a. p., voetnoot 148). Ook de hoofdimporteur voor Volkswagen, Audi en Porsche in Oostenrijk bevestigde in een schrijven van 27 maart 1995 aan Audi dat de maatregelen tot een afscherming van de markten hadden geleid (zie voetnoot 31, alwaar de vertaling):

„... 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) Conclusie

(146) De door Volkswagen, Audi en Autogerma genomen maatregelen hadden tot doel en — althans voor de lidstaten Duitsland en Oostenrijk — tot gevolg, dat het (de) uitvoerverbod/beperking zijn beslag kreeg. Deze maatregelen kunnen, zowel in onderlinge samenhang als individueel, de mededinging beperken.

2. *Merkelijke beperking van de mededinging*

(147) Volkswagen en Audi hebben aanzienlijke marktaandelen op de markt voor nieuwe motorvoertuigen in de Gemeenschap (zie hoofdstuk 1, afdeling A.III). De marktaandelen van Volkswagen en Audi zullen tezamen worden beoordeeld, omdat Audi als dochteronderneming van Volkswagen een met die onderneming afgestemde marktstrategie volgt. Verwezen wordt naar een door de Commissie aangetroffen besprekingsnota „Preisharmonisierung" van 30 augustus 1993 (zie voetnoot 105). Daarin wordt het resultaat van een bespreking tussen Volkswagen en Audi over de inperking van de grijzemarktstromen, voornamelijk uit Italië, samengevat. Onder „IV Weiteres Vorgehen" („verder optreden") wordt het volgende opgemerkt:

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

(148) Sinds 1993 bestaan tussen Italië en de overige lidstaten aanzienlijke prijsverschillen. Verwezen wordt naar het overzicht in hoofdstuk 1, afdeling B.II. De prijsverschillen tussen Italië en vooral Duitsland en Oostenrijk zijn in de loop van 1996 afgenomen. De reden hiervoor is, naast andere factoren als prijsverhogingen door Volkswagen en Audi, de waardevermeerdering van de lire. Het met de parallelhandel in motorvoertuigen uit Italië te behalen economische voordeel neemt derhalve af. Het doel van de door Volkswagen en Audi met inschakeling van Autogerma genomen maatregelen blijft evenwel ongewijzigd. De maatregelen kunnen uitwerking krijgen wanneer valutaschommelingen of andere factoren de prijsverschillen doen toenemen. De beperking van de mededinging op de gemeenschappelijke markt blijft derhalve potentieel aanmerkelijk.

IV. **Merkelijke ongunstige beïnvloeding van de handel tussen lidstaten**

(149) De handel tussen lidstaten wordt ongunstig beïnvloed, omdat het (de) door Volkswagen en Audi toegepaste uitvoerverbod/beperking de grensoverschrijdende handel beperkt. Enerzijds wordt de Italiaanse markt als potentiële oorsprongsmarkt voor paralleluitvoer afgesloten, anderzijds worden de ontvangende markten, die een duidelijk hoger prijsniveau kennen, zoals de Duitse en de Oostenrijkse markt, van deze paralleluitvoer afgeschermd.

(150) Zoals uiteengezet in hoofdstuk 1, afdeling B.I, is de omvang van de daadwerkelijke en potentiële paralleluitvoer aanzienlijk. Er is derhalve sprake van een merkelijke ongunstige beïnvloeding van de handel tussen lidstaten.

V. **Conclusie**

(151) Volkswagen en Audi zijn met inschakeling van Autogerma met de erkende Italiaanse dealers een uitvoerverbod/beperking overeengekomen, waarbij deze dealers ertoe werden verplicht geen motorvoertuigen van de merken VW en Audi buiten hun contractgebied te verkopen.

(152) Het onrechtmatige oogmerk om de parallelhandel te verhinderen of te beperken werd door middel van een schriftelijke overeenkomst nagestreefd. De door de fabrikanten en de importeur genomen maatregelen maken deel uit van de contractuele betrekkingen die de fabrikanten met inschakeling van Autogerma met de dealers van hun selectieve dealernet onderhouden.

(153) Het gaat om aanmerkelijke beperkingen van de mededinging, die de handel tussen lidstaten in aanmerkelijke mate ongunstig beïnvloeden. Er wordt derhalve inbreuk gemaakt op het verbod van artikel 85, lid 1.

B. ***Artikel 85, lid 3***

I. **Groepsvrijstellingsverordeningen (EEG) nr. 123/85 en (EG) nr. 1475/95**

(154) Verordening (EEG) nr. 123/85 ([160]) was van 1 juli 1985 tot 30 juni 1995 van kracht. Zij werd op 1 juli 1995 vervangen door Verordening (EG) nr. 1475/95 ([161]). Artikel 13 van Verordening (EG) nr. 1475/95 bepaalt, dat de bepalingen van Verordening (EEG) nr. 123/85 tot en met 30 september 1995 van toepassing blijven. In artikel 7 van Verordening (EG) nr. 1475/95 is bepaald, dat Verordening (EEG) nr. 123/85 tot en met 30 september 1996 van toepassing blijft voor afzetovereenkomsten die op 1 oktober 1995 reeds van kracht waren en die voldeden aan de voorwaarden voor vrijstelling uit hoofde van Verordening (EEG) nr. 123/85. Bijgevolg dient deze zaak tot 1 oktober 1996 slechts aan het bepaalde in Verordening (EEG) nr. 123/85 te worden getoetst. Vanaf 1 oktober 1996 is Verordening (EG) nr. 1475/95 onbeperkt van toepassing.

(155) Verordening (EEG) nr. 123/85 en Verordening (EG) nr. 1475/95 houden geen vrijstelling in voor overeenkomsten houdende een uitvoerverbod/beperking ter voorkoming van paralleluitvoer door eindgebruikers, door door hen gevolmachtigde tussenpersonen of door andere dealers van het dealernet.

1. *Artikel 3, punt 10, onder a), van Verordening (EEG) nr. 123/85*

(156) Bij artikel 3, punt 10, onder a), van Verordening (EEG) nr. 123/85 wordt het de fabrikant toegestaan om erkende dealers te verbieden contract- en daarmee overeenstemmende producten aan wederverkopers te leveren die niet tot het distributienet behoren. Aldus wordt in de groepsvrijstellingsverordening rekening gehouden met het belang van de fabrikant om zijn selectief distributiestelsel te beschermen.

(157) Verordening (EEG) nr. 123/85 was van 1 juli 1985 tot 30 juni 1995 van kracht. Het hierin gemaakte onderscheid tussen verkopen aan eindgebruikers, tussenpersonen en dealers van het officiële net enerzijds en niet tot dat net behorende wederverkopers anderzijds mag derhalve als bekend worden verondersteld. Laatstgenoemde wederverkopers worden vaak ook „grijsimporteurs" genoemd. Er bestaat evenwel geen eenvormig spraakgebruik: soms wordt onder „grijze invoer" ook parallelinvoer door eindgebruikers en/of tussenpersonen verstaan. Het begrip „wederinvoer" omvat in de regel alle soorten van parallelinvoer, of het nu is door eindgebruikers, tussenpersonen, andere erkende dealers of door niet tot het officiële net behorende wederverkopers; ook in dit geval kan echter niet van een algemeen erkend spraakgebruik worden uitgegaan.

(158) Indien dus het (de) door Volkswagen, Audi en Autogerma opgelegde uitvoerverbod/beperking alleen maatregelen zou omvatten die uitsluitend en uitdrukkelijk tegen de buiten het distributienet staande vrije wederverkopers gericht zijn, zouden die maatregelen op grond van Verordening (EEG) nr. 123/85 zijn vrijgesteld. Dit gaat echter niet op voor de getroffen maatregelen.

(159) Volkswagen, Audi en Autogerma maken geen onderscheid, noch in hun woordkeuze noch in de feitelijke vormgeving van de maatregelen, tussen buiten het distributienet staande wederverkopers enerzijds en eindgebruikers, door dezen gevolmachtigde tussenpersonen of andere erkende dealers van het distributienet anderzijds.

a) Woordgebruik

(160) — Zoals in hoofdstuk 1, afdeling C.II.1 is uiteengezet, bediende Volkswagen zich niet van een gelijk woordgebruik, maar bracht zij „grijze invoer" en „wederinvoer" onder één noemer. Als bewijs hiervoor wordt naar de in voetnoot 50 genoemde documenten verwezen. Dit leidt tot de conclusie dat alle mogelijke vormen van wederinvoer onder het pakket maatregelen van het (de) uitvoerverbod/beperking vallen.

(161) Dat ook wederinvoer door eindgebruikers of door hen gemachtigde tussenpersonen diende te worden verhinderd, wordt bevestigd door het gedrag van Volkswagen. In de interne nota „Verkauf an europäische Privatkunden und „echte" Vermittler" van 4 juli 1995 (voetnoot 50) verklaart Volkswagen, dat een „echte" tussenpersoon, met andere woorden een naar behoren gevolmachtigde tussenpersoon in de zin van artikel 3, punt 11, van de verordening, bij de Commissie een klacht wilde indienen omdat hem, ingevolge een interne instructie van Autogerma, geen informatie wordt verstrekt. In de nota wordt een dergelijk gedrag niet in overeenstemming met de verordening geacht:

„... Achtung: Entzug der GVO möglich! ..." (vertaling: „... Opgelet: intrekking van de groepsvrijstellingsverordening mogelijk! ...").

(162) Er wordt evenwel niet voorgesteld een einde aan het mededingingsbeperkende gedrag te maken, maar alleen geadviseerd:

„Aus politischen Gründen müssen hier Wogen geglättert werden" (vertaling: „Om politieke redenen moet hier geen olie op de golven worden gegooid").

(163) Volkswagen liet Autogerma weten welk woordgebruik tegenover de eindgebruikers moest worden gebezigd (vgl. voetnoot 35). Volgens die instructie diende erop te worden gewezen, dat aan particuliere klanten moet worden geleverd; indien dit tot dusverre is afgewezen, kan dit alleen maar op een betreurenswaardig misverstand berusten; overigens kan geen dealer worden gedwongen om aan een bepaalde klant te verkopen. Uit dit schrijven blijkt dat Volkswagen de indruk wil wekken zich aan de mededingingsregels te houden, maar in werkelijkheid de eindverbruikers aan het lijntje tracht te houden en hun het recht ontzegt, op de interne markt de gewenste goederen daar te kopen waar zij dit wensen. In de interne nota van Volkswagen (zie document in voetnoot 34) wordt dit oogmerk aldus bevestigd:

„in keinem Fall den Eindruck enstehen lassen, daß auf Anweisung der VW AG, der Autogerma oder einzelnen Personen dieser Unternehmen keine Informationen an Privatkunden oder zulässige Vermittler herausgegeben werden dürfen" (vertaling: „in geen geval de indruk laten ontstaan dat op grond van instructies van VW AG, van Autogerma of van bepaalde personen van deze ondernemingen geen informatie aan particuliere klanten of aan toegelaten tussenpersonen mag worden verstrekt").

(164) Indien Volkswagen de eindgebruikers van het (de) uitvoerverbod/beperking had willen uitzonderen, zouden dergelijke formuleringsrichtsnoeren voor Autogerma niet nodig zijn geweest noch zou het advies noodzakelijk zijn geweest dat de indruk moest worden vermeden dat de parallelhandel door eindgebruikers of tussenpersonen ongunstig werd beïnvloed. Aangezien een dergelijke indruk alleen kan ontstaan wanneer er herhaaldelijk klachten zijn van eindgebruikers, is er genoeg tijd voor de fabrikant en de importeur om ervoor te zorgen dat dergelijke „misverstanden" zich bij de dealers niet voordoen. Terminologische instructies zouden dus juist niet nodig zijn wanneer het gedrag met de mededingingsregels in overeenstemming is.

(165) Uit de interne nota „Reimporte Italien" (wederinvoer uit Italië) (zie voetnoot 91) van 24 maart 1995 blijkt, dat de in de circulaire van 16 maart 1995 (zie voetnoot 68) beschreven houding van Autogerma alleen haar „officiële standpunt" weerspiegelt (zie interne nota „Reimporte Italien" in voetnoot 91). In de interne nota „Reimporte Italien" van 9 mei 1995 (zie document in voetnoot 70, alwaar de vertaling) wordt dit nog eens bevestigd:

„... 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 de notitie „Projektbeschreibung Graumarkt/Reimporte" van Audi van 14 december 1994 (zie voetnoot 56, alwaar vertaling), alwaar een vertaling, die ook aan de directie van Audi AG werd voorgelegd, wordt weliswaar een onderscheid gemaakt tussen wederinvoer en de activiteiten van niet erkende wederverkopers, maar wordt tegelijkertijd vastgesteld dat alle soorten grijze en wederinvoer dienen te worden tegengegaan:

„Projektbeschreibung: Bekämpfung Graumarkt/Reimporte

Aufgaben und Zielsetzungen

1. Bekämpfung von Reimporten

— Einlieferung nach Deutschland

— Illegale Exporte aus Deutschland

— Andere Länder der Europäischen Union

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

(167) In de nota van 9 februari 1995 voor de directievergadering van 13 februari 1995, onder de titel „Einleitung vo Maßnahmen gegen den Graumarkt/Grauimportmarkt" (Invoering van maatregelen tegen de grijze markt/markt van grijze invoer) (zie voetnoot 57, alwaar vertaling), wordt de volgende definitie van wederinvoer gegeven:

„...

2. Ausgangssituation

Reimporte unterscheiden sich in

a: Quereinkäufe der deutschen Vertragshändler im Ausland

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

(168) Hoewel Audi de noodzaak inzag om de twee begrippen van elkaar te scheiden en om bijgevolg bij de te treffen maatregelen onderscheid te maken tussen wederinvoer door eindgebruikers/tussenpersonen en onderlinge leveringen enerzijds, en niet tot het distributienet behorende wederverkopers anderzijds (zie document „Reimportsituation" van 23 oktober 1995 in voetnoot 104), werd in de stukken die rechtstreeks betrekking hadden ophet vraagstuk van de bestrijding van grijze invoer/wederinvoer, dit onderscheid niet gemaakt. Dit lijkt erop te

wijzen dat het tegengaan van wederinvoer uit Italië naar Duitsland door eindgebruikers/tussenpersonen althans ten dele het oogmerk was. Als bewijs daarvoor kunnen — behalve de bovengenoemde — nog andere documenten worden aangehaald: in het „Situationsbericht Grauimporte K-VSK am 6. 4. 1995" (zie voetnoot 104) wordt onder het hoofd „Organisation" het volgende verklaard:

„Gründung einer Organisationseinheit im Vertrieb Audi zu dauerhaften Einschärnkung des Grau-, bzw. Reimportmarktes. Ziel ist der langfristige Schutz des exklusiven Vertriebsweges und der Preis- und Wertstabilität der Produkte" (vertaling: „Oprichting van een organisatorische cel binnen Audi-verkoop voor de duurzame beperking van de grijze, respectievelijk wederinvoermarkt. Doel is bescherming voor de lange termijn van het exclusieve distributiekanaal en van de prijs/waardestabiliteit van de producten").

(169) In het overzicht „Graumarkt Italien" van 5 februari 1995 van Audi (zie voetnoot 8) wordt de grijze markt van Italië omschreven als het verschil tussen de registraties op de Italiaanse markt en de door importeurs opgegeven leveringen, zonder daarbij onderscheid te maken tussen wederinvoer door niet tot het distributienet behorende wederverkopers en wederinvoer door eindgebruikers/tussenpersonen of, onderlinge leveringen. Uit het vertrouwelijke verslag „Graumarktbericht 9/95" van 28 september 1995 (zie voetnoot 104) wordt onder de rubriek („1. Derzeitige Graumarkt/Reimportsituation ... Deutschland") („1. Huidige situatie m. b. t. grijze markt/wederinvoer in Duitsland") een statistiek aangehaald betreffende het totale aantal in Duitsland wederingevoerde en geregistreerde voertuigen („In D zugelassene Re-Importfahrzeuge — Gesamt"), waarbij de volgende inleidende opmerking wordt gemaakt:

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

Eine Differenzierung nach Privatimport und Import durch nicht-autorisierte Wiederverkäufer ist nicht möglich ..." (vertaling: „... De invoer van nieuwe motorvoertuigen voor privédoeleinden door eindgebruikers neemt gestaag toe. Een differentiëring naar particuliere invoer en invoer door niet-erkende wederverkopers is onmogelijk ...").

(170) Audi volgt tegenover de eindgebruikers dezelfde strategie als Volkswagen: eindgebruikers die klaagden dat de Italiaanse Audi-dealers weigerden aan buitenlanders te verkopen, kregen een in standaardbewoordingen gesteld antwoord (vgl. hoofdstuk 1, afdeling C. I, document in voetnoot 32). Daarin werd gewezen op de verschillen in motoruitrusting en werd het door Volkswagen gehanteerde argument overgenomen, dat de fabrikant de Italiaanse dealers niet kon voorschrijven aan welke eindgebruikers motorvoertuigen worden verkocht (zie de in voetnoot 33 genoemde documenten). Deze verklaringen, waartegen op het eerste gezicht juridisch niets valt in te brengen, tonen echter in samenhang met andere in het kader van het onderzoek aangetroffen documenten aan, dat Audi ook de parallelinvoer van motorvoertuigen voor eindgebruikers en tussenpersonen beoogde te verhinderen. Het moest de dealers duidelijk worden gemaakt dat zij niet mochten laten blijken dat het hun door de fabrikant respectievelijk de importeur was verboden aan eindgebruikers te verkopen (zie het document in voetnoot 149). Een dergelijke regeling van de te gebruiken bewoordingen zou niet noodzakelijk zijn geweest wanneer het de dealers niet daadwerkelijk was verboden aan niet-Italiaanse eindgebruikers te verkopen.

