II

(Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING
af 28. januar 1998
om en procedure i henhold til EF-traktatens artikel 85
(IV/35.733 — VW)
(Kun den tyske udgave er autentisk)
(EØS-relevant tekst)

(98/273/EF)

Oversigt

Side

DEL 1: SAGSFREMSTILLING

A. BAGGRUNDEN 62
I. Proceduren 62
II. Virksomheder 62
III. Mærkernes stilling på det relevante marked 62

B. PARALLELHANDEL MED BILER AF MÆRKERNE VW OG AUDI 63
I. Paralleleksportens omfang 63
II. Prisforskelle 64

C. KONSTATEREDE AFTALER OG FORMER FOR SAMORDNET PRAKSIS 65
I. Overordnet strategi 65
II. Aftaler og praksis i detaljer 69
1. Sprogbrug 69
2. Margenpolitik 71
3. Bonuspolitik 72
4. Begrænsning af leverancer til det italienske marked 73
5. Leveringsbegrænsninger inden for salgsnettet 73
6. Opsigelse af aftaler 74
7. Forpligtelseserklæring 74

D. RESULTATET AF VOLKSWAGENS, AUDIS OG AUTOGERMAS AFTALER OG PRAKSIS 74
I. Forbrugernes reaktioner 74
II. Forhandlernes adfærd over for Autogerma 75
III. Forhandlernes adfærd over for kunderne 75

Side

DEL 2: RETLIG VURDERING

A. ARTIKEL 85, STK. 1 76

I. Virksomhederne 76

II. Aftaler 76

1. Eksportforbud/-begrænsning 76
2. Aftale 77
3. Konklusioner 79

III. Mærkbar begrænsning af konkurrencen 80

1. Begrænsning af konkurrencen som formål og følge 80
a) formål 80
i) Foranstaltningspakkens konkurrencebegrænsende formål 80
ii) De enkelte foranstaltningers konkurrencebegrænsende formål 81
b) Virkning 82
c) Konklusion 83

2. Mærkbar begrænsning af konkurrencen 83

IV. Mærkbar påvirkning af samhandelen mellem medlemsstater 83

V. Konklusioner 84

B. ARTIKEL 85, STK. 3 84

I. Gruppefritagelsesforordning (EØF) nr. 123/85 og (EF) nr. 1475/95 84

1. Artikel 3, nr. 10, litra a), i forordning (EØF) nr. 123/85 84
a) Sprogbrug 84
b) Foranstaltningernes udformning 88
2. Artikel 3, nr. 11, i forordning (EØF) nr. 123/85 89
3. Artikel 3, nr. 10, litra a), og artikel 11 i forordning (EF) nr. 1475/95 89
4. Artikel 6 i forordning (EF) nr. 1475/95 89

II. Individuel fritagelse 89

III. Konklusion 90

C. VOLKSWAGEN AG's MODARGUMENTER 90

I. Argumentet om interne dokumenters manglende beviskraft 90

II. Argumentet om at kunne gøre advokatprivilegiet gældende for de ved Audi ansatte advokater 90

III. Argumentet om den grå imports store omfang 91

D. OVERTRÆDELSENS VARIGHED 91

E. ARTIKEL 3, STK. 1, FORORDNING Nr. 17 91

F. BESLUTNINGENS ADRESSAT 92

G. ARTIKEL 15 I FORORDNING Nr. 17 92

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning nr. 17 af 6. februar 1962, første forordning om anvendelse af bestemmelserne i traktatens artikel 85 og 86 (*) ([1]), senest ændret ved akten vedrørende Østrigs, Finlands og Sveriges tiltrædelse, særlig artikel 3, artikel 15, stk. 2, og artikel 16, stk. 1,

under henvisning til Kommissionens beslutning af 24. oktober 1996 om at indlede procedure i nærværende sag,

under henvisning til, at de pågældende virksomheder har haft mulighed for at fremsætte deres bemærkninger til de af Kommissionen fremførte klagepunkter i overensstemmelse med artikel 19, stk. 1, i forordning nr. 17 sammenholdt med Kommissionens forordning nr. 99/63/EØF af 25. juli 1963 om udtalelser i henhold til artikel 19, stk. 1 og 2, i Rådets forordning nr. 17 ([2]),

efter høring af Det Rådgivende Udvalg for Kartel- og Monopolspørgsmål, og

ud fra følgende betragtninger:

Del 1

SAGSFREMSTILLING

A. *Baggrunden*

I. **Proceduren**

(1) Siden begyndelsen af 1994 har Kommissionen i stigende grad modtaget breve fra tyske og østrigske endelige forbrugere, der klager over hindringer i forbindelse med køb af nye biler af mærket Volkswagen og Audi i Italien med henblik på efterfølgende reeksport til Tyskland eller Østrig. Kommissionen mente derfor, at der fandtes holdepunkter for, at Volkswagen AG og Audi AG i det mindste fra begyndelsen af 1994 havde indgået aftaler eller samordnet deres praksis med deres fælles importør for Italien Autogerma SpA og forhandlerne i Italien med henblik på ikke at sælge nye biler, primært personbiler, til forbrugere, der er bosiddende i andre medlemsstater end Italien. En sådan markedsafskærmende strategi er omfattet af EF-traktatens artikel 85, stk. 1.

(*) Fodnoter samt oversættelsen af akter, som ikke er gengivet på tysk, er placeret til slut i nærværende beslutning.

(2) Med henblik på at undersøge, om det ud fra disse holdepunkter kunne konkluderes, at der findes en sådan praksis, besluttede Kommissionen den 17. oktober 1995 at foretage kontrolundersøgelser, jf. artikel 14, stk. 3, i forordning nr. 17. Disse kontrolundersøgelser fandt sted den 23. og 24. oktober 1995. Nærværende beslutning er baseret på dokumenter, der blev fundet under kontrolundersøgelserne, samt på klager, som forbrugere har indgivet til Kommissionen.

(3) Der blev foretaget kontrolundersøgelser i følgende virksomheder: Volkswagen AG i Wolfsburg, Audi AG i Ingolstadt, Autogerma SpA i Verona, Auto Brenner SpA i Bozen/Bolzano, Auto Pedross Herbert & Co. i Schlanders/Silandro, Dorigoni SpA i Trento, Eurocar SpA i Udine, IOB Silvano & C. SRL i Gemona, Adriano Mansutti i Tricesimo, Günther Rabanser i Waidbruck/Pontegardena, Mutschlechner S.A.S i Bruneck/Brunico og Franz Nitz i Sterzing/Vipiteno.

II. **Virksomheder**

(4) Volkswagen AG med hjemsted i Wolfsburg er Volkswagen-koncernens holdingselskab og samtidig største og vigtigste enkeltvirksomhed. Koncernens erhvervsmæssige aktiviteter omfatter fremstilling af biler af mærkerne Volkswagen, Audi, Seat og Skoda samt fremstilling af komponenter og dele til det verdensomspændende koncernsamarbejde. Koncernens aktiviteter omfatter desuden industrimotorer, reservedele, finansielle tjenesteydelser og forsikringer.

(5) Volkswagen AG ejer bl.a. 98,99 % af Audi AG, Ingolstadt, samt 100 % af Autogerma SpA Verona. Audi AG's aktiviteter omfatter primært produktion og salg af biler af mærket Audi samt produktion af bildele og motorer. Autogerma SpA importerer biler af mærkerne Volkswagen og Audi med reservedele og tilbehør til Italien.

(6) Den følgende beslutning er således rettet til Volkswagen AG som moderselskab for Audi AG og Autogerma SpA.

III. **Mærkernes stilling på det relevante marked**

(7) De oplysninger, som Kommissionen har til rådighed, tegner følgende billede af personbilsalget for mærkerne Volkswagen og Audi i de sidste tre år i medlemsstaterne (i enheder med markedsandelen i parentes):

År	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) Salget af de to mærker i Italien så i samme tidsrum ud som følger (i enheder med markedsandelen i parentes):

År	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) Salget af de to mærker i Tyskland så i samme tidsrum ud som følger (i enheder med markedsandelen i parentes):

År	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) Salget af de to mærker i Østrig så i samme tidsrum ud som følger (i enheder med markedsandelen i parentes):

År	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 med biler af mærkerne VW og Audi***

I. **Paralleleksportens omfang**

(11) I dokumenter, som er fundet hos Audi, opgøres reeksporten af alle mærker fra Italien for perioden fra januar til juni 1994 til 131 472 biler (ca. 12 % af alle leverancer til kunder i Italien). På grundlag af disse tal blev reeksporten for 1994 som helhed vurderet til ca. 250 000 biler (ca. 13 % af leverancerne til kunder i Italien). I første halvår 1994 blev således 19 429 biler af mærkerne Volkswagen og Audi reeksporteret fra Italien, hvilket giver et samlet tal på ca. 39 000 biler for hele 1994 ([3]). Det fremgår af andre dokumenter, der blev fundet hos Volkswagen og Audi, at reimporten af mærkerne Volkswagen og Audi fra Italien til Tyskland udgjorde ca. 19 000 biler i 1993 ([4]). I 1994 lå den tilsvarende reimport af de to mærker med ca. 22 000 biler mærkbart højere ([5]). I henhold til virksomhedernes bemærkninger til klagepunkterne tegnede reimporten af Volkswagen- og Audi-modeller fra Italien til Tyskland sig i 1995 for ca. 19 000 biler.

(12) Efter at der frem til maj 1993 tilsyneladende kun havde været reimporteret ganske få biler, steg reimporten af næsten alle VW-/Audi-modeller betydeligt fra juni/juli 1993. Den del, der blev reimporteret til Tyskland, udgjorde for Audis vedkommende i perioden december 1992 - juni 1995 mellem 17,4 og 20,3 % af leverancerne til Italien ([6]). For Volkswagens vedkommende lå den reimporterede del lavere, nemlig på mellem 13,0 % (januar 1994) og 15 % (marts 1995) ([7]). Reeksportens andel af leverancerne til Italien lå for Volkswagens og Audis vedkommende betydeligt højere end hos konkurrenterne, når italienske producenter og Seat lades ude af betragtning ([8]).

(13) Sammenlignet på månedsbasis udviste reeksporten af Volkswagen-modeller fra Italien til Tyskland en stærkt stigende tendens fra juni 1993. Den nåede sit højdepunkt i november 1993, hvorefter den efter februar 1994 igen lå mærkbart lavere. Fra august 1994 kunne der på ny noteres en stigning, der holdt ved helt ind i 1995, uden dog at nå op på samme høje niveau som i andet halvår 1993 ([9]).

(14) Den månedlige reeksport af Audi-biler fra Italien til Tyskland steg markant fra maj 1993 og nåede sit højdepunkt i oktober 1993. I den efterfølgende periode, dvs. i løbet af 1994, faldt reeksporten til et betydeligt lavere niveau, inden den pr. februar 1995 endnu en gang faldt mærkbart ([10]).

II. **Prisforskelle**

(15) Kommissionen offentliggør to gange årligt en undersøgelse af bilpriserne i EU ([11]). Oplysningerne stilles til rådighed af bilproducenterne. Et af de mål, Kommissionen forfølger med offentliggørelsen af denne prisundersøgelse, er at sikre prisgennemsigtighed for derved at opmuntre den endelige forbruger til i højere grad at købe biler i de medlemsstater, hvor priserne og andre købsbetingelser er mest fordelagtige. Kommissionen tilstræber derimod ikke at skabe ensartede priser inden for EU. Ved hjælp af den større prisgennemsigtighed ønsker den derimod at opnå, at prisforskellene reduceres som følge af de frigjorte markedskræfter.

(16) På grundlag af disse prisundersøgelser ([12]) kan følgende prisforskelle mellem Italien og henholdsvis Tyskland og Østrig konstateres for de mest solgte modeller af mærkerne Volkswagen og Audi:

Opgørelsesdag	Model	Italien	Tyskland	Østrig
1. 5. 1993	VW-Polo	100,0	147,0	—
	VW-Golf	100,0	121,9	—
	VW-Vento	100,0	128,2	—
	VW-Passat	100,0	131,6	—
	Audi 80	100,0	123,5	—
	Audi 100	107,5	125,0	—
1. 11. 1993	VW-Polo	101,2	126,3	—
	VW-Golf	106,3	119,4	—
	VW-Vento	110,0	131,3	—
	VW-Passat	100,0	129,6	—
	Audi 80	102,1	119,8	—
	Audi 100	105,0	128,0	—
1. 5. 1994	VW-Polo	106,3	125,7	—
	VW-Golf	106,2	117,0	—
	VW-Vento	108,9	114,6	—
	VW-Passat	102,9	117,1	—
	Audi 80	102,7	115,6	—
	Audi 100	100,2	118,2	—
1. 11. 1994	VW-Polo	101,6	125,0	—
	VW-Golf	100,6	115,6	—
	VW-Vento	105,8	113,5	—
	VW-Passat	100,0	120,1	—
	Audi 80	100,0	116,5	—
	Audi A 6	100,0	112,9	—
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) På grundlag af disse tal kan det konkluderes, at de for de pågældende modeller registrerede prisforskelle mellem Italien og Tyskland — samt efter 1. januar 1995 også Østrig — i hvert fald i perioden fra 1. maj 1993 til 1. november 1995 generelt har været tilstrækkelig store til at være et incitament til paralleleksport fra Italien til henholdsvis Tyskland og Østrig.

C. *Konstaterede aftaler og former for samordnet praksis*

(18) De konstaterede aftaler og former for samordnet praksis mellem Volkswagen AG, Audi AG, Autogerma SpA og de italienske forhandlere vidner om en overordnet strategi, der har til formål at hindre eller stærkt begrænse paralleleksport fra Italien til Tyskland og Østrig. Disse aftaler og former for samordnet praksis kan begrænse handelen mellem medlemsstater, hvilket de har til formål at gøre.

(19) Parallelhandel i bilbranchen (det vil i det foreliggende tilfælde betyde paralleleksport og -import) er normalt lig summen af grænseoverskridende salg. Dette salg kan opdeles efter, om den forhandler, der tilhører det officielle salgsnet, sælger til en forhandler, der ikke tilhører dette salgsnet (såkaldte videreforhandlere) og driver virksomhed i en anden medlemsstat, til en forhandler, der tilhører salgsnettet, men driver virksomhed i en anden medlemsstat, og til en endelig forbruger fra en anden medlemsstat, det være sig direkte eller via en mellemmand. Denne sondring lægges ligeledes til grund for Kommissionens forordning (EØF) nr. 123/85 og forordning (EF) nr. 1475/95 om anvendelse af traktatens artikel 85, stk. 3 på kategorier af salgs- og serviceaftaler vedrørende motorkøretøjer ([13]).

I. **Overordnet strategi**

(20) Ved kontrolundersøgelsen fandt Kommissionen dokumenter, hvori nogle af de foranstaltninger, der indgår i den overordnede strategi er sammenfattet:

(21) I brev af 21. september 1944 ([14]) (der menes 1994, se datering af bilag til brevet) fra Autogermas administrerende direktør, Schlesinger, til Volkswagen AG beskrives disse foranstaltninger, der i et bilag til brevet opdeles i trin:

»... 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) I Autogermas notat til Volkswagen AG af 26. september 1994 »Measures to control and prevent reexport« ([15]), hedder det:

»... 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) Notat fra Volkswagen »Maßnahmen durch Autogerma zur Vermeidung von Re-Exporten«, dateret 6. februar 1995 ([16]):

»...

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

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

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

— Überproportionale Listenpreis-Erhöhungen.

— Vermeidung »Überlagerung« auf Einzelhandelsebene.

— »Margen-Splitting« beim Polo A 03

  — 8 % sofort bei Rechnung

  — 5 % Nachweis NZ im Vertragsgebiet

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

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

(24) Under henvisning til sine tyske forhandlere gjorde Audi det klart, at producenten — jf. forordning (EØF) nr. 123/85 — ikke kunne hindre parallelimport med legale midler, og at det var »forbundet med en vis risiko« at sætte de foranstaltninger, der træffes i Italien, »i forbindelse med hindring af reeksport og dokumentere dette i et brev til den tyske forhandlerorganisation«. Audi foreslog derfor, at foranstaltningerne i Italien »meddeles mundtligt til regionerne« ([17]).

(25) Notat fra Autogerma »Measures to control and prevent reexport«, dateret 15. marts 1995 ([18]):

Citat:

»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) Ved at sammenligne leverancerne til importøren og nyindregistreringerne i henholdsvis Italien og Tyskland kunne Volkswagen og Audi beregne det præcise omfang af reimporten fra Italien til Tyskland for hver enkelt model på månedsbasis ([19]). Det var det tyske indregistreringskontor Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), der stillede de pågældende oplysninger til rådighed for Audi. Audi måtte imidlertid over for myndighederne forpligte sig til ikke at anvende oplysningerne til identificering eller overvågning af udenlandske forhandlere ([20]).

(27) I forbindelse med udstedelse af fabrikanttypeattester planlagde Volkswagen at indføre et gebyr på 150 DEM for udstedelsen (som hidtil havde været gratis) »for at vanskeliggøre reimporten«, medens Audi ud over udstedelsesgebyret forlangte dokumentation for bilkøbet (faktura, købekontrakt eller tilsvarende) ([21]).

(28) Med henblik på at kontrollere reeksporten pålagde Volkswagen og Audi Autogerma at overvåge de italienske forhandleres salgsaktiviteter systematisk og videresende resultaterne heraf til producenterne ([22]). Med henblik herpå stillede Volkswagen og Audi de stelnumre, som de havde fundet frem til i primært Tyskland til den italienske importørs rådighed ([23]) og opfordrede denne til at finde frem til de italienske forhandlere og kunder, der havde leveret bilerne ([24]). Således gjorde overvågningen det muligt at opdele reeksporten efter forhandler, kunde og model ([25]).

(29) Volkswagen har opfordret Autogerma til inden for rammerne af kontrollen af de italienske forhandlere (såkaldte »audits«) både at finde frem til leveringer til tyske Volkswagen- og Audi-forhandlere og at undersøge salg til ikke-autoriserede videreforhandlere ([26]).

(30) I et tilfælde, hvor en tysk Audi-medarbejder havde købt en Audi A4 i Italien og bestilt en fabrikanttypeattest med henblik på indregistrering i Tyskland, bekræftede medarbejderen over for Audi, at bilen kun skulle bruges til private formål og ikke måtte sælges før tidligst et halvt år efter, da bilen i KBA's statistik ville blive »betragtet som reimport og volde problemer« ([27]).

(31) Audi har opfordret sine tyske forhandlere til at notere sig stelnummeret på importerede biler, som videreforhandlere udbyder til salg i Tyskland, og videresende disse ([28]). Reimport til Østrig blev — også selv om den blev foretaget af private enkeltkunder — overvåget af den østrigske hovedimportør »Porsche Austria« ([29]) ([30]). De foranstaltninger, som Audi traf, gav resultat. I første kvartal 1995 blev der således »ikke importeret en eneste A4 fra Italien til Østrig« ([31]).

(32) Da Audi modtog stadig flere breve fra kunder, der beklagede sig over problemer i forbindelse med reeksport, besluttede virksomheden i januar 1994 at svare de endelige forbrugere »med en standardiseret sprogbrug«. De endelige forbrugere skulle således gøres opmærksomme på, at reimporterede biler ofte havde et andet udstyr, der krævede ændringer og eventuelt ville medføre ekstraomkostninger. Samtidig oplyste virksomheden, at købet af en reimporteret bil var betydeligt mere tidkrævende, »da myndighederne ofte krævede særlige godkendelser«. Endelig skulle der henvises til fordele i forbindelse med eftersyn og garantiydelser, når bilen blev købt hos en indenlandsk forhandler ([32]).

(33) Det fremgår af svar på kundeklager, at Audi bl.a. henviste til, at modeller til det italienske marked var udstyret anderledes, at leveringstiden var længere, og at Audi ikke kunne bestemme, hvilke endelige forbrugere forhandlerne måtte sælge biler til ([33]).

(34) Volkswagen henstillede til, at der i forbindelse med henvendelser fra endelige forbrugere »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« (»under ingen omstændigheder måtte opstå et indtryk af, at VW AG, Autogerma eller enkeltpersoner fra disse virksomheder har givet instrukser om, at der ikke må videregives oplysninger til privatkunder eller godkendte mellemmænd«). Det skulle tværtimod udtrykkeligt understreges, at der ikke var vedtaget nogen instrukser eller handelsbegrænsninger, der var i strid med fællesskabsretten, med henblik på at hindre reimport ([34]).

(35) Volkswagen gav Autogerma instrukser om, hvordan selskabet skulle reagere over for kunder, der henvendte sig til importøren for at få hjælp. I henhold hertil kunne Autogerma som importør ikke modtage ordrer, da selskabet ikke solgte til privatkunder. Desuden kunne en forhandler ikke tvinges til at sælge til en bestemt kunde ([35]).

(36) Det fremgår af forskellige dokumenter vedrørende korrespondancen mellem producenter og endelige forbrugere at producenten i mange tilfælde først gav importøren eller forhandleren »grønt lys« for salg til den endelige forbruger efter at have undersøgt forholdene ([36]).

(37) I en lang række breve henvendte kunder sig på grund af problemer i forbindelse med køb af biler hos italienske forhandlere til Autogerma og bad om hjælp ([37]). Importøren henviste i sine svar især til, at der på grund af producentens leveringsmuligheder var lang leveringstid for bestemte modeller (f.eks. den nye VW Polo), uden dog at give bindende tilsagn om leveringstidspunktet ([38]). I visse tilfælde opfordrede Autogerma kunden til først at bekræfte at han »ønskede at købe bilen direkte eller via en pålidelig mellemmand i Italien« ([39]).

(38) Autogerma havde til hensigt at »henvise« de italienske forhandlere »til aftaleområderne« og træffe foranstaltninger af gradueret intensitet, når der blev konstateret salg uden for aftaleområdet og/eller via ikke-autoriserede kanaler ([40]).

(39) For at kontrollere salget havde Volkswagen og Audi fundet frem til stelnumrene på de biler, som primært videreforhandlere udbød til salg i Tyskland, og givet Autogerma til opgave at finde frem til de italienske forhandlere, der havde foretaget leverancen, og videresende oplysningerne til producenterne ([41]). Samtidig skulle Autogerma regelmæssigt informere producenterne om resultatet af deres forhandlerkontrol og om de foranstaltninger, der blev truffet med henblik på at dæmme op for det uønskede salg.

(40) Med henblik på at sikre at den overordnede strategi fik virkning, intensiverede Autogerma kontrollen af indregistreringer i Italien. Forhandlerne blev generelt opfordret til at angive indregistreringsnummeret for samtlige leverancer i forbindelse med salgsmeddelelsen. Desuden kontrollerede Auto-

germa fra september 1994 dagligt ordreindgangen ([42]). Enhver afvigelse på mere en 10 % i forhold til det planlagte behov krævede en speciel godkendelse fra Autogerma. Desuden reagerede importøren åbenbart på italienske forhandleres øgede eksportaktiviteter med leveringsforsinkelser eller -begrænsninger ([43]).

(41) Desuden gav Autogerma i hvert fald fra 1993 en af sine afdelinger (S.E.V.O.) til opgave at overvåge det italienske forhandlernet, primært salgsaktiviteten og antallet af biler, der blev leveret til udlandet ([44]). Overvågningsrapporterne indeholdt fortegnelser over udenlandske kunder, og hvordan forhandlerne var blevet advaret mod salg til udlandet ([45]).

(42) Autogerma bekræftede over for Audi at alle bestræbelser var rettet mod at stoppe alle eksportaktiviteter fra forhandlernes side, herunder også salg til andre forhandlere og endelige forbrugere ([46]). Alle biler, som Autogerma leverede, blev faktureret med moms ([47]), tilsyneladende for at fremme salget i Italien og vanskeliggøre eksporten rent administrativt. I forbindelse med den nye VW Polo blev der foretaget en streng salgskontrol, og de forhandlere, der tidligere havde tiltrukket sig opmærksomhed på grund af stor reeksport, fik deres leverancer beskåret ([48]).