(171) — Autogerma beklemtoont in verscheidene stukken aan Volkswagen en Audi, dat haar dealers niet buiten hun contractgebied mogen verkopen. Als bewijs daarvoor wordt met name verwezen naar het schrijven „Parallelexporte" van 14 juni 1994 (zie voetnoot 65), het schrijven van 21 september 1994 (vgl. voetnoot 14, geciteerd aan het begin van hoofdstuk 1, afdeling C. I) en het schrijven van Autogerma van 26 september 1994 „Measures to control and prevent reexport" (zie voetnoot 15, geciteerd aan het begin van hoofdstuk 1, afdeling C. I). Voorts bevestigt Autogerma in haar schrijven van 13 juni 1994 aan Audi (zie voetnoot 62, alwaar een vertaling) betreffende „Export aus Italien":

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

(172) Ook in interne nota's beklemtoont Autogerma dat de erkende dealers de auto's in Italië moeten verkopen. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen vrije wederverkopers en andere kopers, maar alleen tussen de verkoop buiten en binnen Italië. In dit verband zij met name gewezen op de notitie van de bestuursvoorzitter van Autogerma van 28 juni 1994 (zie voetnoot 97, alwaar een vertaling):

„... 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 maakt in de circulaires aan de erkende dealers (zie de in voetnoot 68 vermelde stukken) weliswaar onderscheid tussen eindgebruikers/tussenpersonen en niet tot het distributienet behorende wederverkopers, maar geeft evenwel bij andere gelegenheden de erkende dealers duidelijk te verstaan dat verkoop buiten het contractgebied, aan wie dan ook, ongewenst is.

Er zij met name verwezen naar de notulen van de vergadering van de Werkgroep Marketing UCAV-Autogerma („Protokoll der Sitzung der Arbeitsgruppe Marketing U.C.A.V. — Autogerma /27. 7. 1994") (zie het document in voetnoot 67, alwaar een vertaling):

(Bladzijde 2)

„Scarabel:

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

Dr. Schlesinger:

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

(Bladzijde 4)

„Dr. Schlesinger:

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

(174) Bij schrijven van 21 januari 1995 brengt UCAV aan de erkende dealers verslag uit over de bijeenkomst met Autogerma van 20 januari 1995, waar met betrekking tot het model Golf Variant het volgende werd opgemerkt (zie document en vertaling in voetnoot 66):

(Bladzijde 3)

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

(175) In brieven aan erkende dealers verlangt Autogerma van hen een bevestiging dat zij van verkopen buiten hun contractgebied zullen afzien. De Commissie heeft bij het onderzoek een groot aantal van dergelijke brieven aan erkende dealers gevonden (zie de in voetnoot 65 genoemde stukken). Als voorbeeld wordt hier het schrijven aan de Brenner Garage van 15 november 1993 geciteerd (zie voetnoot 64, alwaar een vertaling):

„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) De door Autogerma gebruikte woorden „vendita organizzata" zijn noch in artikel 3, lid 10, onder a), van de Italiaanse tekst van Verordening (EEG) nr. 123/85, noch in de standaardovereenkomst van Autogerma met de erkende dealers terug te vinden (zie dealerovereenkomst in voetnoot 83). De context waarin de woorden „vendita organizzata" door Autogerma worden gebruikt, maakt duidelijk dat daarmee niet alleen wordt gedoeld op de contractuele verplichting van de dealer om geen contractproducten te verkopen aan wederverkopers die geen deel uitmaken van het distributienet, zoals bepaald in artikel 3, punt 10, onder a), van Verordening (EEG) nr. 123/85. Autogerma gebruikt in feite de woorden „vendita organizzata" steeds in combinatie met de woorden „fuori del territorio contrattuale" („buiten het contractgebied"). Deze toevoeging is overbodig wanneer alleen op de verkoop aan wederverkopers wordt gedoeld, aangezien dit op grond van dealerovereenkomst hoe dan ook ontoelaatbaar is zonder dat daarbij een onderscheid wordt gemaakt naargelang de wederverkoper binnen of buiten het contractgebied van de erkende

dealer is gevestigd (zie de laatste zin van punt 3 van de dealerovereenkomst met Eurocar SpA in voetnoot 83). Bovendien spreekt Autogerma in Duitstalige brieven eveneens van het begrip „außenstehende Verkaufsorganisationen" („externe verkooporganisaties"), waarbij duidelijk tot uitdrukking komt dat daarmee ook niet-Italiaanse VW- en Audi-dealers bedoeld zijn. In dit verband dient te worden gewezen op het in hoofdstuk 1, afdeling C.I, genoemde schrijven van 21 september 1994 (zie voetnoot 14, alwaar een vertaling), waarin het volgende wordt verklaard:

„... 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 gebruikt in andere standaardbrieven aan erkende dealers alleen de woorden „Vendita al di fuori del territorio contrattuale" („verkopen buiten het contractgebied"). Als bewijs hiervoor wordt verwezen naar het in voetnoot 65 genoemde schrijven aan 20 dealers: „Vendita al di fuori del territorio contrattuale" van 24 februari 1995 (Autogerma, AG 000263) alsmede naar de notitie „Elenco Concessionari ai quali è stata inviata lettera del 24.2.1995 per vendita fuori dal territorio contrattuale" (lijst van dealers aan wie het schrijven van 24. 2. 1995 voor verkoop buiten het contractgebied is gezonden), gedateerd 23 februari 1995. In dit standaardschrijven dreigt Autogerma een aantal erkende dealers, waarvan de namen zijn vermeld op de lijst die bij de interne nota is gevoegd, met beëindiging van de dealerovereenkomst indien zij buiten het contractgebied verkopen. Dit bewijst dat Autogerma erop uit is aan alle verkopen buiten het contractgebied een einde te maken ongeacht of het om verkopen aan eindgebruikers, tussenpersonen, andere erkende dealers of vrije wederverkopers gaat.

(178) Bovendien hebben dealers in Trento, Bolzano/Bozen en Silandro/Schlanders, bij wie in het kader van de verificatie een onderzoek werd verricht, aan de Commissie verklaard dat zij herhaaldelijk door Autogerma mondeling erop waren gewezen van uitvoer af te zien. Deze instructie gold ook voor de verkoop aan eindgebruikers (zie het in voetnoot 63 genoemde verslag).

(179) De Commissie is ervan overtuigd, dat Autogerma bewust een onduidelijke formulering koos om de erkende dealers de indruk te geven dat met haar verbod op „Vendita organizzata fuori del territorio contrattuale" ook onderlinge leveringen binnen het officiële net en leveringen aan eindgebruikers/tussenpersonen waren bedoeld. Zo werd vermeden dat er een rechtstreeks verbod werd opgelegd om aan andere erkende dealers, eindgebruikers en tussenpersonen te verkopen, aangezien Autogerma wist — zoals in hoofdstuk 1, afdeling C.I, is uiteengezet — dat enkele elementen van haar strategie strijdig waren met het Europese mededingingsrecht. Autogerma werd in dit optreden gesterkt door de fabrikanten, die eveneens tot voorzichtigheid aanraadden (zie document in voetnoot 17).

b) Beschrijving van de maatregelen

(180) — Bij het toezicht op de dealers wordt geen onderscheid gemaakt tussen de verkoop aan vrije wederverkopers en andere klanten; de erkende dealer moet juist principieel bij iedere verkoop buiten zijn contractgebied Autogerma om toestemming vragen (zie voetnoot 69). In de rapporten aan Autogerma over de resultaten van audits bij dealers worden steeds alle verkopen buiten het contractgebied (zie documenten van voetnoot 44) vermeld.

(181) — Bonussen worden, overeenkomstig „Convenzione B" van de dealerovereenkomst, althans sedert 1987, in beginsel alleen voor verkopen binnen het contractgebied uitgekeerd en sedert januari 1995 alleen op voorwaarde dat het motorvoertuig ook in het contractgebied wordt geregistreerd. Voor deze restrictie wordt in Verordening (EEG) nr. 123/85 geen vrijstelling verleend. Ook voor de 15 %-clausule in deze „Convenzione" — op grond waarvan de bonus ook wordt uitgekeerd voor alle verkopen buiten het contractgebied, voorzover deze niet meer dan 15 % van de totale leveranties van de dealer bedragen — wordt in Verordening (EEG) nr. 123/85 evenmin vrijstelling verleend. Een dergelijk beding is voor de bescherming van het exclusieve en selectieve distributiestelsel niet nodig, aangezien in artikel 3, punt 10, van de verordening ook met dit belang van de fabrikant rekening wordt gehouden. De fabrikant kan de erkende dealer alle verkopen aan niet tot het distributienet behorende dealers verbieden. De fabrikant mag de erkende dealers echter niet de verkoop aan eindgebruikers, tussenpersonen of andere erkende dealers van het distributienet verbieden. In het 15 %-beding wordt echter tussen deze categorieën afnemers geen onderscheid gemaakt: het geldt evenzeer voor de verkoop aan niet tot het distributienet behorende dealers, eindgebruikers, tussenpersonen of andere erkende dealers van het distributienet.

Bovendien worden sedert september 1993 de bonusuitkeringen inderdaad geblokkeerd (zie document in voetnoot 18), zonder dat het besluit daartoe afhangt van het type klant (andere erkende dealers, eindgebruikers, tussenpersonen, vrije wederverkopers) aan wie het motorvoertuig voor uitvoer wordt verkocht.

(182) — Dit geldt eveneens voor de margeregeling. Ook hier maakt Autogerma geen onderscheid naargelang de koper een erkende dealer, eindgebruiker, tussenpersoon of een niet tot het distributienet behorende wederverkoper is. Voor de toekenning van de volledige marge telt alleen of het motorvoertuig al dan niet binnen het contractgebied van de verkopende erkende dealer wordt geregistreerd (zie documenten in voetnoot 85). Hieruit blijkt dat het niet alleen erom gaat de verkoop aan niet tot het distributienet behorende wederverkopers te verhinderen, maar om alle paralleluitvoer uit te sluiten.

(183) — De restrictieve bevoorrading van de Italiaanse markt heeft ten doel alleen in de vraag van Italiaanse afnemers te voorzien (zie document in voetnoot 107). Daardoor worden niet alleen de vrije wederverkopers van hun bevoorradingsbronnen afgesneden, maar ook eindgebruikers, door dezen gevolmachtigde tussenpersonen en andere erkende dealers.

(184) — Het verbod op onderlinge leveringen betreft inhoudelijk alleen verkopen binnen het distributienet. Deze maatregel is bijgevolg evenmin in overeenstemming met artikel 3, punt 10, onder a). Volkswagen was door Autogerma ervan op de hoogte gesteld, dat onderlinge leveringen binnen het dealernet zouden worden belet (zie in dit verband het schrijven van Autogerma van 21 september 1994 in voetnoot 14, geciteerd in hoofdstuk 1, afdeling C.I), maar maakte geen einde aan het mededingingbeperkende gedrag van Autogerma. Audi stemde in met het verbod op onderlinge leveringen binnen het dealernet. Audi was door Autogerma verzocht ervoor te zorgen dat geen onderlinge leveringen binnen het officiële net plaatsvonden (zie document in voetnoot 116). Voorts maakten Duitse erkende dealers bij Audi melding van wederinvoer door andere erkende dealers (zie documenten in voetnoot 115).

2. *Artikel 3, punt 11, van Verordening (EEG) nr. 123/85*

(185) Op grond van artikel 3, punt 11, van de verordening kan de fabrikant de erkende dealers ertoe verplichten, wanneer eindgebruikers voor de aankoop van een motorvoertuig uit het door de overeenkomst bestreken gamma of daarmee overeenstemmende producten een tussenpersoon hebben ingeschakeld, slechts tot verkoop over te gaan indien de tussenpersoon vooraf schriftelijk tot de aankoop van een bepaald motorvoertuig en eventueel de inontvangstneming ervan is gemachtigd. Artikel 3, punt 11, is de enige bepaling in deze verordening waarin de fabrikant respectievelijk de importeur de mogelijkheid wordt geboden de eindgebruiker indirect een verplichting op te leggen in de vorm van een overeenkomst tussen de fabrikant/importeur en de dealer. Andere verplichtingen, zoals het afleggen van de in hoofdstuk 1, afdeling C.II.7, beschreven bindende verklaring, mogen de eindgebruiker niet worden opgelegd. Dit volgt uit het grondbeginsel dat uitzonderingen op het kartelverbod, zoals deze in Verordening (EEG) nr. 123/85 zijn vervat, in enge zin dienen te worden uitgelegd. In dit verband wordt verwezen naar het arrest van het Gerecht van eerste aanleg in de zaak T-9/92, Peugeot ([162]). Vastgesteld moet worden, dat Verordening (EEG) nr. 123/85 geen vrijstelling verleent voor de door Volkswagen en Audi met inschakeling van Autogerma aan de dealers opgelegde verplichting om van de eindgebruikers te verlangen dat zij deze bindende verklaring afleggen.

3. *Artikel 3, punt 10, onder a), en punt 11, van Verordening (EG) nr. 1475/95*

(186) De beoordeling van het gedrag van Volkswagen, Audi, Autogerma en de Italiaanse erkende dealers in het licht van artikel 3, punt 10, onder a), en punt 11, van Verordening (EEG) nr. 123/85 geschiedt volgens dezelfde maatstaven voor de periode vanaf 1 oktober 1996 waarvoor artikel 3, punt 10, onder a), en punt 11, van Verordening (EG) nr. 1475/95 van toepassing is, aangezien die bepalingen ongewijzigd in laatstgenoemde verordening werden overgenomen.

4. *Artikel 6 van Verordening (EG) nr. 1475/95*

(187) Op grond van artikel 6, lid 1, punten 3, 7 en 8, van Verordening (EG) nr. 1475/95 komt de vrijstelling automatisch te vervallen wanneer de partijen concurrentiebeperkingen overeenkomen die niet uitdrukkelijk zijn vrijgesteld. In gevallen als bedoeld in artikel 6, lid 1, punt 3, betreft de niettoepasselijkheid van de vrijstelling alle in de betrokken overeenkomst vervatte concurrentiebeperkende bepalingen, en voor gevallen als bedoeld in artikel 6, lid 1, punten 7 en 8, is de vrijstelling niet van toepassing voor die concurrentiebeperkende bepalingen die ten gunste van de fabrikant werden overeengekomen (artikel 6, lid 2). Het staat aan de nationale rechter zich over de burgerrechtelijke gevolgen van de toepassing van artikel 6 uit te spreken.

II. **Individuele vrijstelling**

(188) De Commissie kan op grond van artikel 85, lid 3, onder bepaalde voorwaarden een individuele vrijstelling van het verbod van artikel 85, lid 1, verlenen. Voorwaarde is evenwel dat de desbetreffende overeenkomst van tevoren naar behoren bij de Commissie is aangemeld. Aangezien Volkswagen, Audi en Autogerma geen van de door hen in het kader van hun marktafschermingsbeleid met de

erkende dealers getroffen overeenkomsten hebben aangemeld en deze overeenkomsten ook niet onder artikel 4, lid 2, punt 1, van Verordening nr. 17. vallen — hieraan nemen namelijk ondernemingen uit verscheidene lidstaten deel en de overeenkomsten hebben betrekking op de in- en uitvoer van goederen tussen lidstaten — is de verlening van een individuele vrijstelling uitgesloten.

(189) Ook wanneer de overeenkomsten wel zouden zijn aangemeld, zouden zij niet kunnen worden vrijgesteld. Zelfs in de veronderstelling dat een dergelijk uitvoerverbod/beperking aan de goederendistributie ten goede komt, neemt dit niet weg dat de consument in ieder geval geen deel heeft in het daaruit voortvloeiende voordeel. De consumenten wordt de mogelijkheid ontnomen van de voordelen van de interne markt gebruik te maken en van de tussen de lidstaten bestaande prijsverschillen voor motorvoertuigen te profiteren; zij worden in hun recht beknot op de interne markt goederen van hun keuze daar te kopen waar zij dat wensen. Deze beknotting van de rechten van de consument wordt duidelijk wanneer men zich rekenschap geeft van de inhoud van de bindende verklaring. Het (de) uitvoerverbod/beperking vormt derhalve een ernstige miskenning van de doelstelling van artikel 85, lid 3, om de consumentenbescherming bestanddeel van de mededingingsregels van de Gemeenschap te doen zijn.

III. **Conclusie**

(190) Het (de) door Volkswagen, Audi en Autogerma opgelegde uitvoerverbod/beperking is niet door Verordening (EEG) nr. 123/85 gedekt.

(191) Voor de periode vanaf 1 oktober 1996 is het (de) door Volkswagen, Audi en Autogerma opgelegde uitvoerverbod/beperking niet door Verordening (EG) nr. 1475/95 gedekt.

(192) Verlening van een individuele vrijstelling is uitgesloten.

(193) Artikel 85, lid 1, is bijgevolg rechtstreeks van toepassing.

C. *Tegenargumenten van Volkswagen AG*

I. **Het argument van gebrekkige bewijskracht van interne documenten**

(194) Volkswagen AG en Audi AG stellen in hun opmerkingen van 12 januari 1997 ten aanzien van de punten van bezwaar, dat de Commissie voor de ten laste gelegde overtredingen van de mededingingsregels zich voor een deel niet op extern bewijsmateriaal baseert, maar op bedrijfsinterne documenten waarin sprake is van dergelijke externe gedragingen. Zij voeren aan, dat er belangenconflicten zijn geweest binnen het concern, met name tussen de distributie- en de financiële sector, maar ook tussen Autogerma en de fabrikanten. En dit zou soms tot tendentieuze verslagen of overdreven voorstellen hebben geleid (zie bladzijde 6, punt 5, van de opmerkingen). De documenten die tussen VW, Audi en Autogerma waren uitgewisseld, zouden alleen de neerslag van een bedrijfsinterne discussie zijn die als zodanig niet relevant zou zijn uit het oogpunt van het mededingingsrecht (zie bladzijde 5, punt 3, van de opmerkingen).

(195) Met deze argumentering wordt voorbijgegaan aan het feit dat de Commissie geen bezwaar maakt tegen het bestaan van mededingingbeperkende afspraken tussen moeder- en dochterondernemingen in de zin van artikel 85, lid 1. In dit verband zou alleen behoeven te worden nagegaan of de correspondentie tussen moeder- en dochterondernemingen relevant zou kunnen zijn uit het oogpunt van het mededingingsrecht. De onderhavige beschikking heeft evenwel betrekking op het feit dat Volkswagen AG en de dochterondernemingen Autogerma en Audi een met de mededinging strijdige overeenkomst hebben aangegaan met derde ondernemingen, te weten de erkende VW/Audi-dealers in Italië. De correspondentie tussen moeder- en dochteronderneming wordt derhalve als bewijs gebruikt voor een met de mededinging strijdige overeenkomst met deze derde ondernemingen.

(196) Het argument van Volkswagen AG dat er belangenconflicten zouden zijn geweest binnen het concern, wordt aangevoerd ten betoge dat het gedrag van Audi en Autogerma niet aan Volkswagen AG kan worden toegerekend. Dat het gedrag van Autogerma en Audi wel degelijk aan Volkswagen AG kan worden toegerekend, wordt uitvoerig in hoofdstuk 2, afdeling F, behandeld, waarnaar hier wordt verwezen.

(197) Voorts zij opgemerkt dat met name de in hoofdstuk 1, afdeling C.I, geciteerde documenten (zie de voetnoten 14, 15, 16 en 18) geen discussiestukken zijn, maar de neerslag van reeds genomen beslissingen. Zo wordt in het memorandum van Autogerma van 26 september 1994 (zie punt 22) verklaard: „... we confirm herewith the main measures taken by Autogerma to control and prevent reexport" (zie voetnoot 15, alwaar een vertaling). Ook het memorandum van Autogerma „Measures to control and prevent reexport" van 15 maart 1995 (zie voetnoot 18) somt de maatregelen op, die in het verleden reeds werden genomen.

II. **Het argument dat de advocaten van Audi aanspraak kunnen maken op het beroepsgeheim**

(198) Audi heeft reeds bij het onderzoek aangevoerd — en dit herhaald in haar schrijven van 2 november 1995 ([163]) — dat de documenten die in het kader van de verificatie bij de juridische afdeling en bij afdeling MI-11 zijn gekopieerd, niet mogen worden gebruikt. De medewerkers van de juridische afde-

ling en het hoofd van de afdeling MI-11 zouden een beroep doen op het „attorney's privilege" aangezien zij als zelfstandige advocaten de technische afdelingen zouden adviseren. Audi erkent evenwel dat al deze medewerkers bij Audi AG in loondienst zijn.

(199) Op grond van artikel 14, lid 1, van Verordening nr. 17 kan de Commissie in het kader van een verificatie onder andere inzage verlangen in de bedrijfsbescheiden. Bedrijfsbescheiden zijn stukken die betrekking hebben op de activiteiten van de onderneming op de betrokken markt. De correspondentie tussen advocaat en cliënt behoort in dat opzicht tot de bescheiden in de zin van artikel 14. Verordening nr. 17 waarborgt de vertrouwelijkheid van de correspondentie tussen advocaat en cliënt, maar alleen op voorwaarde dat de briefwisseling enerzijds in het kader en in het belang van het recht van de cliënt op verdediging plaatsvindt en anderzijds van onafhankelijke advocaten afkomstig is, die niet door een dienstverband aan de cliënt gebonden zijn ([164]). Aan beide voorwaarden is in dit geval niet voldaan. Audi AG kan zich dus niet op het beroepsgeheim beroepen.

III. **Het argument van de grijze invoer in grote aantallen**

(200) Volkswagen AG en Audi AG verklaren in hun opmerkingen van 12 januari 1997 ten aanzien van de punten van bezwaar dat veruit het grootste deel van de wederinvoer uit Italië naar Duitsland en Oostenrijk duidelijk aan te merken viel als ontoelaatbare leveringen aan niet tot de organisatie behorende wederverkopers. De verkoop aan particulieren (eventueel via tussenpersonen) en andere dealers van de distributieorganisatie van VW-Audi zou geen rol van wezenlijke betekenis hebben vervuld (zie punten 14 e.v.).

(201) Het doorslaggevende element voor de juridische beoordeling van de zaak is of verkoop aan eindgebruikers, hetzij rechtstreeks hetzij via tussenpersonen, en aan andere VW/Audi-dealers werd verhinderd, hetgeen inderdaad het geval was (zie hoofdstuk 2, afdeling A en hoofdstuk 2, afdeling B.I.1). Zelfs wanneer slechts een gering aantal verkopen aan eindgebruikers, hun tussenpersonen of aan andere VW/Audi-dealers wordt verhinderd. Dit is echter het geval (zie hoofdstuk 2, afdeling A en hoofdstuk 2, afdeling B.I.1), zelfs wanneer van het voor Volkswagen AG gunstige geval wordt uitgegaan dat het grootste deel van de wederinvoer door onafhankelijke wederverkopers werd verricht. Zelfs wanneer slechts een gering aantal verkopen aan eindgebruikers, hun tussenpersonen of aan andere VW/Audi-dealers werd verhinderd, betekent dit een inbreuk op artikel 85, lid 1. Zoals aangegeven in hoofdstuk 2, afdeling A.IV, is de handel tussen lidstaten merkelijk ongunstig beïnvloed.

D. *Duur van de inbreuk*

(202) De inbreuk kan met zekerheid vanaf 30 december 1987 worden aangetoond. De Commissie baseert zich daarbij op de volgende, in voetnoot 94 genoemde, documenten: bijlage bij de dealerovereenkomst: „Convenzione „B" aggiunta al Contratto di Concessione Autogerma — Prodotti Audi e Volkswagen", gedateerd 30 december 1987 (Autogerma/Brenner Garage, BR 168 tot en met 171); bijlage bij de dealerovereenkomst: „Convenzione „B" aggiunta al Contratto di Concessione Autogerma", gedateerd 28 april 1994 (Autogerma, BR-MF 160 tot en met 167). In deze documenten wordt de bonusregeling uiteengezet. Deze houdt in, dat de bonus in beginsel voor verkopen binnen het contractgebied wordt uitgekeerd. Voor verkopen buiten het contractgebied wordt de bonus slechts uitgekeerd indien deze verkopen niet meer dan 15 % van de totale leveranties van de dealer belopen. Vanaf 1 september 1993 werden de maatregelen ter voorkoming en beperking van paralleluitvoer verscherpt. In het interne memorandum „Measures to control and prevent reexport" van 15 maart 1995 (document geciteerd in hoofdstuk 1, afdeling C.I; zie ook voetnoot 18) somt Autogerma de maatregelen op en geeft zij toe, dat sedert 1 september 1993 de bonus voor alle verkopen buiten het contractgebied niet meer werd betaald.

Uit een andere procedure tegen Volkswagen AG is het de Commissie bekend, dat sedert 13 juni 1996 de bindende verklaring (zie hoofdstuk 1, afdeling C.II.7) in geen enkele lidstaat voor geen enkel merk van het VW-concern meer wordt verlangd.

E. *Artikel 3, lid 1, van Verordening nr. 17*

(203) Ingevolge artikel 3, lid 1, van Verordening nr. 17 kan de Commissie, wanneer zij op verzoek of ambtshalve een inbreuk op de bepalingen van artikel 85 vaststelt, de betrokken ondernemingen verplichten aan de vastgestelde inbreuk een einde te maken.

Om in dit geval aan de vastgestelde inbreuken een einde te maken, en rekening gehouden met het feit dat deze thans nog voortduren (zie hoofdstuk 2, afdeling A.II.2, hoofdstuk 2, afdeling B.I.4, en hoofdstuk 2, afdeling D), dient de Italiaanse erkende dealers te worden medegedeeld, dat de waarschuwingen, instructies en sancties ongeldig worden verklaard. Voorts moeten de overeenkomsten met de Italiaanse erkende dealers met betrekking tot de bonus- en margeregeling worden gewijzigd. Alle erkende dealers in de Gemeenschap moeten erop worden gewezen, dat onderlinge leveringen binnen de Gemeenschap zijn toegestaan en op geen enkele wijze aan sancties kunnen worden onderworpen.

(204) Gezien de ernst van de inbreuk, die in een verhindering van de parallelhandel bestaat, dient de betrokken onderneming een dwangsom te worden opgelegd teneinde de doeltreffendheid van de opgelegde maatregelen te waarborgen.

F. *Adressaat van deze beschikking*

(205) De Commissie stelt Volkswagen AG verantwoordelijk. Audi AG is voor 98,99 % en Autogerma SpA is een volledige dochteronderneming van Volkswagen AG, die daarmee voor hun activiteiten verantwoordelijk is ([165]). Bovendien waren Volkswagen AG de activiteiten van haar dochterondernemingen bekend: in hoofdstuk 1, afdeling C.II.2, is uiteengezet dat zowel Volkswagen als Audi de dealermarge wilden opsplitsen, het bonusbeleid van Autogerma werd door Volkswagen AG goedgekeurd (zie het in hoofdstuk 1, afdeling C.I, genoemde schrijven aan Volkswagen, alsmede de voetnoten 15, 16 en 17 en hoofdstuk 1, afdeling C.II.2), zowel Volkswagen als Audi maakten zich schuldig aan een restrictief leveringsbeleid voor de Italiaanse markt en dit werd derhalve door Volkswagen AG goedgekeurd (hoofdstuk 1, afdeling C.II.4) en tenslotte werd het verbod op onderlinge leveringen door Volkswagen AG goedgekeurd (zie schrijven in hoofdstuk 1, afdeling C.I, voetnoot 16 en hoofdstuk 1, afdeling C.II.5). Volkswagen en Audi zagen toe op de wederinvoer van hun respectieve modellen (zie hoofdstuk 1, afdeling C.I). De praktijk van de bindende verklaringen die de eindgebruikers moesten ondertekenen, werd met medeweten van Volkswagen AG door Autogerma met de erkende dealers overeengekomen (zie hoofdstuk 1, afdeling C.II.7). Ook het gedrag tegenover eindgebruikers wees op een soortgelijke vertragingstaktiek (zie hoofdstuk 1, afdeling C.I.) Het optreden van Autogerma tegenover de erkende dealers was Volkswagen AG bekend en werd door haar goedgekeurd.

G. *Artikel 15 van Verordening nr. 17*

(206) Op grond van artikel 15, lid 2, van Verordening nr. 17 kan de Commissie, binnen de in dat artikel gestelde grenzen, geldboeten opleggen wanneer ondernemingen opzettelijk of uit onachtzaamheid inbreuk hebben gemaakt op artikel 85, lid 1.

(207) De Commissie is van oordeel, dat het in dit geval passend is aan Volkswagen AG een geldboete op te leggen. Aan Audi AG en aan Autogerma SpA wordt geen geldboete opgelegd, aanzien hun gedrag aan Volkswagen AG valt toe te rekenen.

(208) De Italiaanse erkende dealers zijn, als partij bij de overeenkomst met Volkswagen, Audi en Autogerma paralleluitvoer te voorkomen of te beperken, het slachtoffer van het door de wederpartijen gevoerde restrictieve beleid, waarmee zij onder druk hebben ingestemd. De dealers hebben hieraan niet actief meegewerkt en de Commissie legt hen derhalve geen geldboete op.

(209) Bij de vaststelling van het bedrag van de geldboete dient de Commissie rekening te houden met alle relevante omstandigheden, met name de zwaarte en de duur van de inbreuk. De zwaarte hangt af van de aard van de inbreuk, de gevolgen daarvan op de markt en van de omvang van de betrokken markt.

(210) Het feit dat paralleluitvoer van motorvoertuigen door eindgebruikers en onderlinge leveringen binnen het dealernet worden belemmerd, beïnvloedt het doel van de totstandbrenging van een gemeenschappelijke markt, dat een van de grondbeginselen van het Verdrag is, ongunstig en dient daarom reeds als zeer ernstig te worden beschouwd.

(211) De Commissie heeft reeds tal van gevallen van belemmering van parallelinvoer onderzocht en sedert vele jaren staan de hiervoor geledende regels vast.

(212) Het Volkswagen-concern is de autofabrikant met het hoogste marktaandeel in de Europese Gemeenschap.

(213) De inbreuk heeft rechtstreeks gevolgen gehad op de Italiaanse markt voor de verkoop van nieuwe motorvoertuigen door het aanmerkelijk bemoeilijken, en zelfs tijdelijk volledig verhinderen, van de verkoop van motorvoertuigen voor paralleluitvoer door eindgebruikers. Tevens had de inbreuk gevolgen op de markt voor nieuwe motorvoertuigen, met name in Duitsland en in Oostenrijk, maar ook op de markten in de overige lidstaten. De dealers op deze markten werden van prijsconcurrentie van uit Italië afgeschermd.

(214) Volkswagen AG wist, dat de maatregelen ten doel hadden of ten minste de mogelijkheid boden paralleluitvoer van motorvoertuigen uit Italië door eindgebruikers, maar ook door tussenpersonen te belemmeren en de mededinging te beperken. Volkswagen AG was zich ervan bewust dat haar gedrag op artikel 85 inbreuk maakte. Zoals uit de interne mededeling/nota „Reimporte Italien" van 23 februari 1995 (zie voetnoot 80) blijkt, was het Volkswagen AG duidelijk hoe het met het margebeleid zat en heeft zij deze regeling zelf aangemerkt als „sehr bußgeldverdächtig" (dat wil zeggen dat hiervoor zeer waarschijnlijk een geldboete zou worden opgelegd). Dit geldt ook voor het toezicht op de dealers en van het hen opleggen van sancties. In een mededeling van Audi AG (zie voetnoot 17) staat dat „er een zeker risico aan verbonden was" om de in Italië getroffen maatregelen „met de belemmering van wederinvoer in verband te brengen ..." en wordt voorgesteld om de maatregelen in Italië „mondeling aan de regio's mede te delen". Bovendien werden de stukken die op het (de) uitvoerverbod/beperking betrekking hadden of

daarmee verband hielden, steeds als „vertrouwelijk" of „strikt vertrouwelijk" aangemerkt (zie hoofdstuk 1, afdeling C.II.1.b), en de in de voetnoten 74 tot en met 77 genoemde stukken). Uit dit alles blijkt, dat Volkswagen AG de inbreuk op artikel 85 opzettelijk heeft begaan ([166]).

(215) Alles welbeschouwd is de door Volkswagen AG begane inbreuk op artikel 85 zeer ernstig. Dit geldt zowel voor de vanaf 31 december 1987 toegepaste bonusregeling (zie de punten 73 en volgende) als voor de versterkende maatregelen (zie de punten 82 tot 99) die in de jaren 1993, 1994 en 1995 werden genomen om de parallelhandel verder te bemoeilijken of te verhinderen. Derhalve dient voor deze inbreuk een geldboete te worden opgelegd die de zware inbreuk op gepaste wijze bestraft en die door haar afschrikkende werking herhaling uitsluit. 50 miljoen ECU is naar het oordeel van de Commissie een voor deze inbreuk passend bedrag als grondslag voor de bepaling van de hoogte van de geldboete.

(216) Een andere factor die de hoogte van de geldboete bepaalt, is, overeenkomstig artikel 15, lid 2, van Verordening nr. 17 de duur van de inbreuk. De Volkswagen AG ten laste gelegde inbreuk valt op althans vanaf 30 december 1987 vast te stellen. De inbreuk heeft tot op heden niet volledig een einde genomen.