II. **Aftaler og praksis i detaljer**

De aftaler og den praksis, som tilsammen udgør den overordnede strategi, der beskrives under nr. 1 er følgende:

1. *Sprogbrug*

a) Ordvalg

(43) Volkswagen AG betjente sig i sin korrespondance og interne brevveksling ikke af en ensartet sprogbrug, når det gælder definitionen af parallelhandel. Virksomheden betegnede i reglen leverancer til ikke-autoriserede videreforhandlere som »gråt marked«, slog dog ofte det grå marked sammen med reimportmarkedet og talte ganske generelt om »reimport« og »reeksport«.

(44) I marketingsplanen for 1995 anfører Volkswagen i forbindelse med salgsstrategien vedrørende »reimport« modforanstaltninger til »begrænsning af reimport ved ... påvirkning af forhandlerne« samt »målrettede foranstaltninger over for »grå importører««. I interne meddelelser fra september 1994 og februar 1995 talte virksomheden i forbindelse med de trufne foranstaltninger generelt om »reeksportaktiviteter« ([49]). I et håndskrevet notat fra juli 1995 anbefalede Volkswagen, at man af »politiske årsager« skulle give efter over for en »ægte mellemmand«, der havde truet med at indgive klage til Kommissionen som følge af, at Autogerma tydeligvis havde lagt ham hindringer i vejen ved køb af en bil for dermed at forebygge »inddragelsen af gruppefritagelsesforordningen« ([50]).

(45) Audi AG anvendte ligeledes forskellige betegnelser (f.eks. gråt marked, reimport, reimportmarked, illegalt reimportmarked, levering til ikke-autoriserede videreforhandlere), især i forbindelse med analysen af problematikken omkring parallelhandel mellem Italien og henholdsvis Tyskland og Østrig samt i forbindelse med de foranstaltninger, der skulle træffes og allerede var truffet.

(46) Til bekæmpelse af det grå marked og reimport etablerede Audi ved udgangen af 1994 en »task force«, der blev udstyret med de nødvendige fuldmagter samt finansielle midler og personaleressourcer ([51]). Denne organisationsenhed begyndte officielt sit arbejde — som skulle begrænses til højst to år — den 1. januar 1995 ([52]). Audi informerede sine forhandlere og importører via en rundskrivelse om task forcens mål og opgaver og opfordrede samtidig forhandlerne til at samarbejde ([53]).

(47) »Opgaverne og målene« var dels at »bekæmpe reimport« (frem for alt »leveringer til Tyskland«, men også til »andre lande i EU«) og dels at »forhindre leveringer til ikke-autoriserede videreforhandlere« ([54]). Andetsteds hedder det, at organisationsenhedens mål er at »begrænse og fjerne henholdsvis det grå marked og reimportmarked varigt« ([55]) eller reducere markedet til et normalt konkurrenceniveau. Der blev i den forbindelse også henvist til forskellige konkurrenter (BMW, Mercedes).

(48) Audi definerer i et notat i forbindelse med »Projektbeschreibung: Bekämpfung Graumarkt/ Reimporte« projektets opgave og mål (dvs. den såkaldte task force) som »1. Bekämpfung von Reimporten« og »2. Verhinderung der Belieferung von nicht autorisierten Wiederkäufern« ([56]). Audi begrænser et andet sted udtrykket reimport til »Quereinkäufe der deutschen Vertragshändler im Ausland« og »Belieferung organisationsfremder Wiederverkäufer (= Graumarkt-Händler)« ([57]).

(49) Projektgruppens umiddelbare mål skulle være at begrænse eksporten til under 100 biler om måneden ([58]), og at omfanget af det grå marked/ reimporten skulle reduceres med 50 % inden for seks måneder. Resultaterne skulle være synlige inden september 1995 ([59]). Med henblik på at nå det mål, der var sat for task forcen, blev der truffet en række foranstaltninger ([60]).

(50) Således fremstiller Audi her det grå marked som en del af det bredere reimportmarked, men retter sine foranstaltninger — som det fremgår her — dog ofte mod både det grå marked og reimportmarkedet. Det uensartede ordvalg har således til følge og til formål at give de italienske forhandlere indtryk af, at eksportforbud og andre foranstaltninger til begrænsning af parallelhandelen, herunder sanktioner, også omfattede salg til og reeksport via ikke-italienske endelige forbrugere.

(51) Ved hjælp af dette ordvalg blev sondringen mellem salg til videreforhandlere, der ikke var en del af salgsnettet og handlede for egen regning, på den ene side og salg til de endelige forbrugere, mellemmænd, der handler på disses vegne, eller forhandlere i salgsnettet på den anden side, blandet sammen og dermed henholdsvis vanskeliggjort og bevidst gjort uklar.

(52) Autogerma SpA sondrer i sin korrespondance med forhandlerne frem for alt mellem salg inden for og uden for aftaleområdet.

(53) Med henblik på at øve indflydelse på de italienske forhandleres salgsaktiviteter har Autogerma i hvert fald siden 1993 uddelt instrukser, formaninger og advarsler til forhandlerne. I den efterfølgende periode har Autogerma både skriftligt og mundtligt gentagne gange opfordret de italienske forhandlere til at afstå fra grå import. Som følge af forhandlernes øgedes indsats for at nå salgsmålene og talrige henvendelser fra VW-/Audi-forhandlere blev de på det kraftigste anmodet om at sælge i deres respektive salgsområder ([61]).

(54) Autogerma har ved forskellige lejligheder mundtligt, men flere gange også ved rundskrivelser, formanet de italienske forhandlere om, at de skal afstå fra at udøve salgsaktiviteter uden for deres respektive aftaleområder, dvs. både i Italien og i udlandet ([62]). Under kontrolundersøgelsen erklærede de kontrollerede forhandlere i Trento, Bolzano og Silandro over for Kommissionen, at Autogerma flere gange mundtligt havde pålagt dem at se bort fra eksport. Denne instruks refererede primært til ikke-autoriserede videreforhandlere, men omfattede udtrykkeligt også salg til endelige forbrugere ([63]). Forhandlerne ([64]) blev tydeligt gjort opmærksom på, at »forhandleraftalen ville blive opsagt, hvis denne instruks ikke blev fulgt« ([65]).

(55) Der blev givet tilsvarende instrukser og advarsler for bestemte modellers vedkommende (Audi A 4, den nye VW Polo, VW Golf Berlina, VW Golf Variant) ([66]). For den nye VW Polos vedkommende blev forhandlerne i september 1994 formanet om ikke at yde rabat og ikke foretage salg til eksport ([67]).

(56) Autogerma forbød forhandlerne at sælge til »salonisti« ([68]). Denne betegnelse anvendes på italiensk til at afgrænse forhandlere over for »concessionario«, dvs. en forhandler, der tilhører salgsnettet, og der foretages dermed imidlertid ikke nogen sondring mellem uafhængige videreforhandlere og mellemmænd. I denne forbindelse henviste importøren gentagne gange til bestemmelser i forordning (EØF) nr. 123/85, der efter hans opfattelse forbød et sådant salg ([69]), og advarede forhandlerne om, at de måtte påregne, at Kommissionen ville trække fritagelsen tilbage ved overtrædelser. Autogerma gjorde i dette tilfælde brug af en ufuldstændig fremstilling, der nødvendigvis måtte skabe et fejlagtigt indtryk hos forhandlerne af, at deres praksis også var i strid med EF's konkurrenceret ved salg til mellemmænd med den deraf følgende risiko for sanktioner.

(57) Autogerma og Audi vidste, at nogle forhandlere meddelte kunderne, at de ikke kunne eller måtte sælge til udlandet eller udlændinge (»ai clienti dicono che non possono vendere all'estero . . .«). Forhandlerne fik derfor besked på — primært med henblik på eventuelle kontrolundersøgelser fra Kommissionens side — at de ikke måtte angive, at Autogerma eller producenterne havde nedlagt et forbud herimod. De skulle derimod tage imod bestillingerne og så derefter foregive lager- og leveringsproblemer ([70]).

(58) Autogerma bekræftede gentagne gange, at selskabet var fast besluttet på at træffe de nødvendige foranstaltninger »for at nå det fastsatte mål, nemlig at stoppe eksporten fra Italien« ([71]). Med henblik herpå blev der i samråd med producenterne udarbejdet et katalog over foranstaltninger ([72]). Autogerma var klar over, at nogle af strategiens elementer ikke ville være forenelige med den fremtidige EF-regulering om distribution af motorkøretøjer ([73]).

b) Klassificering af dokumenterne

(59) Volkswagen, Audi og Autogerma hemmeligstemplede mange af de dokumenter, der omhandlede begrænsningsforanstaltninger. Således blev f.eks. korrespondance vedrørende kataloget over foranstaltninger til kontrol og hindring af reeksport kategoriseret som »highly confidential« (strengt fortrolig) eller som »riservato« (fortrolig) ([74]). Dokumenter vedrørende indførelse af den opdelte forhandlermargen ([75]), formaning eller overvågning af forhandlere ([76]) samt forhandleropsigelser ([77]) blev hyppigt betegnet henholdsvis »riservato« og »vertraulich«.

c) Virkningen på forhandlerne

(60) På grund af koncernens terminologi, der frem for alt blev anvendt af Autogerma i brevvekslingen med de italienske forhandlere, er der hyppigt opstået det indtryk, at enhver form for reeksport var forbudt. Denne sprogbrug måtte nødvendigvis skabe en usikkerhed hos forhandlerne, der i mange tilfælde fik dem til at afstå fra at gøre forretninger med endelige forbrugere eller mellemmænd, der handlede på disses vegne. Uanset om der eksisterer en fast terminologi inden for parallelhandel eller ej, skulle der have været en præcis terminologisk afgrænsing, som den forefindes i forordning (EØF) nr. 123/85 og (EF) nr. 1475/95.

(61) En uensartet og upræcis terminologi vedrørende parallelhandelen skaber usikkerhed inden for koncernen, dvs. inden for rammerne af samtalerne og korrespondancen mellem Volkswagen AG, Audi AG og Autogerma SpA. Desuden påvirker denne terminologi koncernens relationer til forhandlerne, hvor den skaber usikkerhed om, hvilke former for salg der er tilladt eller forbudt. Den begrænser således forhandlernes handlefrihed med hensyn til salg uden for aftaleområderne.

2. *Margenpolitik*

a) Volkswagen AG

(62) Volkswagen annoncerede i oktober 1994 indførelsen af en opdelt forhandlermargen (»Split-Margin«) for salg af den nye VW Polo-model i Italien. Denne opdelte forhandlermargen var koblet sammen med salget inden for aftaleområdet ([78]). Principielt giver producenten eller importøren forhandleren en rabat på fakturabeløbet for hver bestilt bil. For den gamle VW Polo-models vedkommende udgjorde denne rabat 13 %. For den nye models vedkommende blev forhandlerrabatten opdelt, nærmere bestemt i en »basisrabat« på 8 %, der blev ydet med det samme, dvs. ved faktureringen, og en efterfølgende rabat på 5 %, der blev ydet ved indregistreringen i forhandlerens aftaleområde ([79]).

(63) Volkswagen vidste, at indførelsen af en opdelt margen hverken ville være forenelig med den nye forordning (EF) nr. 1475/95 eller med forordning (EØF) nr. 123/85, »fordi den skal forhindre den grænseoverskridende handel, som Kommissionen netop ønsker«. Foranstaltningen blev derfor anset for at være behæftet med »stor bøderisiko« (sehr bußgeldverdächtig) og skulle derfor forblive et »internt« anliggende. Volkswagen foreslog derfor Autogerma, at de »aftalte en formulering og metode, som også kunne forsvares over for Kommissionen« ([80]). Volkswagen har flere gange bekræftet, at systemet med opdelt margen faktisk har fundet anvendelse ([81]).

b) Audi AG

(64) I lyset af italienske forhandleres store salg uden for deres aftaleområde besluttede Audi efter samråd med Autogerma, forhandlerforeningen (Unione Concessionari Audi Volkswagen — UCAV) og Volkswagen i oktober 1994 at indføre en »ny ordning for udbetaling af forhandlermargen« for nye modeller (dvs. første gang for Audi A4).

(65) Efter den nye ordning skulle den basismargen på 15 %, der tidligere blev betalt ved faktureringen af gamle modeller som f.eks. Audi 80, opdeles i en del på 10 %, der skulle udbetales øjeblikkeligt, dvs. ved faktureringen, og en særskilt margenandel på 5 %, der skulle udbetales hver anden måned mod fremlæggelse af indregistreringsattester.