(217) De inbreuk heeft meer dan tien jaar geduurd en was dus van zeer lange duur. Overeenkomstig de richtsnoeren voor de berekening van geldboete die uit hoofde van artikel 15, lid 2, van Verordening nr. 17 en artikel 65, lid 5, van van het EGKS-Verdrag worden opgelegd (PB C 9 van 14. 1. 1998, blz. 3), kan het voor de zwaarte van de inbreuk vastgestelde bedrag voor elk jaar van de inbreuk met ten hoogste 10 % worden verhoogd. Voor de periode tussen 1988 en 1992 en voor het jaar 1997 is de Commissie van oordeel dat een verhoging van 5 % per jaar passend is. De intensiteit van de inbreuk is in de periode tussen 1993 en 1996, waarin een groot aantal maatregelen werd genomen die de inbreuk versterkten, toegenomen. Voor elk van deze jaren is naar het oordeel van de Commissie een verhoging van het vastgesteld bedrag met het maximumpercentage van 10 % passend. Dit leidt tot een verhoging van het in punt 215 genoemde bedrag met 35 miljoen ECU tot een basisbedrag van 85 miljoen ECU.

(218) Voorts dient bij de vaststelling van de geldboete rekening te worden gehouden met verzwarende en verzachtende omstandigheden.

(219) De Commissie heeft juist met betrekking tot de situatie in Italië in twee brieven aan Volkswagen AG (schrijven van DG IV van 24 februari 1995 (*D/12803) en van 2 mei 1995 (*D/15797)) erop gewezen, dat verhindering/beperking van paralleluitvoer uit Italië een inbreuk op de mededingingsregels van de Gemeenschap zou betekenen. Uit de nota „Reimporte Italien" van 24 maart 1995 (zie voetnoot 91) die de Commissie bij de verificatie heeft aangetroffen, blijkt dat althans over de eerste brief van de Commissie door VW en Audi overleg is gevoerd zonder dat die beide ondernemingen hieruit de juridisch noodzakelijke consequenties hebben getrokken. Autogerma heeft weliswaar (zie voetnoot 68) op 16 maart 1995 aan de dealers een circulaire doen uitgaan, die ook aan de Commissie werd verstrekt, waarin de dealers aan het bepaalde in Verordening (EEG) nr. 123/85 en aan hun dealerovereenkomsten worden herinnerd. In de praktijk werd er echter niet voor gezorgd, dat de daaraan voorafgaand ingevoerde belemmeringen van de verkoop aan eindgebruikers en aan de door deze gevolmachtigde tussenpersonen werden weggenomen. Met name werden er geen dienovereenkomstige wijzigingen in de dealerovereenkomsten aangebracht. Het feit dat Volkswagen AG de inbreuk na de brieven van de Commissie niet beëindigd heeft en terzelfdertijd evenwel de Commissie deed geloven dat de inbreuken werden beëindigd, wordt bij de vaststelling van de hoogte van de geldboete als een verzwarende omstandigheid beschouwd.

(220) Daarbij komt als nog een verzwarende omstandigheid, het feit dat Volkswagen AG de economische afhankelijkheid die tussen een autofabrikant en zijn dealers bestaat, heeft aangewend om de verkoop door de dealers aan niet in het contractgebied woonachtige eindgebruikers, te belemmeren en te verhinderen. Hierdoor heeft een groot aantal Italiaanse erkende dealers, die rechtens en economisch zelfstandige ondernemingen zijn, in sommige gevallen een aanzienlijk omzetverlies geleden. De door Volkswagen AG en haar concernondernemingen op de dealers uitgeoefende druk kende zijn hoogtepunt met de dreiging van contractopzegging voor meer dan 50 erkende dealers, indien zij met de verkoop van motorvoertuigen aan buitenlandse kopers, waartoe ook eindgebruikers behoorden, zouden doorgaan. In twaalf gevallen tenslotte werd de dealerovereenkomst opgezegd en werd daardoor het voortbestaan van de betrokken ondernemingen in hoge mate in gevaar gebracht (zie de punten 93 en 94, 142 en 177).

(221) Met betrekking tot deze verzwarende omstandigheden komt een verhoging van de geldboete met 20 %, dit wil zeggen met 17 miljoen ECU, gerechtvaardigd voor.

(222) De Italiaanse lire heeft in september 1992 en in maart 1995 sterke waardevermindering ondergaan.

In haar mededeling ([167]) met betrekking tot de gevolgen van de muntschommelingen voor de interne markt heeft de Commissie vastgesteld, dat de automobielsector bijzonder gevoelig is voor muntschommelingen en dat de exporteurs van landen waar de munt is geherwaardeerd, in landen waar de munt in waarde is gedaald, op moeilijkheden zijn gestuit.

Evenwel heeft de Commissie in dezelfde mededeling duidelijk vastgesteld, dat het treffen van mededingingsbeperkende maatregelen in verband met wisselkoersschommelingen in de vorm van belemmeringen van de parallelinvoer duidelijk in strijd is met de communautaire mededingingsregels.

Deze waardevermindering van de Italiaanse lire kan voor Volkswagen dus in geen geval een grond zijn om zich aan het mededingingsrecht te onttrekken.

Bijgevolg kan dit niet als een verzachtende omstandigheid van de berekening van de geldboete worden beschouwd,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

Volkswagen AG heeft samen met haar dochterondernemingen Audi AG en Autogerma SpA inbreuk gemaakt op artikel 85, lid 1, van het EG-Verdrag, doordat zij met de Italiaanse dealers van haar distributienet overeenkomsten heeft gesloten, om de verkoop aan eindgebruikers uit andere lidstaten die ofwel zelf optreden ofwel via een door hen gevolgmachtigde tussenpersoon handelen, alsmede aan in andere lidstaten gevestigde erkende dealers van het distributienet te verbieden of te beperken.

Artikel 2

Volkswagen AG moet aan de in artikel 1 vastgestelde inbreuken onverwijld een einde maken en mag deze niet door beperkingen van gelijke strekking vervangen; zij moet met name uiterlijk binnen twee maanden na de kennisgeving van deze beschikking:

a) de dealerovereenkomst met de Italiaanse erkende dealers in die zin wijzigen, dat de betaling van bonussen niet meer ervan afhankelijk is, of een voertuig binnen het contractgebied of in een andere lidstaat wordt verkocht;

b) de Italiaanse erkende dealers per circulaire mededelen, dat de bij de circulaires van 20 oktober 1994 en 2 november 1994 ingevoerde margeregeling wordt ingetrokken, voorzover de marge bij de verkoop van een voertuig in een andere lidstaat geringer is dan bij een verkoop binnen het contractgebied;

c) de Italiaanse erkende dealers per circulaire mededelen, dat alle beperkingen op onderlinge leveringen aan dealers van het distributienet in andere lidstaten zijn opgeheven en hen erop wijzen, dat de voorafgaande toestemming van de importeur niet meer nodig is en dat geen sancties in de vorm van restrictieve bevoorrading of opzegging van de dealerovereenkomst te duchten zijn wanneer de dealer verkoopt aan eindgebruikers uit andere lidstaten die ofwel zelf optreden ofwel via een door hen gevolmachtigde tussenpersoon handelen;

d) alle erkende dealers van het VW/Audi-distributienet in de Europese Gemeenschap per circulaire mededelen, dat alle beperkingen op onderlinge leveringen vanuit Italië naar andere lidstaten zijn opgeheven;

e) haar dochteronderneming Audi AG opdragen, aan haar contractdealers in de Europese Gemeenschap, een circulaire te richten met de inhoud van de punten a) tot d) en haar dochteronderneming Autogerma SpA opdragen aan haar Italiaanse contractdealers, een circulaire te richten met de inhoud van de punten a) tot c).

Artikel 3

Aan Volkswagen AG wordt wegens de zwaarte van de inbreuk op artikel 85, lid 1, van het EG-Verdrag een geldboete ten bedrage van 102 000 000 miljoen ECU opgelegd.

Artikel 4

De in artikel 3 vastgestelde geldboete moet binnen drie maanden na de kennisgeving van deze beschikking in ECU worden betaald op het hiernavolgende rekeningnummer van de Commissie van de Europese Gemeenschappen:

310-0933000-43
Bank Brussel Lambert
Europees Agentschap
Schumanplein 5
B-1040 Brussel.

Na het verstrijken van deze betalingstermijn is van rechtswege rente verschuldigd tegen de rentevoet, die het Europees Monetair Instituut op de eerste werkdag van de maand waarin deze beschikking is gegeven, voor verrichtingen in ECU berekent, vermeerderd met 3,5 percentpunten, ofwel 7,75 %.

Artikel 5

Met betrekking tot de in artikel 2 genoemde verplichtingen wordt Volkswagen AG voor elke dag verzuim bij de tenuitvoerlegging van deze beschikking een dwangsom van 1 000 (duizend) ECU opgelegd. Het verzuim vangt aan na het verstrijken van de termijn van twee maanden waarin voor de tenuitvoerlegging is voorzien.

Artikel 6

Deze beschikking is gericht tot Volkswagen AG, D-38436 Wolfsburg.

Deze beschikking vormt een executoriale titel overeenkomstig artikel 192 van het EG-Verdrag.

Gedaan te Brussel, 28 januari 1998.

Voor de Commissie
Karel VAN MIERT
Lid van de Commissie

Voetnoten

(De in de voetnoten van * voorziene bescheiden worden door de partijen als „vertrouwelijk", de van ** voorziene bescheiden als „strikt vertrouwelijk" beschouwd)

(1) PB 13 van 21. 2. 1962, blz. 204/62.

(2) PB 127 van 20. 8. 1963, blz. 2268/63.

(3) Memorandum: Italië *(Italien),* gedateerd 19. 9. 1994 (Audi, AU-MW D 32).

(4) Interne nota: Wederinvoer *(Reimporte),* 3. 3. 1994 (Volkswagen, AU-GK D 3); interne nota: Wederinvoer *(Reimporte) Audi,* gedateerd 10. 5. 1994 (Volkswagen, AU-VE G D 38).

(5) Overzicht: In Duitsland toegelaten wederingevoerde motorvoertuigen (Italië) *(In Deutschland zugelassene Re-Importfahrzeuge (Italien)),* gedateerd 6. 4. 1995 (Volkswagen, VW-DB B 9 Sekretariat Santelmann, Akte „Re-Importe"); interne nota: Wederinvoer *(Re-Importe) Audi,* gedateerd 8. 5. 1995 (Volkswagen, AU-VE D 106).

(6) Interne nota: Wederinvoer *(Reimporte),* gedateerd 3. 3. 1994 (Volkswagen, AU-GK D 3); interne nota: Wederinvoer *(Reimporte) Audi,* gedateerd 10. 5. 1994 (Volkswagen, AU-VE G D 38); interne nota: Wederinvoer *(Re-Importe) Audi,* gedateerd 9. 2. 1995 (Volkswagen, AU-VE C D 78); interne nota: Wederinvoer *(Re-Importe) Audi,* gedateerd 8. 5. 1995 (Volkswagen, AU-VE D 106); interne nota: Wederinvoer *(Re-Importe) Audi,* gedateerd 21. 8. 1995 (VW, AU-KS B 6).

(7) Interne nota: *(Reimporte)* van 3. 3. 1994 (Volkswagen, reeds aangehaald, voetnoot 4); interne nota: Wederinvoer *(Re-Importe) VW,* gedateerd 8. 5. 1995 (Volkswagen, AG 000345).

(8) Overzicht: Grijze markt/Project *(Graumarkt/Projekt),* gedateerd 1/95 (Audi, AU-VE C D 85); overzicht: Grijze markt Italië *(Graumarkt Italien),* gedateerd 5. 2. 1995 (Audi, AU-VE C D 86); overzicht: Verkoop van nieuwe motorvoertuigen buiten contractgebied *(Vendite veicoli nuovi fuori territorio),* gedateerd 17. 2. 1995 (Audi, AU-VE G D 28).

(9) Interne nota: *Reimporte,* gedateerd 3. 3. 1994 (Volkswagen, reeds aangehaald, voetnoot 5); overzicht: *In Deutschland zugelassene Re-Importfahrzeuge (Italien),* gedateerd 6. 4. 1995, (reeds aangehaald, voetnoot 5); interne nota *Re-Importe VW,* gedateerd 8. 5. 1995 (Volkswagen, reeds aangehaald, voetnoot 7).

(10) Interne nota: *Reimporte,* gedateerd 3. 3. 1994 (Volkswagen, reeds aangehaald, voetnoot 4); interne nota: *Re-Importe Audi,* gedateerd 8. 5. 1995 (Volkswagen, reeds aangehaald, voetnoot 6).

(11) Autoprijzen in de Europese Unie, Commissie van de Europese Gemeenschappen, Directoraat-generaal IV — Mededinging, diverse uitgaven.

(12) Details over modellen en berekeningen zijn vervat in de persberichten over deze studies: IP(93) 545 van 1. 7. 1993; IP(93) 1201 van 22. 12. 1993; IP(94) 704 van 26. 7. 1994; IP/95/50 van 19. 1. 1995; IP/95/768 van 24. 7. 1995 en IP/96/145 van 15. 2. 1996. Cijfers voor Oostenrijk zijn slechts sinds de toetreding op 1 januari 1995 beschikbaar.

(13) PB L 15 van 18. 1. 1985, blz. 16, en PB L 145 van 29. 6. 1995, blz. 25.

(14) Vertaling van het in het Duits gestelde schrijven aan Volkswagen: *Parallelexporte,* gedateerd 21. 9. 1994 (Autogerma, AG 000878):

„. . . Bij de gehele Italiaanse verkooporganisatie bestaat grote bezorgdheid over het bereiken van de verkoopdoelstellingen en over de noodzaak de tot op heden behaalde verkoopsuccessen te handhaven. Deze noodzaak heeft ertoe geleid dat enkele partners, onder druk van bepaalde externe verkooporganisaties (waaronder talrijke buitenlandse Volkswagen- en Audi-dealers), ook verkoopactiviteiten ontplooien in gebieden die ver van het contractueel vastgelegde gebied liggen, vaak zelfs in het buitenland.

Het optreden van Autogerma is daarom erop gericht de Volkswagen/Audi-dealers erop te wijzen binnen de contractueel vastgelegde gebieden te blijven, waarbij controles op de naleving van het contract, met name ten aanzien van de verkoopactiviteiten in het contractgebied zelf, bij elke dealer afzonderlijk worden uitgevoerd (naar aanleiding hiervan zijn zes dealercontracten opgezegd met inachtneming van de overeengekomen opzegtermijn, dus per eind 1994/medio 1995). Voor andere dealers zijn wij voornemens de niet-naleving van het contract in te roepen op basis van enige „auditresultaten" met betrekking tot afleveringen, teneinde gedetailleerder gegevens over de eindverbruikers van de motorvoertuigen te verkrijgen.

Deze benadering zullen wij in de verkooporganisatie zelf uitwerken; het plan behelst een nieuwe en nog belangrijker margestructuur, waarbij het percentage voor de maggiori sconti (bonus), die afhankelijk is van het bereiken van de kwantitatieve en kwalitatieve verplichtingen in het contract, hoger en het vaste percentage op de facturen voor de voertuigen lager wordt. Hierdoor wordt een betere verdeling van de marges bereikt . . .

Bijlage bij het schrijven COMIORG/EP/st. van 21 september 1994:

Verkoop buiten het contractgebied en/of via niet-erkende kanalen

Preventieve maatregelen	*Controlemaatregelen*	*Sancties*
1. Algemene vingerwijzing bij elke bespreking	1. Controle op verkoop/registraties	1. Mondelinge vermaning
2. Directe vingerwijzing naar aanleiding van elke bespreking	2. Audit	2. Schriftelijke waarschuwing
3. Schriftelijke vermaning tot naleving contract	3. Onderzoek buiten contractgebied	3. Inhouding maggior sconto (bonus)
		4. Opzegging dealercontract . . .".

([15]) Vertaling van het in het Engels gestelde schrijven van Autogerma (AG 000905) gedateerd 26. 9. 1994 ** aan Volkswagen: „Maatregelen om wederuitvoer te controleren en te verhinderen":

„. . . Onder verwijzing naar ons gesprek in Verona op donderdag 15 en vrijdag 16 september (de heren Schlesinger, Bertino, De Simone, Wichmann en Kuhn) en de daaropvolgende telefoongesprekken over het onderwerp bevestigen wij hierbij de belangrijkste door Autogerma getroffen maatregelen om de wederuitvoer te controleren en te verhinderen:

— circulaires aan de dealers waarin de, door de in Verordening (EEG) nr. 123/85 vervatte EG-richtsnoeren getrokken grenzen worden uitgelegd;

— onevenredige toename van de catalogusprijzen (met de bekende gevolgen voor de prijsindex en de verkoopaantallen);

— controles bij de verdachte dealers;

— nadrukkelijke aanbeveling van de bestuursvoorzitter van Autogerma op de dealerbijeenkomst van 14 juli 1994 te Verona om de ingevoerde voertuigen *in* Italië en vooral *in* hun eigen contractgebied te verkopen;

— dezelfde aanbeveling op de aan marketing gewijde dealergroepsbijeenkomst van 27 juli te Verona;

— tijdens het congres over de invoering van het nieuwe model Polo op 3 en 4 september te Parijs herhaalde de bestuursvoorzitter van Autogerma het concept;

— tijdens de bijeenkomst van het dealercomité te Parijs op 4 september sprak de heer Schlesinger duidelijke taal om de wederuitvoer van de nieuwe Polo en in het algemeen van de door Autogerma ingevoerde auto's te vermijden;

— in een interne nota van 28 juni aan het bestuur van Autogerma nam de bestuursvoorzitter de goedkeuring van de kwartaalbonus voor alle extraterritoriale verkoop op zich;

— de voor alle verkoop buiten het contractgebied ingehouden kwartaalbonus wordt met ingang van het volgende kwartaal slechts op basis van registratie van de auto betaald;

— ook voor de promotionele activiteiten die overwegend de eindgebruiker ten goede komen, is registratie in Italië vereist voor de toekenning van de voordelen, die algemeen uit accessoires, terugkoopgaranties of financieringsmogelijkheden bestaan;

— dealerbestellingen worden dagelijks gecontroleerd. Bestellingen die meer dan 10 % van de vraag bedragen, behoeven bijzondere goedkeuring om te worden aanvaard;

— specifieke brieven worden aan dealers die in de wederuitvoer zijn verwikkeld, gericht om hen te ontmoedigen;

— verdachte buitenlandse kopers moeten zich schriftelijk ertoe verplichten de wagen niet vóór een minimumaantal maanden te wederverkopen; in de overeenkomst zijn sancties voorzien;

— herhaaldelijk inbreuk plegende dealers krijgen de wacht aangezet (tot dusver is dit bij een zestal gebeurd). Van dit middel zal echter met zorgvuldigheid gebruik worden gemaakt om rechtzaken en de daarmee gemoeide kosten, met inbegrip van schade voor het imago, te voorkomen. Bovendien kan vervanging van deze dealers momenteel moeilijk of onmogelijk blijken. Dit brengt extra moeilijkheden voor de geografische dekking mee;

— uitbreiding van de voorraden van Autogerma om de financiële investeringen van de dealers te verlagen. Hierdoor wordt voorkomen dat dealers ongewenste verkoopkanalen zoeken. Door dit beleid hebben wij in Autogerma nog de volgende zeer oude onverkochte voorraden:

Ouder dan 14 maanden	41
Ouder dan 13 maanden	48
Ouder dan 12 maanden	323
Ouder dan 11 maanden	656
Ouder dan 10 maanden	915
Ouder dan 9 maanden	1 460
Totaal	3 443

— de promotieactiviteiten worden erop gericht bij het inbouwen van de accessoires toegevoegde waarde te bieden. Dit voorkomt dat dealers de bijkomende marge voor de wederuitvoer gebruiken;

— vertegenwoordigers ter plaatse zien op de situatie toe en brengen verslag uit van eventuele wederuitvoeractiviteiten van de dealers;

— de distributie van de nieuwe Polo wordt streng gecontroleerd. Dealers met wederuitvoeractiviteiten in het verleden krijgen minder voertuigen aangeleverd;

— onze marketingafdeling onderzoekt de mogelijkheid van nieuwe actievormen in Italië die elders onbekend zijn. Daarmee zou in 1995 kunnen worden begonnen.

Wij zijn ervan overtuigd dat wij met deze maatregelen de wederuitvoer drastisch kunnen verminderen, indien ook in Duitsland maatregelen worden genomen met de Duitse dealers, die voortdurend nieuwe wagens zoeken en zich daartoe rechtstreeks tot onze dealers wenden, en indien het ondernemingen als VAGAS wordt belet interessante aanbiedingen te doen aan onze dealers die zich thans in de rode cijfers bevinden . . .".

([16]) Vertaling van het in het Duits gestelde memorandum van Volkswagen, VW-KH HDK *Re-Exporte*, gedateerd 6. 2. 1995, getiteld „Maatregelen van Autogerma om wederuitvoer te vermijden":

„. . .

— schriftelijke informatie (handel) over EU-richtlijn (EEG) nr. 123/85;

— herhaalde audits bij diverse dealers. Waarschuwingen, lagere bonussen, elf opzeggingen (bedreigde hoeveelheden: ongeveer 8 800 voertuigen in 1995) — zie bijlage;

— bonus (kwartaal) wordt betaald op basis van voertuigregistratie in contractgebied;

— buitenproportionele verhogingen van de catalogusprijs;

— vermijding op detailhandelsniveau van het aanhouden van te grote voorraden;

— margesplitsing voor de Polo A 03:

  — 8 % direct bij facturering,

  — 5 % bij bewijs van nieuwe registratie in contractgebied,

  — 3 % bonus (doelstelling, tevredenheid klant, kwaliteitsnormen);

— overige (zie schrijven AG van 26. 9. 1994) . . .".

([17]) Memorandum: „Grijze invoer Italië" *(Grauimporte Italien)*, gedateerd 12. 12. 1994 (Audi, AU-DH C Doc 1).

([18]) Memorandum: „Maatregelen ter controle en voorkoming van wederuitvoer": *(Measures to control and prevent reexport)*, gedateerd 15. 3. 1995 (Autogerma, AG 000253):

„Maatregelen ter controle en verhindering van wederuitvoer

Periode	Preventieve maatregelen	Periode	Controle-maatregelen	Periode	Sancties
15.10.91-28.1.93-1.7.93 11.8.93-12.10.93-15.10.93 6.6.94-21.3.95 (klaar)	Circulaires over grenzen van EG-verordening (EEG) nr. 123/85	Sinds 2 FMP 94	Levering en registratiecontrole	Periodiek	Bijeenkomst met dealer en aanmaningen
Periodiek	Dringende aanbeveling tijdens algemene vergadering	Sinds 2 FMP 94	Audits bij verdachte dealers	7.12.1993 en 24.2.1995	Waarschuwingsbrief (76-20)
Periodiek	Dringende aanbeveling tijdens vergadering met de dealer	Sinds 2 FMP 94	Dagelijkse controle van dealerbestellingen	Sinds 3 FMP 93	Kwartaalbonus ingehouden voor verkoop buiten gebied
		Sinds 2° F.M.P. 94	Registratiedocumenten verlangd voor betaling promotieacties	Sinds 1° F.M.P 95	Kwartaalbonus slechts betaald bij registratie
		Sinds 3° F.M.P. 94	Controle van distributie Polo en A4	Sinds 6/94	Opzegging dealer-contracten

Organizzazione 15. 3. 1995, GD control"

[opmerking van de Commissie: de tijdsaanduidingen in deze memo moeten als volgt worden gelezen: „2° F.M.P. 94" betekent „„second four month" period 94", dus met ingang van 1. 5. 1994; „3° F.M.P. 94" betekent „„third four month" period 94", dus met ingang van 1. 9. 1994; „3° F.M.P. 93" betekent „„third four month" period 93", dus met ingang van 1. 9. 1993; „1° F.M. 95" betekent „„first four month" (period is vermoedelijk vergeten) 95", dus met ingang van 1. 1. 1995].

([19]) Zie bijvoorbeeld het schrijven aan Audi: „Opsporing van gevallen van wederinvoer" *(Ermittlung von Reimporten),* gedateerd 3. 5. 1994 (KBA, AU-VE D 113).

([20]) Schrijven aan Audi: „Opsporing van gevallen van wederinvoer" *(Ermittlung von Reimporten),* gedateerd 20. 4. 1994 (KBA, AU-VE D 114).

([21]) E-mail: „(Weder)invoer, certificaten van conformiteit" (*(Re-) Importe, Herstellerbescheinigungen),* gedateerd 26. 1. 1995 (Audi, AU-KS B 9).

([22]) Bijvoorbeeld overzicht: „Wederinvoer VW 1993" *(Reexporte VW 1993),* gedateerd 30. 3. 1994 (Autogerma, AG 000184).

([23]) De chassisnummers werden onder meer genoteerd aan de hand van de door de klant of door een in diens opdracht handelende, niet tot het distributienet behorende dealer bij de fabrikant ingediende verzoeken om certificaten, die bij de registratie aan de Duitse toelatingsinstanties dienden te worden overgelegd (zie bijvoorbeeld memorandum aan Autogerma: Van particulieren (firma's of verdachte personen) verlangde fabrikantenverklaringen *(Von Privatpersonen (Firmen oder verdächtigten Personen) angeforderte Herstellerbescheinigungen),* ongedateerd (Audi, AU-VE G D 19); memorandum aan Autogerma: „Wederinvoer" *(Reimporte),* gedateerd 12. 1. en 17. 1. 1995 (Audi, AU-MW 11)). Dit certificaat (ook wel „gegevensblad") was sinds 1. 12. 1994 krachtens een voorschrift van het Bondsministerie voor verkeer voor elk (weder-)ingevoerd voertuig vereist (zie e-mail: (Weder) invoer, fabrikantenverklaringen *(Re-) Importe), Herstellerbescheinigungen,* gedateerd 26. 1. 1995 (Audi, AU-KS B 9), hoewel het voorschrift blijkbaar niet in alle deelstaten werd toegepast (fax aan Audi: Optreden tegen wederinvoerders *(Verfahren gegen Reimporteure)),* gedateerd 24. 3. 1995 (Volkswagen, AU-GK E 4).

([24]) Bijvoorbeeld: e-mail aan Autogerma: *RE-Import,* gedateerd 26. 4. 1994 (Audi, AU-GK 3); memorandum: Wederinvoer Italië *(Re-Import Italien),* gedateerd 19. 8. 1994 (Audi, AU-GK D 3); memorandum aan Autogerma: Koopovereenkomsten inzake voertuigen *(Fahrzeug-Kaufverträge),* 26. 1. 1995 (Audi, AU-MW D 27); e-mail aan Autogerma: chassisnr. *(fahrgestellnr),* gedateerd 15. 3. 1995 (Audi, AU-VE D 63); e-mail aan Autogerma: chassisnr. *(fahrgestellnr),* gedateerd 21. 3. 1995 (Audi, AU-VE G D 62).

([25]) Schrijven (fax) aan Audi: *Parallel-Markt,* gedateerd 21. 3. 1995 (Autogerma, AU-VE C D 60).

([26]) Schrijven aan Autogerma: Verkoop van VW- en Audi-voertuigen aan beroepswederverkopers *(Verkauf von Volkswagen und Audi-Fahrzeugen an gewerbliche Wiederverkäufer),* gedateerd 18. 1. 1995 (Volkswagen, AG 000333).

([27]) E-mail aan Audi: *A4 Privat,* gedateerd 24. 2. 1995 (Audi, AU-MW D 3).

([28]) Memorandum: Begeleidend schrijven inzake de grijze markt *(Anschreiben Graumarkt),* gedateerd 16. 3. 1995 en overeenkomstige circulaire aan dealers, gedateerd 14. 3. 1995 (Audi, AU-GK D 3).

([29]) *Porsche Austria Gesellschaft m.b.H.* & *Co.* is de importeur voor Volkswagen, Audi en Porsche in Oostenrijk.

([30]) Fax aan Audi: Grijze invoer *(Grauimport),* gedateerd 18. 5. 1995 (Porsche Austria, AU-VE 2).

([31]) Fax aan Audi: Grijze invoer *(Grauimporte),* gedateerd 27. 3. 1995 (Porsche Austria, AU-VE 5 en WV-KH K-15 HDK, dossier *Re-exporte*); in dit verband ook fax aan Autogerma, gedateerd 5. 7. 1995 (Porsche Austria, AU-VE D 137). Vertaling van het citaat in punt 145:

„... Uit recente gesprekken met de dealers in de betrokken gebieden hebben wij kunnen opmaken dat de kwestie van de grijze invoer tot rust is gekomen. Tot dusver is geen enkele A4 in Oostenrijk vanuit Italië ingevoerd.

De maatregelen die u samen met de Italiaanse importeur hebt genomen, lijken te werken. Daarvoor willen wij u en allen die daaraan hebben meegewerkt, dank zeggen ...".

([32]) Memorandum: Wederinvoer; Standaardbrief *(Reimporte; Standard-Schreiben),* 27.1.1994 (Audi, AU-DH C Doc 7).

([33]) Bijvoorbeeld schrijven aan Wieser, gedateerd 17. 2. 1995 (Audi, AU-KS A 2); Schrijven aan Petersen, gedateerd 3. 4. en 10. 4. 1995 (AU-MW D 3).

([34]) Memorandum: Aanbevelingen voor briefwisseling en inlichtingenverstrekking in geval van verzoeken om inlichtingen van Europese particuliere klanten *(Empfehlungen für Korrespondenzfälle und Auskünfte bei Anfragen europäischer Privatkunden),* ongedateerd (Volkswagen, VW-KH K 35 en 36).

([35]) Fax aan Autogerma: Klant *(Kunde) N. Lenz,* gedateerd 9. 6. 1995 (Volkswagen, VW-KH K 26).

([36]) Bijvoorbeeld schrijven aan Autogerma: *Auto Pedross* — Verkoop aan Duitse particuliere cliënten *(Verkauf an deutsche Privatkunden),* gedateerd 1. 3. 1995 (Volkswagen, VW-SR R 20); schrijven aan de Commissie: Klacht *(Beschwerde),* gedateerd 27. 4. 1995 (Bernhard, VW-DB B 18); notitie: Telefoontje van een klant *(Anruf eines Kunden),* gedateerd 7. 7. 1995 (Volkswagen, VW-KH K-38); schrijven aan Audi: Aankoop van een Audi in Italië *(Kauf eines Audi in Italien),* gedateerd 8. 8. 1995 (Simon, AU-VE G D 12); fax aan Autogerma: Klant *(Kunde) Keppler,* gedateerd 14. 8. 1995 (Volkswagen, AG 000530).

([37]) Bijvoorbeeld schrijven aan Autogerma, gedateerd 7. 2. 1995 (Friedrich, AG 000202).

([38]) Schrijven aan Friedrich: Aankoop van een Polo *(Kauf eines Polo),* gedateerd 24. 2. 1995 (Autogerma, AG 000200; voetnoot 37); met betrekking tot dit schrijven bevestigde Autogerma tegenover Volkswagen de situatie bij de levering; vertaling uit het Duits: „... hebben wij dramatische tekorten voor veel modellen, o.a. Polo en Audi A4" en beval Autogerma derhalve aan de klant naar een Duitse dealer te verwijzen (fax aan Volkswagen: Brieven van de heer D. Friedrich *(Briefe von H. Dieter Friedrich),* gedateerd 27. 1. 1995 (Autogerma, AG 000204; voetnoot 37).

([39]) Bijvoorbeeld schrijven aan Baur: Autoaankoop in Italië *(Autokauf in Italien),* gedateerd 14. 6. 1995 (Autogerma, AG 000269).

([40]) Bijvoorbeeld schrijven aan Volkswagen: *Parallelexporte,* gedateerd 21. 9. 1994 (Autogerma, reeds aangehaald, voetnoot 14).

([41]) Bijvoorbeeld fax aan Autogerma: *Händleraudits Re-Importe Italien,* gedateerd 26. 11. 1993 (Volkswagen, AG 000054); Schrijven aan Audi: *Export von Parallelfahrzeugen,* gedateerd 30. 1. 1995 (Autogerma, AG 000195).

([42]) Memorandum: *Measures to control and prevent reexport,* gedateerd 15. 3. 1995 (Autogerma; reeds aangehaald, voetnoot 18); Schrijven ** aan Audi: *Measures to control and prevent reexport,* gedateerd 26. 9. 1994 (Autogerma; reeds aangehaald, voetnoot 15); memorandum: *Maßnahmen der AUTOGERMA zur Unterbindung von Reexporten aus Italien,* gedateerd 31. 1. 1994 (Autogerma, VW-SR R 6); verslag: *Besuch bei Autogerma,* gedateerd 10. 2. 1995 (Audi, AU-MW D 37).

([43]) Bijvoorbeeld schrijven ** aan Volkswagen: *Measures to control and prevent reexport,* gedateerd 26. 9. 1994 (Autogerma, AG 000634).

([44]) Interne notitie*: *„Auditing sull'attività di vendita della Concessionaria BRENNER GARAGE BZ sino al 30 novembre 1994",* gedateerd 13. 1. 1995 (S.E.V.O., AG 000761); interne notitie*: *„Attività di vendita della Conc.ia Autosacchetti di Gorizia dall' 1/1/94 al 20/5/94",* gedateerd 4. 6. 1994 (S.E.V.O., AG 000865); interne notitie*: *„Attività di vendita della Conc.ia Autosalone Catullo di Trieste dal 16/2/94 al 20/5/94",* gedateerd 4. 6. 1994 (S.E.V.O., AG 000867).

([45]) Bijvoorbeeld interne notitie *: *„Visita alla Conc. a NECKER di Milano/MI — controllo dell'attività di vendita",* gedateerd 17. 12. 1993 (S.E.V.O., AG 000223); interne notitie: *„Attività di vendita della Concessionaria Dorigoni di Trento",* gedateerd 17. 12. 1993 (S.E.V.O., AG 000480).

([46]) Schrijven aan Audi: *Attività di vendita in Paesi esteri,* gedateerd 4. 10. 1993 (Autogerma, AG 000840).

([47]) Verslag: *Besuch bei Autogerma,* gedateerd 10. 2. 1995 (Audi, reeds aangehaald, voetnoot 42).

([48]) Schrijven aan Volkswagen: *Measures to control and prevent reexport,* gedateerd 26. 9. 1994 (Autogerma, reeds aangehaald, voetnoot 15).

([49]) Interne nota: *Ergänzung zur Rücksprache 027 vom 19. Juli 94 . . .,* gedateerd 12. 9. 1994 (Volkswagen, reeds aangehaald in voetnoot 71); memorandum: *Maßnahmen durch Antogerma zur Vermeidung von Re-Exporten,* gedateerd 6. 2. 1995 (Volkswagen, reeds aangehaald, voetnoot 16).