(66) Denne ordning blev indført pr. 18. oktober 1994 med den ændring, at hele basismargenen på 15 % faktisk blev udbetalt med det samme, men at den særskilte margenandel på 5 % imidlertid så skulle kræves tilbagebetalt (»fjernet«) efterfølgende ([82]). Dermed fik producenten og importøren i første omgang mulighed for at foretage en fuldstændig kontrol af indregistreringerne, frem for alt for at sondre mellem indregistreringer inden for og uden for aftaleområdet. I anden omgang skulle margenandelen på 5 % kræves tilbagebetalt af forhandleren, hvis der var tale om salg uden for aftaleområdet.

c) Autogerma SpA

(67) De kontrakter, som Autogerma og de italienske forhandlere havde indgået, indeholdt i et bilag (Allegato »A«) en modelopdelt oversigt over forhandlermargener (sconto in fattura). Margenen udgjorde for Volkswagen-modellerne henholdsvis 13 og 15 % og for Audi-modellerne henholdsvis 15 og 16 % ([83]). Med virkning fra 1. januar 1994 blev der til bilaget tilføjet en aftale (Convenzione), hvori det udtrykkeligt anføres, at denne forhandlermargen ikke omfatter nye modeller ([84]).

1) Foranstaltninger vedrørende Volkswagen

(68) Autogerma informerede de italienske forhandlere om det nye margensystem i henholdsvis oktober og november 1994. Den nye ordning omfattede først og fremmest demonstrationsvogne af typen Polo og medførte, at den hidtidige grundmargen på 13 % blev opdelt i to, nemlig en del på 10 % og en på 3 %, hvor sidstnævnte imidlertid kun ville blive ydet, hvis bilen havde været indregistreret i forhandlerens navn, dvs. inden for aftaleområdet, i mindst seks måneder. Ved alle andre bestillinger af den nye Polo fulgte Autogerma Volkswagens instruks, hvorefter den hidtidige basismargen på 13 % blev opdelt i en del på 8 %, der forfaldt øjeblikkeligt, og en rabat på 5 %, der kun blev ydet

ved salg inden for aftaleområdet ([85]). Kommissionen fik ved kontrolundersøgelsen bekræftet, at den opdelte forhandlermargen siden november 1994 blev anvendt på en sådan måde, at en del heraf udelukkende blev betalt, hvis bilerne var blevet indregistreret inden for aftaleområdet ([86]).

2 Foranstaltninger vedrørende Audi

(69) Ved markedsføringen af den nye Audi A4-model besluttede Autogerma at ændre forhandlermargensystemet. I stedet for den basismargen på 15 %, der gjaldt for den gamle Audi 80-model og blev udbetalt umiddelbart, dvs. faktureringen, skulle den nye basismargen (sconto in fattura eller sconto base/immediato) fremover kun udgøre 10 %. De øvrige 5 % (sconto differito a breve) skulle udbetales hver anden måned, men udelukkende ved levering og dokumenteret indregistrering inden for aftaleområdet ([87]). Ved at betegne den separate 5 %-del som »umiddelbart efterfølgende rabat« ville man undgå en direkte reference til betingelsen om, at salget og indregistreringen skulle ske inden for aftaleområdet ([88]).

(70) Margensystemet skulle indføjes i de italienske forhandlerkontrakter i form af en tillægsaftale, der skulle give Autogerma ret til øjeblikkeligt at genopkræve den særskilte margenandel på 5 % ved salg uden for forhandlerområdet ([89]).

(71) Autogerma informerede i november 1994 Audi om indførelsen af det nye margensystem for Audi A4 i Italien for i første omfang en testperiode frem til 30. april 1995. Rabatandelen på 5 % skulle i første omgang udbetales frem til 30. april 1995, hvor der så skulle træffes en endelig beslutning.

(72) En margenpolitik, der fastsætter en lavere forhandlermargen ved salg eller indregistrering uden for aftaleområdet, reducerer forhandlerens indkomst og dermed dennes fortjeneste. Den indsnævrer således forhandlernes økonomiske frihed til at foretage sådanne salg.

3. *Bonuspolitik*

(73) Den bonus på 3 %, der betales ved siden af forhandlermargenen, skulle rent principielt fortsat udbetales. Audi understregede i den forbindelse, at »salg uden for forhandlerens egen zone... højst må udgøre 15 %«, og at bonusen på 3 % ikke vil blive ydet på salg, der overstiger denne andel ([90]).

(74) Da denne bonus blev betinget af, at bilerne blev solgt — og senere også indregistreret ([91]) — inden for »markedsansvarsområdet« ([92]), ville forhandleren økonomisk set miste 8 % af beregningsgrundlaget ved salg uden for sit eget aftaleområde. Audi konstaterede udtrykkeligt, at forhandlere, der rent principielt selv skulle bære salgsomkostningerne, der blev ansat til 10 %, dermed ville få en negativ cash flow ved salg uden for aftaleområdet ([93]).

(75) Inden for rammerne af en aftale (Convenzione »B«), der har været vedlagt forhandlerkontrakterne i hvert fald siden 1987, har der været fastsat en bonus på 3 %, der skulle udbetales kvartalsvis og bestod af bonusdele for »målindregistreringer«, »standarder« og »kundetilfredshed« ([94]). Denne bonus blev ydet som supplement til den sædvanlige forhandlermargen. Det var antallet af solgte biler inden for aftaleområdet, der dannede grundlag for beregningerne, men der blev også ydet bonus for salg uden for aftaleområdet, men under forudsætning af, at dette salg ikke oversteg 15 % af forhandlerens samlede leverancer.

(76) Autogerma indstillede i hvert fald fra 1993 betalingen af denne bonus for alt salg uden for aftaleområdet ([95]) og har nægtet at betale den i hvert fald efter januar 1994 ([96]). Med henblik på som erklæret at forhindre paralleleksport besluttede Autogerma i september 1994 fremover udelukkende at betale bonusen for indregistreringer inden for aftaleområdet ([97]).

(77) Den under betragtning 75 nævnte aftale (Convenzione »B«) i bilaget til forhandlerkontrakten blev derfor ændret på tilsvarende vis. Medens der i den hidtidige udgave i første omgang blev betalt bonus udelukkende ved salg inden for aftaleområdet, blev bonusudbetalingen nu i udgaven af 31. december 1994 desuden betinget af, at bilen blev indregistreret i aftaleområdet ([98]). Grænsen på 15 % gældende for henholdsvis salg og indregistreringer uden for aftaleområdet blev bibeholdt ([99]).

(78) Forhandlerforeningen UCAV tvivlede imidlertid på, at de planlagte foranstaltninger var retligt forenelige med EF-forordningerne om distribution af motorkøretøjer samt forhandlerkontrakterne ([100]).

(79) Audi bekræftede, at det nye bonussystem var indført og gennemført, således at bonusen på 3 % blev koblet sammen med indregistreringen i Italien ([101]). Autogerma bekræftede senere gentagne gange, at det nye bonussystem faktisk var gennemført: »Med hensyn til bonusudbetalingerne for perioden januar-april 1994 er det blevet besluttet, at 63 forhandlere ikke får udbetalt bonus for leverancer til kunder uden for aftaleområdet« ([102]). Fra sidste kvartal 1994 eller første kvartal 1995 blev denne bonus faktisk også kun udbetalt for indregistreringer i aftaleområdet. Autogerma nægtede desuden at betale det såkaldte »organisationsbidrag« for biler, der blev solgt uden for aftaleområdet ([103]).

(80) Det må som resultat konstateres, at det nyindførte margen- og bonussystem var et effektivt, primært økonomisk pressionsmiddel over for forhandlerne, når det drejede sig om at få dem til at afstå fra at sælge (eller indregistrere) biler uden for deres egne aftaleområder. Ved salg uden for aftaleområdet måtte forhandlerne regne med, at fortjenesten ville blive reduceret betydeligt. I forbindelse med sådanne forretninger mister forhandleren i forvejen også after sale-forretningen, der normalt er givtig. Indførelsen af den nye margen- og bonuspolitik har desuden reduceret det finansielle incitament til at gennemføre sådanne forretninger betydeligt. Derfor afstod mange forhandlere generelt fra sådanne salg, uanset om det drejede sig om et potentielt salg til videreforhandlere eller endelige forbrugere. Audi har flere gange bekræftet, at de nye ordninger faktisk har fundet anvendelse ([104]).

(81) En politik, der indbefatter en mindre margen eller en bonusreduktion ved salg eller indregistrering uden for aftaleområdet, reducerer forhandlerens udbytte og fortjeneste ved salget. En sådan politik indsnævrer således forhandlernes økonomiske muligheder for at gøre forretninger.

4. *Begrænsning af leverancer til det italienske marked*

(82) Med henblik på at reducere leverancerne til det grå marked udfærdigede Volkswagen og Audi allerede i august 1993 nogle retningslinjer herfor og underopdelte dem i »formel praksis« og »praktiske foranstaltninger« ([105]). Førstnævnte foranstatninger skulle frem for alt sikre, at forhandlerkontrakterne blev overholdt, medens sidstnævnte var rettet mod en reduktion af de italienske lagre.

a) Volkswagen AG

(83) Med henblik på at begrænse reeksporten fra Italien vedtog Volkswagen ved udgangen af 1993 en »behovsrelateret tilpasning af produktionen til det italienske marked« og en »behovsrelateret levering til detailhandelen« samt foranstaltninger til »reduktion af forhandlerlagrene« ([106]). Leveringspolitikken for Italien resulterede i det mindste i 1995 i, at der for næsten alle modellers vedkommende opstod flaskehalse og lange leveringstider.

(84) Volkswagen havde allerede i første kvartal 1995 »tilpasset leverancerne af modellerne Vento, Variant og Passat til efterspørgslen i Italien, således at der ikke længere skulle eksistere et lagerpres« ([107]). Den politik, som Volkswagen førte, og som skulle begrænse omfanget af en eventuel reeksport ved en begrænsning af leverancerne til det italienske marked, viste sig således at fungere.

b) Audi AG

(85) Kunder, der havde bestilt en Audi, annullerede i stort omfang ordrerne som følge af for lang leveringstid (over 9 % i perioden 1. 1. - 10. 4. 1995) ([108]). I februar 1995 besluttede producenten ikke desto mindre at annullere en leverance på yderligere 8 000 biler af modellen A4, som Autogerma havde givet de italienske forhandlere lovning på, og som tilsyneladende var beregnet til reeksport ([109]). I april 1995 begrundede Audi kvoten for levering af den nye A4-model med, »at kun den italienske efterspørgsel kunne dækkes« ([110]). Audi og Autogerma holdt på grund af reeksporten (det grå marked) fast ved begrænsningen af leverancerne til det italienske marked ([111]).

(86) En leveringspolitik, der — uden særligt hensyn til en åbenbart stor efterspørgsel fra udlandet — er rettet ind efter italienske kunders forventede eller faktiske efterspørgsel, begrænser det udbud, der står til rådighed for salg til kunder fra andre medlemsstater og/eller medfører lange leveringstider især i forbindelse med salg til kunder fra andre aftaleområder. Dermed begrænses forhandlernes mulighed for at foretage sådanne salg, primært til kunder fra udlandet, mærkbart.

5. *Leveringsbegrænsninger inden for salgsnettet*

(87) I visse områder faldt ordreindgangen hos autoriserede VW-/Audi-forhandlere åbenbart kraftigt som følge af ikke-autoriserede videreforhandleres øgede grå import, men også som følge af reimporterede biler, som autoriserede VW-/Audi-forhandlere udbød til priser, der lå mærkbart under de tyske forhandleres. Derfor så nogle forhandlere, frem for alt i Tyskland, sig foranlediget til at reimportere biler fra Italien via italienske forhandlere eller direkte via Autogerma. De beklagede sig dog over usædvanligt lange leveringstider ([112]).

(88) Volkswagen forklarede situationen med, at der var truffet foranstaltninger til sikring af »behovsrelateret levering til det italienske marked ... som medførte, at de italienske forhandlere først og fremmest betjener sine traditionelle kunder på stedet med den til rådighed værende vare«. I september opfordrede VAG-forhandlerforeningen Volkswagen til »med alle midler at modvirke krydsindkøb i Europa, uanset om de foretages af forhandlere eller af vore kunder« ([113]).