([50]) Interne nota: *Grauimporte Polo,* gedateerd 7. 2. 1995 (Volkswagen, VW-DB B 25); interne nota: *Abmahnaktion gegen Reimporteure,* gedateerd 13. 1. 1995 (Volkswagen, AU-GK E 1); *Marketingplan Deutschland 1995, Volkswagen Pkw,* gedateerd 10. 1. 1995 (Volkswagen, VW-SD S1 en S2); (handgeschreven) interne nota: Verkoop aan Europese particulieren en „echte" tussenpersonen *(Verkauf an europäische Privatkunden und „echte" Vermittler),* gedateerd 4. 7. 1995 (Volkswagen, VW-KH K-37).

([51]) *Vorlage zur Vorstandssitzung am 13. Februar 1995: Einleitung von Maßnahmen gegen den Graumarkt/ Grauimportmarkt;* 9. 2. 1995 (Audi, AU-MW 1); fax: *Beschluß des Vorstands Audi am 13. Februar 1995,* gedateerd 20. 2. 1995 (Audi, AU-VE C D 79) en uittreksel uit notulen 6/95 bijeenkomst raad van bestuur van 13. 2. 1995: *Einleitung von Maßnahmen gegen den Graumarkt/Grauimportmarkt* (Audi, AU-KS C).

([52]) Circulaire aan dealers: *Graumarkt,* gedateerd 20. 1. 1995 (Audi, AU-KS B 14); memorandum: *Information über Händleranschreiben,* gedateerd 23. 1. 1995 (Audi, AU-VE G D 87).

([53]) Circulaire aan dealers: *Graumarkt/Reimport,* gedateerd 6. 2. 1995 (Audi, AU-VE G D 27); Schrijven aan Autogerma: *Graumarkt/Reimport,* gedateerd 15. 3. 1995 (Audi, AU-VE G D 72).

([54]) Zie bijvoorbeeld notitie: *„Projektbeschreibung: Bekämpfung Graumarkt/Reimporte",* gedateerd 14. 12. 1994 (Audi, AU-VE C D 49).

([55]) *Vorlage zur Vorstandssitzung am 13. Februar 1995,* 9. 2. 1995 (Audi, AU-KS C 12); notitie: *„Graumarkt",* ongedateerd (Audi, AU-KS B 10).

([56]) Zie bijvoorbeeld memorandum: *Bereich Graumarkt Analyse/Unterbindung Reimporte/Graumarkt,* gedateerd 4. 10. 1995 (Audi, AU-VE D 128); interne notitie: *Sachbearbeiter Graumarkt,* gedateerd 9. 2. 1995 (Audi, AU-VE D 103); notitie: *Projektbeschreibung Graumarkt/Reimporte,* gedateerd 14. 12. 1994 (Audi, AU-VE D 130); het citaat in punt 166 luidt, vertaald:

„Projectbeschrijving: maatregelen ter bestrijding van grijze markt/wederinvoer

Taken en doelstellingen

1. Bestrijding van wederinvoer:
   — levering aan Duitsland;
   — illegale uitvoer uit Duitsland;
   — andere landen van de EU.
2. Voorkomen van leveringen aan niet-erkende dealers".

([57]) *Vorlage zur Vorstandssitzung am 13. Februar 1995,* (Audi, reeds aangehaald, voetnoot 55). Vertaling van citaat in punt 167:

„2. Uitgangspositie

Wederinvoer wordt onderverdeeld in:

a) aankopen van Duitse dealers bij andere dealers

b) leveringen aan dealers buiten de organisatie (= grijze-marktdealers) . . .".

([58]) (Handgeschreven) nota, zonder datum (bijlage bij nota: *Stand Maßnahmen gegen Graumarkt, 25. 11. 1994* (Audi, AU-VE C D 71).

([59]) Notulen afdelingsbijeenkomst: *Maßnahmen gegen Graumarkt/Reimporte,* gedateerd 3. 2. 1995 (Audi, AU-KS B 11); *Vorlage zur Vorstandssitzung am 13. 2. 1995,* (Audi, reeds aangehaald, voetnoot 55).

([60]) Zie bijvoorbeeld notitie: *Re-Import,* gedateerd 29. 9. 1994 (Audi, AU-KS B 15).

([61]) Bijvoorbeeld schrijven aan Volkswagen: *Measures to control and prevent reexport,* gedateerd 26. 9. 1994 (Autogerma, reeds aangehaald, voetnoot 15).

([62]) Bijvoorbeeld schrijven * aan Baldan Auto: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale,* gedateerd 20. 10. 1993 (Autogerma, AG 000293); schrijven * aan Silemotori Negro: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale,* gedateerd 9. 3. 1994 (Autogerma, AG 000296); schrijven aan Audi: *Export aus Italien,* gedateerd 13. 6. 1994 (Autogerma, AG 000852); de vertaling van het citaat in punt 118 luidt:

„Hoewel de levertijden voor de Audi 80, tot wel acht maanden, duidelijk konden worden verkort, worden de leveringen aan dealers nog steeds gecontingenteerd. Een dealer die te veel Audi 80-wagens bestelt, zal deze niet afgeleverd krijgen . . .".

Die van het citaat in punt 171 luidt:

„. . . Autogerma heeft deze dealers herhaaldelijk gewaarschuwd om alleen op de Italiaanse binnenlandse markt zaken te doen. Twee dealers zagen hun contract zelfs beëindigd . . .".

Zie tevens schrijven aan Fantini e.a.: *Vendite fuori zona,* gedateerd 6. 3. 1995 (Eurocar, EU-GV 249): „. . . sono assolutamente vietate le vendite all'estero (anche di quelle vetture preventivamente immatricolate in Italia)" (Vertaling: „de verkoop aan het buitenland is strikt verboden (zelfs indien het motorvoertuig eerst in Italië is geregistreerd)"). De vertaling van het citaat in punt 127 luidt:

„. . . Reeds in het verleden hebben wij u op de problematiek van de verkoop buiten het eigen gebied gewezen.

Daar Autogerma niet langer bereid is overmatige verkoop buiten het eigen bevoegdheidsgebied te tolereren, willen wij het volgende duidelijk maken: a) de verkoop aan het buitenland is strikt verboden (zelfs wanneer het motorvoertuig eerst in Italië is geregistreerd); b) alle verkoop buiten het eigen bevoegdheidsgebied boven 15 % van de eigen leveringen van de dealer zal worden bestraft . . .".

([63]) Verslag: *Compte rendu de l'inspection menée chez les revendeurs de Bolzano, Trento et Silandro,* gedateerd oktober 1995 (Commissie).

([64]) Bijvoorbeeld brieven * aan Brenner Garage: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale,* gedateerd 20. 10. 1993 en 15. 11. 1993 (Autogerma, AG 000724 en 000723); het citaat uit het schrijven van 15. 11. 1993 in punt 175 luidt, vertaald, als volgt:

„. . . Betreft: *Verkoopactiviteiten buiten het contractgebied*

Wij verwijzen naar ons eerdere schrijven ORG/EP/cb van 20. 10. 1993 over dit onderwerp.

Tot onze verbazing hebben wij vastgesteld dat u de inhoud van ons schrijven nog niet bevestigd heeft, hetgeen wij niet alleen als zeer belangrijk, maar ook als beslissend voor een correcte organisatie van de verkoopactiviteiten van uw onderneming beschouwen.

Wij willen erop wijzen dat, ingeval wij van u geen antwoord ontvangen, en daarmee geen bevestiging dat u alle verkoopactiviteiten buiten uw contractgebied zult staken, dit de gevolgen zal hebben die zijn uiteengezet in de voorlaatste paragraaf van ons eerdere schrijven.

In afwachting van uw antwoord houdende bevestiging van uw bereidheid de geldende regels in acht te nemen, . . .".

Afzonderlijke brieven aan Autocommerciale S.p.A., Beikircher s.r.l., F.LLI Zicari S.p.A.: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale*, gedateerd 20. 10. 1993 (Autogerma, AG 000289, 000294, 000838); aan Dr. Guy Beretich S.p.A., F.LLI Negro s.r.l., Walter Bonazzi: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale*, gedateerd 26. 11. 1993 (Autogerma, AG 000287, 000631, 000836); schrijven aan Brenner Garage S.p.A.-AG: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale*, gedateerd 29. 11. 1993 (Autogerma, AG 000721); schrijven aan Silvano IOB&C. s.r.l., Eurocar S.p.A.: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale*, gedateerd 9. 3. 1994 (Autogerma, AG 000285, EU 182); schrijven aan Bemi Auto s.r.l.: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale*, gedateerd 4. 5. 1994 (Autogerma, AG 000503); schrijven aan Di Viesto S.p.A.: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale*, gedateerd 18. 7. 1995 (Autogerma, AG 000502).

([65]) Schrijven aan Volkswagen: *Parallelexporte*, gedateerd 14. 6. 1994 (Autogerma, AG 000665 en 000666); schrijven aan 50 dealers: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale con diffida a cessare immediatemente l'attività stessa*, gedateerd 20. 10. 1993 (Autogerma, reeds aangehaald, voetnoot 64) in samenhang met notitie: *Elenco Concessionari cui è stata inviata la lettera con ogetto „Attività di vendita . . .",* gedateerd 24. 11. 1993 (Autogerma, AG 000975) en notitie: *Elenco Concessionari . . .*, gedateerd 11. 3. 1994 (Autogerma, reeds aangehaald, voetnoot 62); schrijven aan 20 dealers: *Vendita al di fuori del territorio contrattuale*, gedateerd 24. 2. 1995 (Autogerma, AG 000263) in samenhang met notitie: *Elenco Concessionari ai quali è stata inviata lettera del 24. 2. 1995 per vendita fuori dal territorio contrattuale*, gedateerd 23. 2. 1995 (Autogerma, AG 000261).

([66]) Circulaire aan dealers: *Relazione su Riunioni 20. 1. 1995*, gedateerd 21. 1. 1995 (UCAV, DO-SG 80 t/m 84); het citaat in punt 174 luidt in vertaling: „Geen van deze auto's mag buiten Autogerma's gebied van verantwoordelijkheid worden verkocht . . .".

([67]) Notulen van de bijeenkomst van werkgroep marketing van U.C.A.V. — AUTOGERMA/27. 7. 1994 (oorspronkelijk: *Verbale della riunione del gruppo di lavoro marketing U.C.A.V. — Autogerma del 27-7-1994*, (Autogerma, aangehaald, voetnoot 97); uitdrukkelijk bevestigd in schrijven aan Volkswagen: *Measures to control and prevent reexport*, gedateerd 26. 9. 1994 (AG, reeds aangehaald, voetnoot 15). Het citaat in punt 173 luidt in vertaling als volgt:

[bladzijde 2]

„Scarabel:

Merkte op dat bijzondere kortingen voor verkoop buiten het contractgebied waren ingehouden voor sommige dealers die juridisch het recht zouden hebben betaling te eisen, althans in theorie. Hij beklemtoonde de noodzaak van een nieuwe discussie over het quotum van 15 % voor toegestane verkoop buiten het contractgebied.

Dr. Schlesinger:

... De speciale korting was slechts een aanvullende korting, bovenop de gebruikelijke kortingen. In het verleden is deze zeer genereus toegepast, en dat ongeveer 20 van de 234 dealers deze speciale korting niet heeft ontvangen, komt doordat deze niet bedoeld is als beloning voor groothandelaars of exporteurs. Wij hebben dit door de vingers gezien, maar zijn nu geneigd om de speciale korting te weigeren voor verkoop buiten het contractgebied, omdat deze wordt toegekend op basis van registraties en niet van leveringen ...

[bladzijde 4]

Dr. Schlesinger:

Verzocht de UCAV de basis te sensibiliseren voor een geslaagde introductie van de nieuwe Polo (beperkte toekenning van kortingen, geen uitvoer) ...".

([68]) Diverse circulaires van 1993 aan dealers: *Regolamento CEE 123/85;* gedateerd 28. 1. 1993; 1. 7. 1993; 11. 8. 1993 *; 12. 10. 1993* (Autogerma, AG 000106, 000094, 000977 en 000978, 000080); circulaire aan dealers: *Regolamento CEE 123/85 Distribuzione selettiva dei veicoli*, gedateerd 16. 3. 1995 (Autogerma, EU-1 t/m 3); notitie: *Measures to control and prevent reexport*; gedateerd 15. 3. 1995 (Autogerma, AG 000620).

([69]) Bijvoorbeeld notitie (pro memoria): *esportazioni parallele*, gedateerd 2. 5. 1995 (Autogerma, AG 000282).

([70]) Gespreksnota: *Colloquio con S.Engmann/Audi*, gedateerd 22. 9. 1995 (Autogerma, AG 000001); interne nota: *Reimporte Italien*, gedateerd 9. 5. 1995 (Volkswagen, AU-VE D 23). Het citaat uit deze nota in punt 165 luidt, vertaald, als volgt:

„Uit de bijgesloten brief van de EG-Commissie blijkt dat zij niet tevreden is met ons schrijven van 30 maart 1995 of met de recente circulaire van Autogerma. De circulaire moet in praktijk worden gebracht, indien wij niet het grote risico van een boete willen lopen.".

([71]) Interne nota: ... *Ergebnis aus den Maßnahmen zur Unterbindung von Re-Export-Aktivitäten*, gedateerd 12. 9. 1994 (Volkswagen, VW-UD PC Piening).

([72]) Bijvoorbeeld: e-mail ** aan Audi: *Gray market/Measures to control and prevent reexport*, gedateerd 23. 9. 1994 (Autogerma, AG 000880 en 000881); (handgeschreven) interne nota: *Riexportazioni dall'Italia alla Germania*, ongedateerd (Autogerma, AG 000498).

([73]) Aanwijzingen bijvoorbeeld in: e-mail*: *Visita Bothe*, gedateerd 22. 3. 1995 (Autogerma, AG 000388).

([74]) Zie de in de voetnoten 15, 42, 43, 72 en 102 aangehaalde en van ** of * voorziene documenten.

([75]) Zie de in de voetnoten 73, 78, 80, 87, 96 en 97 aangehaalde en van * voorziene documenten.

([76]) Zie de in de voetnoten 44, 45, 62 en 64 aangehaalde en van * voorziene documenten.

([77]) Zie de in de voetnoten 123 en 126 aangehaalde en van * voorziene documenten.

([78]) Interne nota *: *Condizioni di fornitura per i veicoli Audi A 4 e Volkswagen Polo*, gedateerd 6. 10. 1994 (Autogerma, AG 000026 en 000027); circulaire aan dealers: *Fatturazione Nuova Polo*, gedateerd 20. 10. 1994 en 2. 11. 1994 (Autogerma, VW-KH K-6 en 7 en voetnoot 85).

([79]) Schrijven aan Volkswagen: *Fakturierung des neuen Polo und Einführung des „Split-Margin"*, gedateerd 24. 10. 1994 en circulaire aan dealers: *Fatturazione Nuova Polo*, gedateerd 20. 10. 1994 (Autogerma, VW-SR R 13).

([80]) Interne nota *: *Reimporte ITALIEN*, gedateerd 23. 2. 1995 (Volkswagen, VW-SR R 21).

([81]) Nota: *Maßnahmen zur Reduzierung von Grauexporten (VW PkW-Italien)*, gedateerd 6. 4. 1995 (Volkswagen, VW-DB B 7 secr. Santelmann, dossier „Re-Importe" of Volkswagen, VW-DB B 16) en met name nota: *Maßnahmen zur Reduzierung von Grauexporten (VW PkW-Italien)*, gedateerd 21. 8. 1995 (Volkswagen), in beide documenten het punt: „Splitsing van de dealermarges bij de Polo" en „Bonusuitkeringen afhankelijk van bestemming van het motorvoertuig" (maar: niet verenigbaar met nieuwe GVO).

([82]) Interne nota: Stand maatregelen tegen de grijze markt, 25. 11. 1994 *(Stand Maßnahmen gegen Graumarkt*, 25. 11. 1994), (Audi), AU-VE D 26). Het citaat in punt 119 luidt in vertaling: „de levering wordt zodanig gestuurd, dat slechts aan de Italiaanse vraag wordt voldaan".

([83]) Bijlage bij de dealerovereenkomst: *Allegato „A" al Contratto di Concessione AUTOGERMA — Prodotti VOLKSWAGEN e Audi*, gedateerd 31. 12. 1991 (Autogerma), BR 33 t/m 44); dealerovereenkomst van Eurocar: *Contratto di Concessione per la Vendita e il Servizio di Assistenza*, gedateerd 30. 12. 1987 (Autogerma/ Eurocar), EU 55-113).

([84]) Overeenkomst: *Convenzione aggiunta al Contratto di Concessione AUTOGERMA — Prodotti Volkswagen e Audi*, gedateerd 28. 12. 1993 (Autogerma), DO 26 t/m 32).