(89) Tyske forhandlere krævede også af Audi, at »muligheden for at reimportere eksporterede biler med subvention fra producentens side fjernes hurtigst muligt«, da »salgsprisen for disse biler i Tyskland ...« lå »under leveringspriserne for forhandlerne i den tyske organisation« og dermed »på sigt ... fratog de tyske forhandlere eksistensgrundlaget« ([114]). Tyske forhandleres reimport blev afsløret af andre tyske forhandlere, der indrapporterede stelnumre og de leverende italienske forhandlere til Audi ([115]).

(90) Med hensyn til det italienske marked opfordrede Autogerma Audi til at sørge for, at tyske forhandlere, der var interesseret i parallelimport, og som havde henvendt sig skriftligt til Autogerma, ikke konstant »forstyrrede« italienske forhandlere ([116]). Desuden afviste Autogerma tyske forhandleres forespørgsler om eventuelle leveringer (såkaldte krydsleverancer inden for VAG-salgsnettet) under henvisning til utilstrækkelige lagre, flaskehalse ved levering og lange leveringstider ([117]).

(91) Som mulige løsninger blev det foreslået at udforme klare aftaler med importøren, hvori det skulle lægges fast, at de leverede biler udelukkende var beregnet til importørens marked, og at der ved overtrædelser skulle fastsættes og opkræves en konventionalbod, ligesom kontrakten skulle opsiges ([118]). Både de tyske forhandlere og Autogerma lagde således pres på producenterne for at få reimporten til Tyskland standset.

(92) En begrænsning af krydsleverancer inden for salgsnettet, dvs. muligheden for, at forhandlere kan købe biler af forhandlere i andre medlemsstater, begrænser forhandlernes mulighed for at anskaffe sig biler.

6. *Opsigelse af aftaler*

(93) Ved udgangen af 1993 formanede Autogerma 50 forhandlere (herunder Brenner Garage, Bolzano, med en stor omsætning) under trusler om aftalemæssige konsekvenser til med omgående virkning at indstille de organiserede salgsaktiviteter uden for aftaleområdet ([119]). Formaningerne fortsatte i 1994 og 1995 ([120]).

(94) Efter i 1993 allerede at have opsagt aftalerne med tre forhandlere ([121]) besluttede Autogerma i maj 1994 også at bringe forhandleraftalen med Brenner Garage til ophør ([122]). I februar 1995 var antallet af opsagte forhandlere nået op på i alt tolv ([123]).

(95) Autogerma opsagde tilsyneladende aftalerne med forhandlerne på grund af salg uden for aftaleområdet (eller »grå import«), understregede imidlertid, at opsigelserne »udadtil naturligvis (skete) af andre årsager« ([124]). Det blev faktisk aldrig angivet som opsigelsesgrund, at der var foretaget salg til ikke-autoriserede videreforhandlere ([125]), derimod blev det angivet som hovedårsag, at salgsmålene ikke var nået, og aftaleforpligtelserne ikke var overholdt. I mindst et tilfælde blev aftaleforholdet bragt til ophør under henvisning til forordning (EF) nr. 1475/95 ([126]).

(96) Denne praksis viser, at Volkswagen AG, Audi AG og Autogerma SpA var klar over, at deres foranstaltningerne også berørte reimport, der retligt set var tilladt, dvs. salg til ikke-italienske endelige forbrugere eller af disse bemyndigede mellemmænd.

(97) Opsigelsen af en forhandlerkontrakt eller truslen om en sådan opsigelse, der finder sted som følge af salg uden for aftaleområdet, får den pågældende forhandler til at afstå fra et sådant salg.

7. *Forpligtelseserklæring*

(98) Allerede i oktober 1993 henstillede Autogerma til de italienske forhandlere, at de afkrævede de endelige forbrugere en såkaldt »forpligtelseserklæring« ([127]). I en senere rundskrivelse fra marts 1995 blev denne henstilling formuleret kraftigere. I henhold hertil skulle alle kunder, som forhandleren ikke kendte, herunder især udenlandske kunder, ved indgåelse af købekontrakten underskrive en erklæring (»Dichiarazione di Impegno«), hvori de — under trussel om en konventionalbod på 10 % af købsprisen — skulle forpligte sig til ikke at videresælge bilen inden for en periode på tre måneder efter købet, og under ingen omstændigheder før bilen havde kørt mindst 3 000 km ([128]).

(99) En erklæring, som producenten, dennes importører eller en anden virksomhed i salgsnettet stiller krav om, og som forpligter den endelige forbruger til ikke at videresælge bilen før efter en bestemt periode og/eller et bestemt antal kørte kilometer, begrænser den endelige forbrugers handlefrihed til at købe en bil i en anden medlemsstat.

D. *Resultatet af Volkswagens, Audis og Autogermas aftaler og praksis*

(100) Som kontrahent til de italienske forhandlere var det Autogermas opgave at gennemføre disse foranstaltninger. Autogerma understregede imidlertid, at Audi ikke selv kunne gennemføre foranstaltninger i Italien, og at disse krævede Autogermas »accept« ([129]).

(101) Autogerma gjorde på forskellig måde (breve, revisioner, bilaterale møder, mundtlige formaninger) forhandlerne opmærksomme på de konsekvenser, det ville få at sælge uden for aftaleområdet. Forhandlerne afstod derfor ofte fra sådanne salg. Mange kunder afstod fra at købe en bil, da forhandlerne henviste til leveringsproblemer og leveringsforsinkelser samt skriftligt og mundtligt udelukkede eksport og salg til ikke-italienere.

I. **Forbrugernes reaktioner**

(102) Mange kunder har informeret både Kommissionen og producenterne om vanskeligheder i forbindelse med køb af bil i Italien. Det fremgår af de indsam-

lede dokumenter, at kunderne nægtedes køb på grund af deres statsborgerskab. Mange kunder oplyser — som anført i det følgende — at forskellige forhandlere reagerede på samme måde:

— »... 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«, henholdsvis »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.« henholdsvis »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. **Forhandlernes adfærd over for Autogerma**

(103) På grund af Autogermas instrukser og advarsler forpligtede flere forhandlere sig udtrykkeligt over for importøren til at afstå fra salg uden for aftaleområdet, især salg til udlandet ([142]). Et antal forhandlere traf tilsvarende foranstaltninger (ingen eksport eller ingen eksport ud over 15 %, indregistrering i Italien af alle biler, opsigelse af medarbejdere, der havde solgt til udlandet, forudgående tilladelse fra Autogerma) ([143]). Importøren bekræftede over for Audi, f.eks. at foranstaltningen, hvorefter alt salg krævede importørens forhåndstilladelse, var en succes.

III. **Forhandlernes adfærd over for kunderne**

(104) Som følge af den strategi, som producenterne og importøren fulgte for at hindre reeksport af nye biler fra Italien til Tyskland og Østrig, nægtede italienske forhandlere i mange tilfælde at sælge biler til kunder fra disse medlemsstater (se beskrivelsen i afsnit I). Forhandlerne rådede — under henvisning til risikoen for »at få problemer« med producenten — kunder til ikke at indregistrere bilen uden for Italien:

»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) At forhandlerne nægtede at sælge til udenlandske kunder blev begrundet på forskellig måde over for kunderne, f.eks. med en standardformulering om den tilsigtede reeksport af bilen: »Tak for Deres fax (brev), men vi sælger ikke (mere) til udlandet« ([145]), eller »Vi beklager, men vi er holdt op med at eksportere« ([146]).

(106) I andre tilfælde henviste forhandlerne til producentens begrænsede leverancer og anbefalede kunden at afstå fra købet. I den forbindelse reagerede

forhandlerne på talrige kundeforespørgsler med følgende standardbrev:

»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 bekræftede, at strategien lykkedes, og meddelte Audi følgende:

»... 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 erkendte, at ovennævnte var tilfældet, men konstaterede, at »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]).

Del 2

RETLIG VURDERING

(108) Volkswagen og Audi sælger deres motorkøretøjer i EF via selektive forhandlernet. Volkswagen og Audi har udnævnt Autogerma til eneimportør for Italien for motorkøretøjer af mærkerne VW og Audi. Autogerma indgår forhandleraftalerne med forhandlerne i salgsnettet på grundlag af en standardforhandleraftale, der omfatter salget af både VW- og Audi-biler. I henhold til Volkswagen planlægges salget af mærkerne VW og Audi organiseret hver for sig fra 1997.

(109) Efter EF-Domstolens faste retspraksis (se f.eks. dom af 24. oktober 1995 i sag C-266/93, Bundeskartelamt mod Volkswagen AG og VAG Leasing GmbH, Sml. 1995, s. I-3477) kan aftaler mellem virksomheder på forskellige omsætningstrin, betegnet som vertikale aftaler, være aftaler efter traktatens artikel 85, stk. 1, og falde ind under forbuddet i henhold til samme bestemmelse.

A. *Artikel 85, stk. 1*

I. Virksomhederne

(110) Volkswagen AG, med datterselskaberne Audi AG og Autogerma SpA samt forhandlerne er virksomheder som omhandlet i artikel 85, stk. 1.

II. Aftaler

1. *Eksportforbud/-begrænsning*

(111) Analysen af Volkswagens, Audis og Autogermas aftaler og praksis, der anføres i del 1, C, viser, at de sammen med deres italienske forhandlere har aftalt og samordnet en markedsafskærmningspolitik inden for rammerne af deres eksklusive og selektive salgssystem. Denne markedsafskærmningspolitik kommer til udtryk i et eksportforbud/-begrænsning, der er pålagt de italienske forhandlere.

(112) Eksportforbuddet/-begrænsningen stammer fra et system af foranstaltninger, der består af forebyggende foranstaltninger, kontrolforanstaltninger og straffeforanstaltninger. Kommissionen har ved kontrolundersøgelsen fundet dokumenter, hvori de forskellige foranstaltninger anføres. Som bevis herpå tjener primært de dokumenter, der citeres i del 1, C.I. (se fodnote 14-18 og dokumentet *Maßnahmenprogramm* (foranstaltningsprogram), dateret 10. 2. 1995 i fodnote 123).

(113) Med hensyn til de enkelte foranstaltninger henvises der til de advarsler og instrukser til forhandlerne, der er beskrevet i del 1, C.II.1. (se dokumenterne i fodnote 14, 61-70).

(114) Beskrivelsen i del 1, C.I. viser, hvordan forhandlerne blev overvåget ved *kontrol* af ordreindgangen og salget (herunder også forhandlernes pligt til ikke at sælge motorkøretøjer til ikke-italienske kunder uden Autogermas forudgående tilladelse), ved kontrol af indregistreringer og ved kontrol i form af revision (se dokumenterne i fodnote 40-48 og 143). Det fremgår af del 1, C.I., hvordan producenterne og importøren samarbejdede ved kontrollen af det italienske forhandlernets salgsaktiviteter (se dokumenterne i fodnote 19-31).

(115) I del 1, C.II.6., er der anført eksempler på *straffeforanstaltninger,* som f.eks. formaninger, advarsler og opsigelser, der er truffet over for de italienske forhandlere. Der henvises i den forbindelse især til de dokumenter, der anføres i fodnote 71, 120-127, samt til det dokument *Export aus Italien* (eksport fra Italien) af 13. juni 1994, der anføres i fodnote 62.

I del 1, C.II.3., beskrives den aftale, der i hvert fald siden 1987 har indgået i de italienske forhandleres forhandleraftaler, og hvorefter der principielt kun ydes bonus for forhandlerens salg inden for aftaleområdet (se dokumenterne i fodnote 94). Denne aftale blev skærpet, da forhandleraftalen blev ændret med virkning fra 1. januar 1995 (se dokumentet i fodnote 98), således at udbetalingen af bonus principielt blev betinget af, at alle solgte biler også blev indregistreret i forhandlerens aftaleområde, hvilke ligeledes anføres i del 1, C.II.3., hvoraf det også fremgår, at udbetaling af bonus faktisk blev indstillet i hvert fald fra 1993 (se dokumenterne i fodnote 18, 95 og 96). Indførelsen af en *opdelt margen,* der fandt sted ved introduktionen af modellerne VW Polo og Audi A 4, fremgår for Volkswagen-salgets vedkommende ved hjælp af de dokumenter, der anføres i fodnote 78-81 samt 84 og 85 (del 1, C.II.1., og del 1, C.II.2.c)), samt for Audi-salgets vedkommende af de dokumenter, der anføres i fodnote 82 og 87-89 (del 1, C.II.2.).