([85]) Circulaire aan dealers: *Fatturazione Nuova Polo*, gedateerd 20. 10. 1994 (Autogerma) en 2. 11. 1994 (Autogerma); zie ook onderhandelingen tussen de dealerorganisatie en Autogerma: *Riunione Consiglio Direttivo U.C.A.V.*, gedateerd 27. 2. 1995 (U.C.A.V., EU 48, 49 en 51) en *Riunione U.C.A.V./AUTOGERMA*, gedateerd 27. 2. 1995 (U.C.A.V., EU 54, 56 en 57). Het citaat uit de circulaire aan alle dealers van 20. 10. 1994 in punt 122 luidt, vertaald, als volgt:

„Om geldige oplossingen van levensgroot belang voor ons en voor de gehele organisatie te vinden voor de zich herhaaldelijk voordoende problemen, die bepaalde ondernemingen tot gedragingen in strijd met het wederzijds belang brengen (zoals verkoop via niet-toegelaten werderverkopers, ongegronde en buitensporige kortingen, verkoop buiten het contractgebied, enz.), werd op dinsdag 18 oktober in Verona met de voorzitter, de vicevoorzitter en enige leden van de UCAV tijdens de bijeenkomst van de ISC-werkgroep een nieuwe kortingstructuur voor de nieuwe Polo behandeld, die er als volgt uitziet:

a) basiskorting direct bij facturering = 8 %

b) „op korte termijn nadien volgende" korting = 5 %

totaal (als voor het voorgaande model) = 13 %

c) extra korting (zelfde mechanisme) = 3 %.

De „nadien volgende" korting onder b) wordt achteraf, doch op korte termijn betaald en berust op de wederzijdse verplichting van ons en van elke dealer van Autogerma om voor het contractgebied te zorgen, waarin zowel Autogerma als de erkende dealer verantwoordelijk zijn voor de algemene benadering, de distributie en de verkoop en de verplichting hebben zich intensief in te spannen om aan de behoeften van de eindgebruikers tegemoet te komen.

Er moet nog worden opgehelderd of het in ons aller belang is het toegestane quotum van 15 % (voor buiten het contractgebied) naar boven of beneden aan te passen.

De UCAV-regiovertegenwoordigers zullen binnenkort conctact met u opnemen om het voorgaande te bespreken en om eventuele ideeën, suggesties of verbeteringen van u te vernemen.

Vervolgens zullen zij onverwijld overleg met ons voeren, zodat Autogerma een definitieve beslissing kan nemen . . .".

([86]) Verslag: *Vérification du 23 et 24 octobre 1995 en Italie/Mutschlechner KG, Bruneck*, gedateerd 26. 10. 1995 (Commissie).

([87]) Bijvoorbeeld interne nota *: *Condizioni di fornitura per i veicoli Audi A4 e Volkswagen Polo*, gedateerd 6. 10. 1994 (Autogerma, zie voetnoot 78); verslag: *Stand Maßnahmen gegen Graumarkt*, gedateerd 12. 10. 1994 (Autogerma, AU-VE G D 51); schrijven aan Audi: *Splitmagergensystem — Audi A4*, gedateerd 10. 11. 1994 (Autogerma, AG 000661).

([88]) Interne nota: *Condizioni di fornitura per i veicoli Audi A4 e Volkswagen Polo*, gedateerd 6. 10. 1994 (Autogerma, reeds aangehaald, voetnoot 78).

([89]) Schrijven aan Audi: *Splitmagergensystem — Audi A4*, gedateerd 10. 11. 1994 (Autogerma, reeds aangehaald, voetnoot 87).

([90]) Verslag: *Besuch bei Autogerma am 12. Oktober 1994, Stand Maßnahmen gegen Graumarkt* (Audi), AG 000895); nota: *Stand Maßnahmen gegen Graumarkt, 8. November 1994*, gedateerd 14. 11. 1994 (Audi), AU-VE D 133).

([91]) Interne nota: *Reimporte Italien*, 24. 3. 1995 (Volkswagen), VW-KH K-16 en 17); nota: *Eingeleitete Maßnahmen durch Autogerma zur Vermeidung von Re-Exporten, verursacht durch Wiederverkäufer*, gedateerd 22. 11. 1994 (Volkswagen), VW-KH K-55 HDK dossier Re-Exporte).

([92]) Circulaire aan dealers: *Graumarkt; Margensystem in Italien*, gedateerd 8. 12. 1994 (Audi, AU-DH C).

([93]) Nota: *Grauimporte Italien*, gedateerd 23. 11. 1994 (Audi, AU-VE D131). Het citaat in punt 138 luidt, vertaald:

„Bijgesloten vindt u de schriftelijke bevestiging van de heer Schlesinger van de aanvullende maatregelen (gedeelde marges) om grijze invoer te voorkomen.

Dit houdt in, dat een dealer die zich met grijze invoer bezighoudt het 5 %-bestanddeel van de marge en de 3 %-bonus verliest, vergelijkbaar met een verdere prijsverhoging van 8 %.

De aanvaarding door de dealers van deze gedeelde marge betekent dat de meerderheid van de dealers bereid is de grijze invoer te verhinderen, omdat de distributiekosten bij de verkoop van een auto meer dan 10 % bedragen.

De dealer zou zeer spoedig een negatieve cash flow voor elke auto hebben".

([94]) Bijlage bij de dealerovereenkomst: *Convenzione „B" aggiunta al Contratto di Concessione AUTOGERMA — Prodotti Audi e VOLKSWAGEN*, gedateerd 30. 12. 1987 (Autogerma/Brenner Garage, BR 168 t/m 171); bijlage bij de dealerovereenkomst: *Convenzione „B" aggiunta al Contratto di Concessione AUTOGERMA*, gedateerd 28. 4. 1994 (Autogerma, BR-MF 160 t/m 167).

([95]) Nota: *Measures to control and prevent reexport*, gedateerd 15. 3. 1995 (Autogerma, reeds aangehaald, voetnoot 18); e-mail aan Audi: *Gray market/Measures to control and prevent reexport*, gedateerd 23. 9. 1994 (Autogerma, reeds aangehaald, voetnoot 72).

([96]) Schrijven aan Volkswagen en Audi: *Parallelexporte*, gedateerd 14. 6. 1994 (Autogerma, AU-VE C D 53); nota: *Measures to control and prevent reexport*, gedateerd 15. 3. 1995 (Autogerma, reeds aangehaald, voetnoot 18) en diverse brieven * aan dealers, bijvoorbeeld aan Eurocar: *Maggior sconto su consegne autoveicoli Volkswagen Audi* . . . , gedateerd 18. 10. 1994 (Autogerma, EU-GV 224) en 8. 6. 1994 (EU-GV 222); aan Brenner Garage:

Maggior sconto su consegne autoveicoli Volkswagen Audi . . . , gedateerd 8. 6. 1994 (Autogerma, BR-MF 228) en 31. 1. 1994 (Autogerma, AG 000713); schrijven aan Autogerma: *Maggior sconto consegne autoveicoli III/ quadr. 93 — Concess, Ancona*, gedateerd 25. 1. 1994 (Bonazzi, AG 000013) en aan Bonazzi: *Maggior sconto su consegne autoveicoli VOLKSWAGEN Audi 3/ quadr. '93*, gedateerd 15. 3. 1994 (Autogerma, AG 000014).

([97]) Nota *: *Elenco nostro fatturato ai Concessionari: totale 1993 e 01/01-30/06/1994*, gedateerd 4. 7. 1994 (Autogerma, AG 000029); interne nota: *Non riconoscimento/trattenuta del Maggior Sconto per vendite fuori zona (compreso esportazioni parallele)*, gedateerd 28. 6. 1994 (Autogerma, AG 000499); interne nota: *Verbale della Riunione del Gruppo di Lavoro Marketing U.C.A.V. — AUTOGERMA*, gedateerd 27. 7. 1994 (Autogerma, AG 000023); e-mail aan Audi: *Gray market/Measures to control and prevent reexport*, gedateerd 23. 9. 1994 (Autogerma, reeds aangehaald, voetnoot 72). Het citaat in punt 172 uit de notitie van 28. 6. 94 luidt in vertaling uit het Italiaans:

„. . . Betreft: *Niet-uitkering/inhouding van de extra bonus voor verkoop buiten het contractgebied (inclusief paralleluitvoer)*

In aansluiting op mijn mondelinge aankondiging wil ik hiermee bevestigen dat voor *elk afzonderlijk geval* van latere toekenning van een extra bonus die opgeschort of ingehouden is voor verkoop buiten het contractgebied of paralleluitvoer mijn schriftelijke toestemming (paraaf en datum) nodig is.

Dit is van zeer groot belang in het licht van de statistieken over leveringen en registraties die in de pers zijn gepubliceerd, werke ons onder meer bij het publiek in een kwaad daglicht stellen en een precieze evaluatie van de marktpositie onmogelijk maken.

Ik herhaal eens te meer dat ons distributienet onze motorvoertuigen in Italië *moet* verkopen (vooral om te kunnen „overleven") en geen „distributieactiviteiten" mag ontplooien buiten het contractgebied.

Zoals bekend verlangt Autogerma reeds lange tijd van de eigen moederondernemingen bijzondere voorwaarden bij de levering, de prijzen, speciale uitrustingen, enz., hetgeen niet dient te worden „doorkruist" door de wederverkoop van onze motorvoertuigen in het buitenland.

Voor nadere inlichtingen kunt u zich tot de ondergetekende richten . . .".

([98]) Bijlage bij de dealerovereenkomst: *Convenzione „B" aggiunta al Contratto di Concessione Autogerma*, gedateerd 31. 12. 1994 (Autogerma, AG 000305 en 000306).

([99]) Verslag: *Stand Maßnahmen gegen Graumarkt*, gedateerd 12. 10. 1994 (Autogerma, reeds aangehaald, voetnoot 87).

([100]) Nota: *Verbali Riunioni U.C.A.V. del 27. 2. 1995*, gedateerd 27. 2. 1995 (UCAV, EU 48, reeds aangehaald, voetnoot 85).

([101]) Zie bijvoorbeeld nota: *Stand Maßnahmen gegen Graumarkt*, gedateerd 25. 11. 1994: de (sinds 18 oktober gefactureerde dealermarges van 5 %, tweemaandelijks betaalbaar bij overlegging van het registratiebewijs „werden naderhand weggenomen" (Audi, reeds aangehaald, voetnoot 58); verslag: *Besuch bei Autogerma am 12. 10. 1994* (Audi, reeds aangehaald, voetnoot 90); memo: *Stand Maßnahmen gegen den Graumarkt, 8. 11. 1994*, gedateerd 14. 11. 1994 (Audi, reeds aangehaald, voetnoot 90).

([102]) Bijvoorbeeld schrijven aan Volkswagen: *Parallelexporte*, gedateerd 14. 6. 1994 (Autogerma, reeds aangehaald, voetnoot 96); e-mail aan Volkswagen en Audi: *Gray market/Measures to control and prevent reexport*, gedateerd 23. 9. 1994 (Autogerma, zie voetnoot 72); schrijven ** aan Volkswagen: *Measures to control and prevent reexport*, gedateerd 26. 9. 1994 (Autogerma, AG 000905); memorandum: *Maßnahmen durch Autogerma zur Vermeidung von Re-Exporten*, gedateerd 6. 2. 1995 (Volkswagen, reeds aangehaald, voetnoot 16); nota: *Re-Exporte*, gedateerd 1. 3. 1994 (Volkswagen, VW-SR R 22). Het citaat in punt 131 luidt, vertaald uit het Duits, als volgt:

„. . . 3. Ondanks de nadelige gevolgen voor de prijs van onze producten in Italië betekende de waardedaling van de lire dat er nu een aanzienlijke prijskloof was tussen de Duitse en de overige markten. Deze situatie gaf aanleiding tot wederuitvoer, met name door dealers in het noorden van Italië (in totaal ongeveer 17 000 Volkswagens naar Duitsland in 1993).

Stand per 20 december 1993, registratiebureau KZA Flensburg.

4. Door:

— audits bij dealers,

— aanmaningen,

— gerichte leveringen,

— korting op bonussen,

— opzeggingen van dealerovereenkomsten (drie in 1993) werd door Autogerma S.p.A. en Volkswagen AG invloed uigeoefend. Daardoor nam de wederuitvoer aanzienlijk af . . .".

([103]) Schrijven * aan Auto Herbert Pedross, gedateerd 6. 3. 1995 (Autogerma, BR-MF 80); schrijven * aan Auto Officina Lanz: *Contributo organizzativo per Sub-Concessionario*, gedateerd 6. 3. 1995 (BR-MF 81).

([104]) Bijvoorbeeld mededeling: *Reimportsituation*, gedateerd 23.10.1995 (Audi, AU-KS B 4): *„Eingeleitete Maßnahmen — ... Streichung der Restmarge"*; (ingevoerde maatregelen — ... annulering aanvullende marge); mededeling *: *Graumarktbericht*, gedateerd 11. 10. 1995 en *Graumarktbericht 9/95*, gedateerd 28. 9. 1995 (Audi, AU-VE G D 1): „4. *Bisherige Maßnahmen und Erfolge, Rückbelastung der zu unrecht erhaltenen Zuschüsse"* (maatregelen en successen tot dusver, terugvordering van de ten onrechte uitgekeerde bedragen); mededeling *: *Graumarktbericht*, gedateerd 8. 9. 1995 en *Graumarktbericht-Statusbericht*, gedateerd 15. 5. 1995 (AU-KS B 2): *„Erfolge 4. Konsequente Belieferungssteuerung/Quotierung mit Einführung des Audi A4 — Einführung eines Händlermargensystems in Italien"* (successen: 4. consequent leveringsbeleid/quotering bij de invoering van de Audi A4); *Situationsbericht Grauimporte K-VSK am 6. 4. 1995*, gedateerd 5. 4. 1995 (Audi, AU-KS B 7) *„Auszahlung der Boni an den Händler nur für Italien zugelassene Fahrzeuge"* (uitkering van de bonussen aan de dealers slechts voor in Italië geregistreerde motorvoertuigen).

([105]) Gespreksnota: *Preisharmonisierung*, gedateerd 30. 8. 1993 (Volkswagen/Audi, AU-VE D 109); in dit verband ook Notulen van de Zevende Conferentie van het Comité van Europese VW/Audi-dealers van 21, 22 en 23. 4. 1994 te Dublin *(Protokoll der 7. Konferenz des Europäischen Händlerbeirats VW/Audi vom 21. bis 23. April 1994 in Dublin)*, gedateerd 22. 4. 1994 (European Dealer Council Volkswagen Audi, WV-KH K-58).

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

([107]) Verslag: *Besprechung am 22 März 1995 in Wolfsburg*, gedateerd 27. 3. 1995 (Volkswagen/Audi, VW-SR R 2).

([108]) Schrijven aan Audi: *Liefersituation Italien*, gedateerd 20. 3. 1995 (Autogerma, AU-DH C); *Protokoll der Sitzung vom 23 März 1995*, gedateerd 23. 3. 1995 (Audi/Autogerma, AU-DH C); schrijven aan Audi: *Stornos Situation Italien*, gedateerd 11. 5. 1995 (Autogerma, AG 000267).

([109]) Nota: *Lieferung von weiteren 8 000 Fahrzeugen für den italienischen Markt*, gedateerd 6. 2. 1995 (Audi, AU-VE G D 82); het citaat in punt 141 luidt, vertaald uit het Duits:

„Levering van 8 000 extra voertuigen voor de Italiaanse markt

De Italiaanse dealers hebben de levering naar Italië van nog eens 8 000 Audi's A4 1995 geëist. Autogerma zou dit reeds aan de Italiaanse dealers hebben toegezegd.

Het oorspronkelijke voornemen was de Italiaanse markt restrictief en gericht van motorvoertuigen te voorzien. Door de toezegging van nog eens 8 000 motorvoertuigen kunnen de Italiaanse dealers zich reeds in dit stadium op de wederuitvoer van Audi A4 voorbereiden en dienovereenkomstige toezeggingen doen aan onafhankelijke importeurs en dealers. De verkoop van de oorspronkelijk toegezegde motorvoertuigen op de markt kan worden verwaarloosd.

Om in Italië een signaal te geven dat de door u aangekondigde restrictieve en op de markt afgestemde leveringen zullen worden gehandhaafd, moet de importeur onmiddellijk in kennis worden gesteld van het besluit van de afdelingsbijeenkomst dat de gevraagde 8 000 voertuigen niet zullen worden geleverd.

Wij verzoeken u Autogerma onverwijld hiervan op de hoogte te brengen en zorg te dragen voor een overeenkomstige mededeling aan de Italiaanse handel.".

Verslag afdelingsbespreking: *Maßnahmen ...*, gedateerd 3. 2. 1995 (Audi, reeds aangehaald, voetnoot 59).

([110]) Nota: *Situationsbericht Grauimporte*, gedateerd 4. 4. 1995 (Audi, AU-VE D 151) of nota: *Status report MI-11/ Vertrieb Inland: Grey-market*, gedateerd 7. 4. 1995 (Audi, AU-VE D 150); bevestigd in mededeling: *Graumarktbericht*, gedateerd 8. 9. 1995 (Audi, voetnoot 104).

([111]) Fax aan Audi: *Volumen Italien 1995*, gedateerd 29. 9. 1995 (Autogerma, AU); fax aan Audi: *Sales volume for Italy*, 1995, met name handgeschreven notitie, gedateerd 6. 10. 1995 (Autogerma, AU-MW 3.1 4).