(116) Eksportforbuddet/-begrænsningen omfatter også et *forbud mod krydsleverancer,* dvs. leverancer inden for salgsnettet. De italienske forhandlere må ikke levere biler til VW- og Audi-forhandlere i andre medlemsstater. Autogerma meddelte således, Audi, at tyske forhandlere »forstyrrede« de italienske forhandlere, og opfordrede samtidig Audi til at få de tyske forhandlere til at indstille krydsindkøb. Som bevis herpå anføres især de dokumenter, der nævnes i fodnote 112 og 113 (del 1, C.II.5.) samt i fodnote 14 og 116 (del 1, C.II.5.). Derudover afviste Autogerma selv forespørgler fra ikke-italienske forhandlere under henvisning til utilstrækkelige lagre (se det dokument, der anføres i fodnote 117, del 1, C.II.6.) og altså ikke med en begrundelse om, at importøren ikke solgte direkte.

(117) *Begrænsningen af leverancer til det italienske marked* var også et led i gennemførelsen af eksportforbuddet/-begrænsningen (se dokumentet *Maßnahmen programm* af 10. februar 1995 i fodnote 123). De dokumenter, som Kommissionen fandt ved kontrolundersøgelsen, viser, at VW siden november 1993 (se det dokument *Maßnahmen zur Begrenzung von Re-exporten aus Italien* (foranstaltninger til begrænsning af reeksport fra Italien), der anføres i fodnote 106 del 1, C.II.4) og Audi i hvert fald siden december 1993 (se det notat *Gespräch am 14. Dezember 1993 in Wolfsburg, Marken Audi und VW: Preisplanung Italien/EG-Preisharmonisierung* (samtale den 14. 12. 1993 i Wolfsburg, mærke Audi og VW: Prisplanlægning Italien/EF-prisharmonisering), der anføres i fodnote 106) har tvunget de italienske forhandlere til at følge eksportforbuddet/-begrænsningen ved hjælp af en begrænsning af leverancerne til markedet.

(118) Autogerma bekræftede i brev til Audi »*Export aus Italien*« af 13. juni 1994, at der findes sådanne leveringsbegrænsninger (se fodnote 62 med oversættelse):

»... 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 oplyste under en samtale med Audi den 22. marts 1995 (se referatet af dette møde, dateret 27. marts 1995, der anføres i fodnote 107), at leverancerne af biler af mærket VW blev tilpasset efterspørgslen i Italien. Forhandlerne fik kun leveret så mange biler, at de kunne betjene kunderne i deres respektive aftaleområder. Med hensyn til den nye Audi A4 oplyser Audi følgende i sit interne notat *Stand Maßnahmen gegen Graumarkt, 25. November 1994* (situationen med hensyn til foranstaltninger mod det grå marked) (se fodnote 82 med oversættelse) følgende:

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

(120) Til de foranstaltninger, der er truffet inden for rammerne af eksportforbuddet/-begrænsningen, hører også kravet om, at forhandlerne skal gøre indgåelsen af en købekontrakt med den endelige forbruger afhængig af, om forbrugeren underskriver en *forpligtelseserklæring* (se del 1, C.II.7. og de dokumenter, der anføres i fodnote 127 og 128).

2. *Aftale*

(121) Eksportforbuddet/-begrænsningen er en del af aftaleforholdet mellem Autogerma og forhandlerne i det selektive forhandlernet i Italien for mærkerne VW og Audi. Eksportforbuddet/-begrænsningen blev aftalt dels pr. rundskrivelse og dels mundtligt med forhandlerne, som har samtykket i aftalen.

(122) Autogerma gennemførte Volkswagens krav om en ny margenordning ved at udsende to rundskrivelser til forhandlerne. Autogerma havde allerede med virkning fra 1. januar 1994 skabt retsgrundlaget for dette tiltag. Der blev indføjet en aftale (»convenzione«) i bilaget til forhandleraftalen, hvorefter den hidtidige margenpolitik ikke skulle finde anvendelse på nye modeller, men der blev ikke samtidig indført en ny margenordning (se del 1, C.II.2., især del 1, C.II.2c)). Autogerma konkretiserede derefter den nye margenordning i rundskrivelse af 20. oktober 1994 og 2. november 1994 (se del 1, C.X.4., samt de dokumenter, der anføres i fodnote 85). I rundskrivelse af 20. oktober 1994 informerede Autogerma om opbygningen af den nye margenordning med den nye VW Polo-model som eksempel (se fodnote 85 med oversættelse):

»...

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) Forhandlerne får i rundskrivelse af 2. november 1994 (se fodnote 85) oplyst, at der med øjeblikkelig virkning og mindst indtil 30. april 1995 anvendes en ny margenordning som beskrevet i rundskrivelse af 20. oktober 1994. De to rundskrivelser er blevet en del af aftaleforholdet mellem Autogerma og forhandlerne, da de skal præcisere ordningerne i den »convenzione« i forhandleraftalens bilag, der fastsætter, at den hidtidige margenpolitik ikke skal finde anvendelse på nye modeller. Autogerma anfører i rundskrivelsen af 2. november 1994, at den nye margenordning finder anvendelse med øjeblikkelig virkning. Det var således af tidsmæssige årsager, at ordningen blev fastsat i en rundskrivelse og ikke i form af en »convenzione« i bilaget til forhandleraftalen, hvilket ville have været betydelig mere tidkrævende og have forsinket gennemførelsen af den nye margenordning. Margenordningen er siden den 2. november 1994 blevet en fast del af aftaleforholdet mellem Autogerma og forhandlerne. Denne fortolkning støttes af EF-Domstolens dom i de forenede sager Ford mod Kommissionen og i sagen (præjudiciel afgørelse) Bayrische Motorenwerke mod ALD Auto-Leasing D GmbH ([150]).

(124) Autogerma gennemførte senest i november 1994 Audis krav vedrørende margenordning. Det nye margensystem blev indføjet i de italienske forhandleraftaler i form af en tillægsaftale (se Autogermas brev til Audi af 10. november 1994 *Splitmargensystem — Audi A4* (system med opdelt margen) i fodnote 87, del 1, C.II.2.c) 2. samt det dokument, der anføres i fodnote 93).

(125) Desuden har Autogerma siden 1987 anført i forhandleraftalerne med de italienske forhandlere, at bonusbetalinger principielt kun finder sted for salg til kunder inden for aftaleområdet (uanset om det drejer sig om endelige forbrugere, mellemmænd, andre forhandlere eller videreforhandlere, der ikke indgår i salgsnettet). »Convenzione B«, der omhandler bonusordningen, blev med virkning fra 1. januar 1995 skærpet, således at der kun blev ydet bonus for salg af biler, der også blev indregistreret i forhandlerens aftaleområde. Som bevis anføres det dokument, der er angivet i fodnote 98.

(126) Forhandlerne har over for importøren desuden udtrykkeligt forpligtet sig til ikke at sælge uden for aftaleområdet, specielt ikke til udlandet (se del 1, D.II.). Dette beviser de dokumenter, der anføres i fodnote 142.

(127) Desuden viser forhandlernes adfærd, som beskrives i det følgende, at de har samtykket i eksportforbuddet/-begrænsningen:

— Som følge af eksportforbuddet/-begrænsningen har forhandlerne instrueret deres underforhandlere om ikke mere at sælge til udlandet. Som bevis herpå forelægger Kommissionen VW/Audi-forhandleren Eurocar SpAs brev af 6. marts 1995 til sine underforhandlere Fantini, Mansutti, Torresan, Ciesse Car, Tonero, Fantini og Autogris (se fodnote 62 med oversættelse), hvori forhandleren meddeler sine underforhandlere, at Autogerma på det strengeste forbyder salg af biler til udlandet, og at salg uden for aftaleområdet kun må udgøre 15 % af det samlede salg:

»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«.

— Forhandlerne har afskediget medarbejdere, der har solgt til udlandet. Som bevis herpå anføres det sagsnotat *Oggetto: Colloquio con Sig. Beikricher.-BZ.* af 21. oktober 1994, der nævnes i fodnote 143.

— Forhandlerne har bedt Autogerma om tilladelse, inden de har indgået købekontrakter med forbrugere i udlandet (se del 1, D.II). Der henvises til firma Brenner Garages brev af 19. december 1994 og firma Dorigonis brev af 22. juni 1995 til Autogerma (se fodnote 143).

— Forhandlerne har afvist at sælge til forbrugere, der bor uden for Italien, og til andre VW/Audi-forhandlere med den begrundelse, at de ikke længere sælger til udlandet (se del 1, D.III.). Som bevis anføres forhandleren Dorigonis breve, der er angivet i fodnote 145 og 146.

— Forhandlerne har opfordret forbrugerne og andre forhandlere i salgsnettet til at afstå fra købet, da der måtte påregnes leveringstider på over et år (se del 1, D.III.). Som bevis herpå anføres forhandler Auto Brenners breve, som er angivet i fodnote 147.

— Forhandlerne har afkrævet de endelige forbrugere en forpligtelseserklæring. Som bevis anføres de købekontrakter, der er angivet i fodnote 128.

— Forhandlerne har accepteret, at bonusudbetalinger for salg uden for aftaleområdet blokeres. Formanden for Autogerma kunne forbeholde sig ret til at godkende bonusen i hvert enkelt tilfælde, uden at han forventede at få problemer med forhandlerne. Som bevis anføres det interne notat *Non riconoscimento/trattenuta del Maggior Sconto per vendite fuori zona (compreso espontazioni parallele)* (bonusen bevilges ikke/tilbageholdes ved salg uden for aftaleområdet (herunder paralleleksport)) af 28. juni 1994 (se fodnote 97).

3. *Konklusioner*

(128) De foranstaltninger som Volkswagen, Audi og Autogerma har truffet med henblik på at hindre eller besværliggøre paralleleksport, er ikke ensidige handlinger, som er undtaget fra forbuddet i artikel 85, stk. 1, men indgår i det kontraktforhold, som producenterne via Autogerma har med forhandlerne i deres selektive forhandlernet, da de i gensidig forståelse blev indføjet ved den praktiske udformning af forhandleraftalen. EF-Domstolen har allerede i sag 107/82, AEG mod Kommissionen ([151]) fastsat at en forhandler, der optages i det selektive salgsnet, dermed udtrykkeligt eller stiltiende accepterer den af producenten fulgte politik. Den restriktive leveringspolitik, som Volkswagen og Audi praktiserer, får ligeledes, set i den økonomiske og retlige sammenhæng, virkning inden for rammerne af salgsaftalerne med forhandlerne. Den restriktive leveringspolitik ændrer kontraktforholdet mellem Volkswagen, Audi, Autogerma og forhandlerne. De bestillinger, som forhandlerne afgiver, udføres ikke længere af producenterne. Der henvises til EF-Domstolens dom i de forenede sager 25 og 26/86, Ford mod Kommissionen ([152]), der vedrører et tilsvarende tilfælde. Desuden har de tyske og østrigske forhandlere over for Volkswagen og Audi i hvert fald siden september 1993 insisteret på, at producenterne skal begrænse leverancerne til det italienske marked (se dokument *Rede von Herrn Knief zur Plenum-Veranstaltung mit Herrn Dr. Piëch anläßlich des Europa-Kongresses am 8. September 1993 in Frankfurt* (Kniefs tale i forbindelse med plenummødet med hr. Piëch i anledning af Europa-kongressen den 8. september 1993 i Frankfurt) i fodnote 113 og *Protokoll der 7. Konferenz des Europäischen Händlerbeirats VW/Audi vom 21. bis 23. April 1994 in Dublin* referat af den europæiske forhandlerforenings syvende konference. VW/Audi fra den 21. til 23. april 1994 i Dublin) i fodnote 105).

(129) Det er uden betydning, om forhandlerne følger eksportforbuddet/-begrænsningen som følge af det pres, som producenten har udøvet. Kommissionen anfører i beslutning 82/367/EØF (Hasselblad) ([153]), at der foreligger en samordnet praksis, »når blot en selvstændig virksomhed bevidst og af egen fri vilje afpasser sin adfærd efter en anden virksomheds ønsker. Bevæggrundene herfor eller bevidstheden om det retsstridige heri er i denne forbindelse uden betydning«.

III. **Mærkbar begrænsning af konkurrencen**

1. *Begrænsning af konkurrencen som formål og følge*

a) Formål

(130) Systemet til afsløring af forhandlere, der eksporterer, og de dermed forbundne sanktioner, har til formål at begrænse »intra-brand«-konkurrencen. De italienske forhandlere skal hindres i at udnytte konkurrencefordele, som f.eks. svingende valutakurser over for andre forhandlere fra andre medlemsstater ved at sælge biler til kunder, der ikke er bosiddende i deres aftaleområde eller Italien. Sondringen er udelukkende baseret på, om kunden er bosiddende inden for eller uden for aftaleområdet eller Italien, og ikke på, om der er tale om endelige forbrugere, af disse forbrugere bemyndigede mellemmænd, andre forhandlere i salgsnettet eller selvstændige videreforhandlere, der ikke er en del af salgsnettet. Dermed opdeles markederne.

(131) Det konkurrencebegrænsende *formål* fremgår både af foranstaltningerne som helhed og af hver enkelt foranstaltning for sig.

i) Foranstaltningspakkens konkurrencebegrænsende formål

At formålet med foranstaltningspakken er at hindre paralleleksport eller — som Volkswagen, Audi og Autogerma ofte siger — reeksport, fremgår tydeligt af Volkswagens interne notat *Re-Exporte* af 1. marts 1994 (se fodnote 102 med oversættelse):

»...

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) Autogermas brev af 26. september 1994 *Measures to control and prevent reexport* (foranstaltninger til kontrol og hindring af reeksport) til Volkswagen AG (se del 1, C.I. og fodnote 15 med oversættelse) taler et tydeligt sprog:

»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) Disse dokumenter viser, at foranstaltningspakken er baseret på Volkswagens, Audis og Autogermas strategi, der skal sikre, at paralleleksport fra Italien reduceres drastisk. Producenterne ønsker med denne pakke at gribe ind i markedssituationen og bestemme, hvordan markedet må udvikle sig. Det er Audis udtrykkelige mål at begrænse eksporten til under 100 biler om måneden (se håndskrevet dokument i fodnote 58) eller at halvere den grå import/reimport, der blev konstateret i februar 1995, inden for seks måneder. Ved at samle foranstaltningerne i en pakke skulle dette mål nås inden september 1995 (se referat af afdelingsmøde, dateret 3. februar 1995, i fodnote 59).

(134) Det konkurrencebegrænsende formål med at samle foranstaltningerne i en pakke fremgår særlig tydeligt af, at bonus- og margenordningen sammenknyttes med den restriktive leveringspolitik (se dokumentet *Maßnahmenprogramm*, dateret 10. februar 1995, i fodnote 123): bonus og margen udgør grundlaget for de beregninger, som forhandleren udfører for at få bilsalget og de dermed forbundne omkostninger (salgspersonale, udstillingslokale) til at hænge sammen økonomisk. I bonusen og margenen ligger også den handlefrihed, som forhandleren har ved prisforhandlinger med kunden. Hvis forhandleren ved, at han ved salg af en bil uden for aftaleområdet mister bonusen på 3 %, vil han afstå fra et sådant salg, i hvert fald så længe han kan sælge de biler, han får tildelt, i sit eget aftaleområde. Margenordningen har samme funktion, dog i mere markant grad, da forhandlerens indtjening ved salg

af biler til kunder, der ikke har bopæl i forhandlerens aftaleområde, reduceres med knap 40 % (5 % af margenen på 13 %), sammen med bonusen med 50 %, for VW's vedkommende (se dokumentet *Maßnahmenprogramm*, dateret 10. februar 1995, i fodnote 123), og 33 % (5 % margenen på 15 %), sammen med bonusen med 44 %, for Audis vedkommende. Forhandleren kan ikke forhøje salgsprisen for bilerne tilsvarende og dermed vælte de økonomiske ulemper over på kunderne, hvis han ikke vil miste sin konkurrenceevne. VW's og Audis restriktive leveringspolitik foranlediger således forhandleren til ikke at acceptere købstilbud fra endelige forbrugere uden for forhandlernes aftaleområder.

ii) De enkelte foranstaltningers konkurrencebegrænsende formål

(135) De foranstaltninger, som Volkswagen, Audi og Autogerma har truffet for at gennemtvinge eksportforbuddet/-begrænsningen, er ikke kun konkurrencebegrænsende som pakke, men kan hver for sig objektivt fratage forhandlerne interessen i at eksportere.

(136) — *Begrænsningen af bonusudbetalingerne* på køb inden for aftaleområdet, som aftalt i *Convenzione B* i tillægget til forhandleraftalen, fjerner forhandlernes incitament til at sælge til forbrugere, af dem bemyndigede mellemmænd eller andre forhandlere i salgsnettet uden for aftaleområdet. Kommissionen har allerede i beslutning 85/617/EØF Sperry New Holland ([154]) konstateret, at en aftale eller praksis vedrørende bonus, som er betinget af, at den købte genstand ikke eksporteres af kunden, er forbudt. Foranstaltningens konkurrencebegrænsende formål er allerede opnået med den pågældende bestemmelse i forhandleraftalen. Det er ikke nødvendigt, at aftalebestemmelsen også finder anvendelse ([155]). Det forhold, at bonusudbetalingerne for salg uden for aftaleområdet faktisk blokeres i hvert fald fra september 1993, forstærker det konkurrencebegrænsende formål. Indstillingen af bonusudbetalinger er en sanktion — og opfattes som en sådan af Autogerma (se brev af 21. september 1994 i fodnote 14 og del 1, C.I.) — der har til formål at hindre samhandelen inden for EF.

(137) — Den *margenordning*, der blev indført sideløbende med bonusblokeringen, har samme formål. For at margenordningen kan anses for at være konkurrencebegrænsende, er det tilstrækkeligt, at den i første omgang blev indført for en begrænset periode (se rundskrivelse af 2. november 1994 i fodnote 85). Forhandlernes handlefrihed begrænses, idet de ved salg uden for aftaleområdet må frygte, at Autogerma vil lade det få følger, f.eks. i form af en tilbagebetaling af margenen. Denne opfattelse har Kommissionen bekræftet i flere beslutninger ([156]). Margenordningen fandt imidlertid også anvendelse efter den 30. april 1995 (se dokument *Maßnahmen zur Reduzierung von Grauexporten* (foranstaltninger til nedbringelse af grå eksport), dateret 21. august 1995, i fodnote 81, og det dokument, der anføres i fodnote 86).

(138) Med hensyn til margen- og bonusordningens formål anfører Audi følgende i det interne notat af 23. november 1994, som Diaz Ruiz sendte til Audis administrerende direktør, Dr. Demel (se dokumentet i fodnote 93 med oversættelse):

»... 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) — Forbuddet mod *krydsleverancer* har til formål at hindre den grænseoverskridende varehandel mellem de italienske forhandlere og forhandlere i andre medlemsstater og afskærme markederne i forhandlerleddet. Derved kan de delvis betydelige prisforskelle for biler af mærkerne VW og Audi opretholdes iden for EF (se del 1, B.II.). Kommissionen og EF-Domstolen har altid understreget, at en hindring af eller et forbud mod krydsleverancer er uforeneligt med artikel 85, stk. 1 ([157]).

(140) — Autogerma krævede, at forhandlerne forpligtede sig til at indhente importørens forudgående tilladelse ved salg uden for *aftaleområdet* (se især dokumenterne i fodnote 70 og 143). Dermed hat Autogerma grebet ind i forhandlernes aftalefrihed for at begrænse konkurrencen inden for forhandlernettet.

(141) — Volkswagens og Audis begrænsning af leverancerne til det italienske marked har — som vist i del 2, A.II.1 — til formål at forvise de italienske forhandlere til deres eget aftaleområde. Begrænsningen af leverancerne har ikke til formål at reducere lagertrykket (dvs. den mængde biler, som forhandlerne skal købe hos producenten) hos en del af de italienske forhandlere for at aflaste forhandlerne økonomisk, men snarere at undgå, at dette lagerpres undergraver eksportforbuddet/-begrænsningen. Som bevis anføres det dokument, der er angivet i fodnote 107. Autogerma kommer ind på det konkurrencebegrænsende formål med begrænsningen af leverancerne i sit brev til Audi *Export aus Italien* af 13. juni 1994 (se fodnote 62 og citatet i del 2, A.II.1.). Begrænsningen af leverancerne kan heller ikke begrundes med leveringsvanskeligheder, da denne foranstaltning har været gældende for alle modeller siden udgangen af 1993 og håndhævet i forstærket omfang i forbindelse med de nye modeller VW Polo og Audi A4. Audi annullerede i februar 1995 en leverance på 8 000 biler af Audi A4-modellen. Da Autogerma klagede til Audi over annulleringen af de 8 000 Audi A4-modeller, bekræftede Audi den restriktive leveringspolitik gældende for det italienske marked. Desangående anføres følgende i et internt notat af 6. februar 1995 fra den task force, som Audi etablerede (se fodnote 109 med oversættelse):

»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 anvender med Volkswagens og Audis viden forhandlernes frygt for en opsigelse af forhandleraftalen som pressionsmiddel for at få eksportforbuddet/-begrænsningen overholdt. Forhandleraftalen kan uden begrundelse opsiges med en frist på mindst et år (se § XXI, artikel 1, i forhandleraftalen, fodnot 839. Autogerma opsagde faktisk forhandleraftaler med forhandlere, der havde solgt biler til eksport (se dokument *Export aus Italien* af 13. juni 1994 i fodnote 62), men understregede internt, at opsigelserne »skete udadtil af andre grunde« (se dokumentet i fodnote 125 *Besuch bei Autogerma* (besøg hos Autogerma), dateret 10. februar 1995, og del 1, C.II.6.). Hvis producenten/importøren anvender den selektive forhandleraftale til at gribe ind i den økonomisk afhængige forhandlers aftalefrihed, er der tale om en konkurrencebegrænsning efter EF-traktatens artikel 85, stk. 1. Denne opfattelse har Kommissionen allerede bekræftet i beslutning 82/367/EØF (Hasselblad) ([158]).

(143) — Med producenternes viden aftalte Autogerma med forhandlerne, at de endelige forbrugere skulle afkræves en forpligtelseserklæring. Det skulle tvinge forbrugeren til at acceptere en forpligtelseserklæring, der begrænser forbrugerens ret til at anvende sin ejendom efter eget ønske. En sådan praksis udgør en konkurrencebegrænsning efter EF-traktatens artikel 85, stk. 1. EF-Domstolen ([159]) har i den forbindelse stipuleret følgende:

»Ifølge Domstolens praksis er bestemmelser i leveringskontrakter, der begrænser køberens frihed til at anvende den leverede vare efter sine egne økonomiske interesser, konkurrencebegrænsninger i traktatens artikel 85 forstand«.

b) Virkning

(144) Foranstaltningerne har som virkning, at det grænseoverskridende bilsalg begrænses. Forhandlerne fik gentagne gange at vide (se brevet i fodnote 15 *Measures to control and prevent reexport,* dateret 26. september 1994, citeret i del 1, C.I.; se også dokumentet i fodnote 18, citeret i del 1, C.I.), at de kun måtte sælge inden for deres aftaleområder. Ved overtrædelser måtte de forventede sanktioner. Forhandlerne har rettet sig efter Autogermas instruks og afvist at sælge til kunder med bopæl uden for deres aftaleområde (uden at sondre mellem forbrugere, af forbrugerne bemyndigede mellemmænd, andre forhandlere i salgsnettet eller selvstændige videreforhandlere, der ikke tilhører salgsnettet). Del 1, D viser, at forhandlerne over for

de endelige forbrugere har afvist at sælge en bil af mærket VW/Audi med den begrundelse, at producenten eller hovedimportøren havde nedlagt forbud mod eksport (se dokumenterne i del 1, D.I. og fodnote 130, 132, 134, 135, 136, 138 og 140). Forhandlerne har ofte nægtet at sælge biler til forbrugerne med den begrundelse, at de ved salg af en bil til eksport måtte forvente repressalier fra hovedimportørens side (1.c., fodnote 137) og samtidig en opsigelse af forhandleraftalen (1.c., fodnote 132). Forhandlerne reagerede på forespørgsler fra kunder uden for deres aftaleområde med et standardbrev, også selv om det åbenbart drejede sig om endelige forbrugere. Under henvisning til lange leveringstider frarådede de kunden at købe en bil hos dem (se de i del 1, D.III anførte dokumenter og fodnote 145 samt 147). Kommissionen er i besiddelse af et dokument, der viser, at en forhandler har forsøgt at tilbagekøbe en bil, der var leveret til en forbruger uden for aftaleområdet. Forhandleren forklarer samtidig sine bestræbelser over for Autogerma og beklager, at han har skabt problemer for producenten på grund af salget (se det dokument, der anføres i del 1, D.III., og fodnote 144).