([112]) Schrijven aan Volkswagen: *Reimporte*, gedateerd 26. 11. 1993 (Autohaus Stadtberg, AG 000848); schrijven aan Audi, gedateerd 11. 2. 1994 (Walter Bechheim, Autohaus, AU-GK D 3).

([113]) Schrijven aan Autohaus Stadtberg: *Reimporte*, gedateerd 7. 12. 1993 (Volkswagen, AG 000847, reeds aangehaald, voetnoot 112); in dit verband ook: Toespraak van de heer Knief op de plenaire bijeenkomst met de heer Dr. Piëch ter gelegenheid van het Europacongres van 8. 9. 1993 te Frankfurt *(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]) Verslag: *Händlermeinung zu den Vertriebsaktivitäten von Audi,* gedateerd 28. 1. 1994 (Audi, AU-GK D 4).

([115]) Faxen aan Audi: *Information*, gedateerd 4. 4. en 15. 5. 1995 (Auto-Reichart, AU-VE C D 69).

([116]) Fax aan Audi: *Deutsche Audi Händler interessiert an Parallelimporte*, gedateerd 5. 10. 1994 (Autogerma, AU-MW D 26); *Rede von Herrn Knief zur Plenum-Veranstaltung mit Herrn Dr. Piëch anläßlich des Europa-Kongresses am 8. September 1993 in Frankfurt* (Volkswagen, reeds aangehaald, voetnoot 113).

([117]) Bijvoorbeeld fax aan Autohaus Müller: *Autokauf in Italien*, gedateerd 11. 9. 1995 (Autogerma, AG 000547).

([118]) Verslag: *Händlermeinung* . . . , (Audi, reeds aangehaald, voetnoot 114).

([119]) Fax aan Volkswagen: *Elenco Concessionari* . . . , gedateerd 24. 11. 1993 (Autogerma, AG 000973 t/m 000975).

([120]) Bijvoorbeeld schrijven aan Negro: *Vendita al di fuori del territorio contrattuale*, gedateerd 24. 2. 1995 (Autogerma, reeds aangehaald, voetnoot 65); schrijven aan Muzzatti: *Vendite organizzate fuori territorio contrattuale — Audi A8*, gedateerd 12. 10. 1994 (Autogerma, AG 000651).

([121]) Schrijven aan Volkswagen: *grey market*, gedateerd 7. 6. 1994 (Autogerma, AG 000851).

([122]) E-mail: *Eccel*, gedateerd 29. 5. 1994 (Autogerma, AG 000795).

([123]) E-mail* aan Volkswagen: Opzeggingen *(Kuendigungen)*, gedateerd 6. 2. 1995 (Autogerma, VW-KH K 52) en fax* aan Volkswagen: Maatregelenprogramma *(Massnahmen programm)*, gedateerd 10. 2. 1995 (Autogerma, VW-SR R 12).

([124]) Notitie: *Grauimporte aus Italien*, gedateerd 20. 2. 1995 (Volkswagen, VW-SR R 17); intern werden „grey exports" echter vaak als eerste reden voor de opzegging gegeven, bijvoorbeeld bij Conti, Beretich, Autosial (nota aan Volkswagen: *grey market*, gedateerd 7. 6. 1994 (Autogerma, reeds aangehaald, voetnoot 121)).

([125]) Verslag: *Besuch bei Autogerma*, gedateerd 10. 2. 1995 (Audi, AG 000039); handgeschreven notitie over e-mail: *Italien*, gedateerd 17. 3. 1995 (Volkswagen, VW-SR R 13).

([126]) Schrijven* aan Eurocar: *Risoluzione Contratto di Concessione Volkswagen e Audi*, gedateerd 15. 9. 1995 (Autogerma, EU-GV 54).

([127]) Circulaire aan dealers: *Regolamento CEE 123/85 Accordi distribuzione autoveicoli*, gedateerd 15. 10. 1993 (Autogerma, AG 000078).

([128]) Circulaire aan dealers: *Regolamento CEE 123/85 Distribuzione selettiva dei veicoli*, gedateerd 16. 3. 1995 (Autogerma, VW-SR R 15; zie diverse koopovereenkomsten, bijvoorbeeld *Wimschneider*, gedateerd 2. 3. 1994 (Iob Silvano & C.Srl, . . .), *Ebenberger*, gedateerd 27. 1. 1995 (Iob Silvano & C.Srl, SI-GV A 211); *Osina*, gedateerd 2. 6. 1995 (Iob Silvano & C.Srl, SI-CM A 57); *Prieler*, gedateerd 16. 8. 1995 (Iob Silvano & C.Srl, SI-CM A 50).

([129]) Schrijven aan Autogerma: *Graumarkt/Reimport*, gedateerd 15. 3. 1995 (Audi, AG 000632).

([130]) Fax aan Audi, gedateerd 3. 4. 1995 (Petersen, AU-KS B 8); vertaling uit het Duits: „. . . kreeg ik van de dealers daar steeds als antwoord dat zij graag aan mij zouden leveren, maar van de importeur geen auto krijgen zodra blijkt dat de koper een Duitser is.".

([131]) Schrijven aan de EG-Commissie, DG 4: *Beschwerde*, gedateerd 27. 4. 1995 (Bernhard, AG 000343 en 000344); vertaling uit het Duits:

„. . . kreeg ik van de chef telefonisch het antwoord dat hij mij als Duiter geen auto mag verkopen (een besluit van Volkswagen AG).".

([132]) Fax aan Volkswagen; vertaling uit het Duits: *Exportverbot Hier: Italien*, gedateerd 27. 4. 1995 (Lenz, VW-KH K-32); vertaling uit het Duits:

„. . . werd mij bij drie VW-dealers meegedeeld dat geen enkele auto mag worden uitgevoerd, en dat men zich strikt aan deze aanwijzing dient te houden. Bepaalde dealers hadden wegens niet-naleving daarvan hun contract reeds verloren.".

([133]) Schrijven aan Autogerma, gedateerd 23. 6. 1995 (Schneider, AG 000444); vertaling uit het Engels:

„Alle dealers zeiden dat het niet mogelijk is een auto voor uitvoer te kopen. Sommige vertelden me dat het niet mogelijk was, omdat zij in de toekomst geen enkele auto meer zouden ontvangen indien zij nog eenmaal een auto voor een Oostenrijker zouden bestellen.".

([134]) Schrijven aan Volkswagen, gedateerd 19. 7. 1995 (Mosser, AU-KS A 1); vertaling uit het Duits:

„Mij werd steeds meegedeeld dat het de garage door de algemene vertegenwoordiger van Audi verboden was de auto's aan buitenlanders te verkopen.".

([135]) Schrijven aan Audi: *Audi A4*, gedateerd 3. 8. 1995 (Bilogan, AU-VE G D 10); vertaling uit het Duits:

„. . . dat de Italiaanse dealers niets mochten verkopen aan personen uit de Bondsrepubliek Duitsland en uit Oostenrijk, naar verluidt op aanwijzing van de fabrikant.".

([136]) Schrijven aan Volkswagen: *Reimport von Polo und Audi A4*, gedateerd augustus 1995 (Albrecht, AG 000566 en 000567); vertaling uit het Duits:

„. . . kregen wij te horen dat wij als Duitsers geen auto van dit model konden krijgen, op aanwijzing van Wolfsburg.".

([137]) Schrijven aan Audi: *Bestellung eines Audi A6 in Italien*, gedateerd 18. 5. 1995 (Baur, AU-VE G D 8); vertaling uit het Duits:

„. . . Het antwoord luidde namelijk eenstemmig, dat zij op represailles van de importeur konden rekenen indien zij ook maar één auto aan Oostenrijk zouden leveren.".

([138]) Schrijven aan Volkswagen: *Ankauf eines KFZ in Italien*, gedateerd 23. 5. 1995 (Gatt Autoreisen, AG 000597 t/m 000599); vertaling uit het Duits:

„Naar aanleiding van mijn herhaalde verzoeken werd mij door Italiaanse VW/Audi-dealers de laatste maanden steeds te kennen gegeven dat het hun door het VW/Audi-concern niet is toegestaan voertuigen aan Oostenrijk te verkopen.".

([139]) Schrijven aan Volkswagen: *VW-Vento aus Reimport*, gedateerd 24. 8. 1995 (Bilogan, AG 000434); vertaling uit het Duits:

„Met een„lichte ondertoon in de stem" werd mij overal verteld dat er „geen leveringsmogelijkheden" voor klanten uit Duitsland bestaan. Vaak werd hier ook nog iets aan toegevoegd."

([140]) Schrijven aan Autogerma: *Letzte Anfrage,* gedateerd 8. 9. 1995 (Autohaus Jungmann, AG 000691 t/m 000697); vertaling uit het Duits:

„Zodra wij de dealer echter vertelden dat deze motorvoertuigen voor privé-personen in Duitsland of Oostenrijk bestemd waren en hem zonder meer een getekende notariële machtiging konden overleggen, wilde geen enkele dealer er meer iets van weten", respectievelijk „Het antwoord van de dealer luidt als volgt: „Wat Audi in Ingolstadt (Duitsland) zegt, weten zij niet, maar zij hebben van hun importeur Autogerma een absoluut exportverbod opgelegd gekregen, ook voor particuliere eindgebruikers," respectievelijk „Een maand geleden heeft ook de Oostenrijkse automobielvereniging ÖMTC getracht in Noord-Italië motorvoertuigen van hun merk te kopen voor eindgebruikers, maar ook die heeft geen enkel voertuig van de dealer ontvangen."".

([141]) Schrijven aan Autogerma, gedateerd 8. 9. 1995 (Hülsdünker, AG 000527); vertaling uit het Duits:

„Hij vertelde me dat hij van de bedrijfsleiding van Auto Brenner de instructie gekregen had geen koopcontract uit te doen gaan vóórdat hij de schriftelijke bevestiging had dat mevrouw (. . .) een motorvoertuig mocht kopen.".

([142]) Diverse brieven aan Autogerma, bijvoorbeeld: *Vendita al di fuori del territorio contrattuale*, gedateerd 6. 3. 1995 (Negro, AG 000016); *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale*, gedateerd 22. 11. 1993 (Brenner Garage, AG 000722); *Vs. rif. ORG/EP/cb int. n/320 del 20. 10. 1993,* gedateerd 2. 11. 1993 (Auto quattro, AG 000290); *Attività di vendita,* gedateerd 29. 10. 1993 (Mandolini, AG 000668); *Attività di vendita organizzata fuori dal territorio contrattuale*, gedateerd 15. 3. 1994, (Iob Silvano, AG 000284).

([143]) Voorbeelden van verzoeken om toestemming: brief aan Autogerma: *Fornitura Volkswagen Passat-Sig. Hampel Thomas*, gedateerd 22. 6. 1995 (Dorigoni, AG 000468); brief aan Autogerma: *Audi 80 Avant 1.6*, gedateerd 19. 12. 1994 (Brenner Garage, AG 000707); notitie: *Oggetto: Colloquio con Sig. Beikircher.-BZ.,* gedateerd 21. 10. 1994 (Autogerma, AG-RG 000650).

([144]) Schrijven aan Autogerma: *Audi A8 PRAT.AG 612845/94*, gedateerd 5. 9. 1994 (Muzzatti, AG 000649), vertaald uit het Duits:

„Wij doen ons best om de auto naar Italië terug te brengen en de klant ertoe te bewegen de registratie te annuleren. Wij betreuren het zeer, dat deze verkoop u problemen met de fabriek heeft opgeleverd.".

([145]) Diverse brieven aan klanten, bijvoorbeeld aan: *Aue*, gedateerd 9. 3. 1995 (Dorigoni, DO-MF 14); *Nowak*, gedateerd 17. 5. 1995 (Dorigoni, DO-SG 2); *Roederer*, gedateerd 18. 5. 1995 (Dorigoni, DO-SG 10); *Rueß*, gedateerd 18. 5. 1995 (Dorigoni, DO-MF 8); *Kleikamp*, gedateerd 27. 6. 1995 (Dorigoni, DO-SG 4); *Autohaus Nordstadt*, gedateerd 22. 8. 1995 (Dorigoni, DO-MF 6); *Gerson*, gedateerd 6. 10. 1995 (Dorigoni, DO-SG 16).

([146]) Brief aan *Deeg*, gedateerd 16. 5. 1995 (Dorigoni, DO-SG 12).

([147]) Bijvoorbeeld diverse brieven aan klanten tussen juli en oktober 1995, (Auto Brenner, lfd. nummers 40, 7, 47, 30, 9, 13, 45, 26, 6, 51, 20, 23, 10, 27, 29, 19, 5, 18, 17, 3, 53, 36, 12, 43, 34, 38, 16, 25, 24, 55, 15, 8, 4, 28, 2, 11, 21, 49, 14.

([148]) E-mail aan Audi: *Neuwagenverkauf an ausländische Kunden*, gedateerd 18. 5. 1995 (Autogerma, AU-DH A 2). Vertaling uit het Duits van het citaat in punt 107:

„. . . zoals blijkt uit de maandelijkse verkoopstatistieken waarover u beschikt, is de verkoop van de nieuwe Audi in het buitenland enorm gedaald . . .. Voorzover wij weten behoudt de dealer zich in het raam van zijn verkoopbeleid het recht voor, levertijden te noemen op basis van zijn quota en zijn traditionele klantenkring te bedienen.".

([149]) Schrijven aan Autogerma: Motorvoertuigenverkoop aan EG-burgers/eindafnemers *(Fahrzeugverkauf an EG-Bürger/Endabnehmer)*, gedateerd 19. 7. 1995 (Audi, AG 000336). Het citaat in punt 107 luidt vertaald uit het Duits: „. . . Helaas verklaren als voorheven veel Italiaanse dealers aan de klant dat de fabrikant of de importeur hen heeft verboden motorvoertuigen aan buitenlandse eindgebruikers te verkopen.".

([150]) Zie HvJEG, arrest van 17. 9. 1985 in gevoegde zaken 25 en 26/84, Ford-Werke AG en Ford of Europe Inc. tegen Commissie van de Europese Gemeenschappen, Jurispr. 1985, blz. 2725; HvJEG, arrest van 24. 10. 1995 in Zaak C-70/93, Bayerische Motorenwerke AG tegen ALD Auto-Leasing D GmbH Jurispr. 1995 blz. I-3439.

([151]) Zie HvJEG, arrest van 25. 10. 1983 in zaak 107/82, Allgemeine Elektricäts-Gesellschaft AEG-Telefunken AG tegen Commissie van de Europese Gemeenschappen, Jurispr. 1983, blz. 3151.

([152]) Zie HvJEG, arrest van 17. 9. 1985, reeds aangehaald, voetnoot 150.

([153]) Zie Beschikking 82/367/EEG van de Commissie, Hasselblad, van 2. 12. 1981 (PB L 161 van 12. 6. 1982, blz. 18, punt 47).

([154]) Zie Beschikking 85/617/EEG van de Commissie, Sperry New Holland, van 16. 12. 1985 (PB L 376 van 31. 12. 1985, blz. 21, punten 54 en 55).

([155]) Zie Beschikking 84/405/EEG van de Commissie, Zinc Producer Group, van 6. 8. 1984 (PB L 220 van 17. 8. 1984, blz. 27, punt 71); Beschikking 85/79/EEG van de Commissie, John Deere, van 14. 12. 1984 (PB L 35 van 7. 2. 1985, blz. 58, punt 26).

([156]) Zie voetnoot 155.

([157]) Zie Beschikking 73/322/EEG van de Commissie, Deutsche Philips GmbH, van 5. 10. 1973 (PB L 293 van 20. 10. 1973, blz. 40); HvJEG, arrest van 21. 2. 1984 in zaak 86/82, Hasselblad (GB) Limited tegen Commissie van de Europese Gemeenschappen, Jurispr. 1984, blz. 883.

([158]) Zie Beschikking 82/367/EEG van de Commissie, reeds aangehaald in voetnoot 153.

([159]) Zie HvJEG, arrest van 14. 12. 1983 in zaak 319/82, Société de Vente de Ciments et Bétons de l'Est SA tegen Kerpen & Kerpen GmbH & Co. KG, Jurispr. 1983, blz. 4173.

([160]) Zie voetnoot 13.

([161]) Zie voetnoot 13.

([162]) Zie Gerecht van eerste aanleg van de EG, arrest van 22. 4. 1993 in zaak T-9/92, Automobiles Peugeot SA en Peugeot SA tegen Commissie van de Europese Gemeenschappen, Jurispr. 1993, blz. II-493.

([163]) Schrijven aan de Commissie: *„Attorneys privilege" in het kader van de verificatie (Attorneys privilege hinsichtlich der Nachprüfung) K(95) 2476/17*, gedateerd 2. 11. 1995 (Audi).

([164]) Zie HvJEG, arrest van 18. 5. 1982 in zaak 155/79, AM & S Europe Limited tegen Commission van de Europese Gemeenschappen, Jurispr. 1982, blz. 1575.

([165]) Zie HvJEG, arrest van 25. 10. 1983, reeds aangehaald in voetnoot 151.

([166]) Zie HvJEG, arrest van 11. 7. 1989 in zaak 246/86, Belasco, e.a. tegen Commissie van de Europese Gemeenschappen, Jurispr. 1989, blz. 2117, r.o. 41 (blz. 2291).

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