(145) Autogerma meddelte Audi, at foranstaltningerne havde ført til en kolossal stor tilbagegang i antallet af eksporterede motorkøretøjer af mærket VW/Audi (1.c., fodnote 148). Hovedimportøren for Volkswagen, Audi og Porsche i Østrig bekræfter i brev af 27. marts 1995 til Audi ligeledes foranstaltningernes markedsafskærmende virkning (se fodnote 31 med oversættelse):

»... 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) Konklusion

(146) De foranstaltninger, som Volkswagen, Audi og Autogerma har truffet, har haft til formål at gennemføre et eksportforbud/en eksportbegrænsning, hvilket de også har haft til følge. Foranstaltningerne kan både sammen og hver for sig begrænse konkurrencen.

2. *Mærkbar begrænsning af konkurrencen*

(147) Volkswagens og Audis markedsandele på markedet for nye motorkøretøjer er betydelige (se del 1, A.IV.). Volkswagens og Audis markedsandele betragtes samlet, da Audi er et datterselskab af Volkswagen og samordner sin markedsstrategi med moderselskabet. Der henvises til det referat af en samtale *Preisharmonisierung* (prisharmonisering) af 30. august 1993, som Kommissionen har fundet (se fodnote 105 med oversættelse). I dette notat sammenfattes resultaterne af en samtale mellem Volkswagen og Audi om at bringe de grå handelsstrømme til ophør, frem for alt fra Italien. Under overskriften »IV Weiteres Vorgehen« (fremtidige foranstaltninger) anføres følgende:

»... Ziel ist ein abgestimmtes, gleichgerichtetes Vorgehen der Marken VW und Audi ...«

(148) Siden 1993 har prisforskellene mellem Italien og de øvrige medlemsstater været betydelige. Der henvises til oversigten i del 1, B.II. Prisforskellene mellem Italien og især Tyskland og Østrig er i løbet af 1996 blevet mindre. Dette skyldes, at liren er blevet styrket, men også en række andre forhold (f.eks. at Volkswagen og Audi har forhøjet priserne). Derfor har der været en faldende økonomisk interesse i parallelhandel med motorkøretøjer fra Italien. Formålet med de foranstaltninger, som Volkswagen og Audi har indført via Autogerma, er imidlertid uforandret. Foranstaltningerne kan igen få fornyet virkning, hvis prisforskellene øges som følge af valutasvingninger eller andre faktorer. Konkurrencebegrænsningen er således fortsat potentielt mærkbar på fællesmarkedet.

IV. **Mærkbar påvirkning af samhandelen mellem medlemsstater**

(149) Samhandelen mellem medlemsstater påvirkes, da det eksportforbud/den eksportbegrænsning, som Volkswagen og Audi har udstedt, vil begrænse den grænseoverskridende handel. Dels lukkes det italienske marked som potentielt oprindelsesmarked for paralleleksport, og dels beskyttes bestemmelsesmarkederne for denne eksport, der har et betydeligt højere prisniveau, som f.eks. det tyske og østrigske marked, mod denne paralleleksport.

(150) Som anført i del 1, B.I. har den faktiske og potentielle paralleleksport et betydeligt omfang. Som følge heraf påvirkes samhandelen mellem medlemsstater mærkbart.

V. **Konklusioner**

(151) Volkswagen og Audi har via Autogerma aftalt eksportforbuddet/-begrænsningen med de italienske forhandlere på en måde, som tydeligt viser, at forhandlerne er forpligtet til ikke at sælge biler af mærkerne VW og Audi uden for deres respektive aftaleområder.

(152) Det ulovlige mål, som det er at forhindre eller begrænse parallelhandel, nås ved skriftlig aftale. De foranstaltninger, som producenterne og importøren har truffet, indgår i det aftaleforhold, som producenten via Autogerma har med forhandlerne i det selektive forhandlernet.

(153) Det drejer sig om mærkbare konkurrencebegrænsninger, der påvirker samhandelen mellem medlemsstater mærkbart. Der foreligger således en overtrædelse af forbuddet i artikel 85, stk. 1.

B. ***Artikel 85, stk. 3***

I. **Gruppefritagelsesforordning (EØF) nr. 123/85 og (EF) nr. 1475/95**

(154) Forordning (EØF) nr. 123/85 ([160]) var i kraft fra 1. juli 1985 til 30. juni 1995. Den blev den 1. juli 1995 afløst af Kommissionens forordning (EF) nr. 1475/95 ([161]). I henhold til artikel 13 i forordning (EF) nr. 1475/95 anvendes bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 123/85 indtil 30. september 1996. Artikel 7 i forordning (EF) nr. 1475/95 fastsætter, at bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 123/85 indtil 30. september 1996 fortsat finder anvendelse på salgsaftaler, der allerede var trådt i kraft den 1. oktober 1995, og som opfyldte betingelserne for fritagelser i forordning (EØF) nr. 123/85. Den foreliggende sag skal således indtil 1. oktober 1996 alene vurderes på grundlag af bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 123/85. Fra 1. oktober 1996 finder bestemmelserne i forordning (EF) nr. 1475/95 anvendelse i fuldt omfang.

(155) I henhold til forordning (EØF) nr. 123/85 og forordning (EF) nr. 1475/95 bevilges der *ikke* fritagelse for aftaler om eksportforbud/-eksportbegrænsning, der skal forhindre paralleleksport foretaget af endelige forbrugere, af disse bemyndigede mellemmænd eller andre forhandlere i forhandlernettet.

1. *Artikel 3, nr. 10, litra a), i forordning (EØF) nr. 123/85*

(156) I henhold til forordningens artikel 3, nr. 10, litra a), kan producenten forbyde forhandlerne at levere aftalevarer eller tilsvarende varer til videreforhandlere, der ikke tilhører salgsnettet. Gruppefritagelsesforordningen tager hermed hensyn til producentens interesse i at beskytte sit selektive salgssystem.

(157) Forordning (EØF) nr. 123/85 var i kraft fra 1. juli 1985 til 30. juni 1995. Det må derfor antages, at gruppefritagelsesforordningens sondring med hensyn til salg til forbrugere, mellemmænd og forhandlere i salgsnettet på den ene side og videreforhandlere, der ikke indgår i salgsnettet, på den anden side er kendt. Sidstnævnte betegnes ofte grå importører. Der anvendes imidlertid ikke en ensartet sprogbrug. Således omfatter udtrykket grå import ofte forbrugers og/eller mellemmænds parallelimport. Udtrykket reimport omfatter i reglen alle former for parallelimport, uanset om den foretages af forbrugere, mellemmænd, andre forhandlere i salgsnettet eller videreforhandlere, der ikke tilhører salgsnettet. En almindelig anerkendt sprogbrug kan dog heller ikke her tages for givet.

(158) Hvis det eksportforbud/den eksportbegrænsning, som Volkswagen, Audi og Autogerma har indført, kun omfattede foranstaltninger, der udtrykkeligt og eksplicit var rettet mod selvstændige videreforhandlere, der står uden for salgsnettet, ville sådanne foranstaltninger være fritaget i henhold til forordning (EØF) nr. 123/85. Det gælder af følgende grunde imidlertid ikke for de pågældende foranstaltninger:

(159) Volkswagen, Audi og Autogerma sondrer hverken i deres ordvalg eller i den faktiske udformning af foranstaltningerne mellem på den ene side videreforhandlere, der står uden for salgsnettet, og på den anden side forbrugere, af disse bemyndigede mellemmænd eller andre forhandlere i salgsnettet.

a) Sprogbrug

(160) — Som anført i del 1, C.II.1. anvendte Volkswagen ikke en konsekvent sprogbrug, men sammenfattede grå import og reimport. Som bevis herpå anføres de i fodnote 50 nævnte dokumenter. Det må således konkluderes, at alle mulige typer reimport er omfattet af eksportforbuddets/begrænsningens foranstaltningspakke.

(161) Volkswagens praksis bekræfter, at også forbrugernes eller af disse bemyndigede mellemmænds reimport skal hindres. I det interne notat *Verkauf an europäische Privatkunden und »ecthe« Vermittler* (salg til europæiske privatkunder og »ægte« mellemmænd) af 4. juli 1995 (fodnote 50) fastholder Volkswagen at en ægte mellemmand, dvs. en korrekt bemyndiget mellemmand i henhold til forordningens artikel 3, nr. 11, ville klage til Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber, fordi han som følge af Autogermas interne instruks ikke får udleveret nogen oplysninger. I notatet vurderes en sådan praksis til ikke at være i overensstemmelse med forordningen:

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

(162) Den konkurrencestridige praksis foreslås imidlertid ikke indstillet, kun følgende råd anføres:

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

(163) Volkswagen gav Autogerma instrukser om, hvordan de skulle formulere sig over for de endelige forbrugere (se fodnote 35). Autogerma skulle gøre opmærksom på, at der måtte leveres biler til privatkunder. Hvis det hidtil var blevet afvist, måtte det bero på en beklagelig misforståelse. For øvrigt kunne en forhandler ikke tvinges til at sælge til en bestemt kunde. Dette brev viser, at Volkswagen ønsker at give indtryk af, at konkurrencereglerne overholdes, medens selskabet i praksis holder kunden hen og ikke respekterer den endelige forbrugers ret til at købe den ønskede vare hvorsomhelst i det indre marked. Volkswagens interne notat (se fodnote 34 med oversættelse) bekræfter denne målsætning:

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

(164) Hvis Volkswagen havde ønsket at undtage de endelige forbrugere fra eksportforbuddet/-begrænsningen, ville det hverken have været nødvendigt at give Autogerma denne form for formuleringshjælp eller at anføre, at der ikke måtte opstå et indtryk af, at forbrugernes eller mellemmændenes parallelhandel blev begrænset. Da der kun kan opstå et sådant indtryk, hvis klager fra endelige forbrugere begynder at hobe sig op, har producenterne og importøren tilstrækkelig tid til at sikre, at sådanne »misforståelser« i forhandlerleddet ikke forekommer. Der er således ikke brug for en regulering af sprogbrugen, hvis adfærden er i overensstemmelse med konkurrencereglerne.

(165) Det fremgår af det interne notat *Reimporte Italien* af 24. marts 1995 (se fodnote 91), at Autogermas holdning som gengivet i rundskrivelse af 16. marts 1995 (se fodnote 68) kun beskriver virksomhedens »officielle holdning« (se notat *Reimporte Italien* i fodnote 91). Dette bekræftes på ny i det interne notat *Reimporte Italien* af 9. maj 1995 (se fodnote 70 med oversættelse):

»... 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) — Audis notat *Projektbeschreibung Graumarkt/Reimporte* (projektbeskrivelse gråt marked/reimport) af 14. december 1994, der også blev forelagt Audi AG's daglige ledelse, sondres der mellem reimport og aktiviteter, der udøves af ikke-autoriserede videreforhandlere, samtidig med at det imidlertid anføres, at alle former for grå import og reimport skal bekæmpes (se fodnote 56 med oversættelse):

»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) I oplægget af 9. februar 1995 til direktionsmødet den 13. februar 1995 er følgende definition af reimport angivet under temaet *Einleitung von Maßnahmen gegen den Graumarkt/Grauimportmarkt* (foranstaltninger mod det grå marked/det grå importmarked indledes) (se fodnote 57 med oversættelse):

»...

2. Ausgangssituation

Reimporte unterscheiden sich in

a: Quereinkäufe der deutschen Vertragshändler im Ausland

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

(168) Selv om Audi var klar over, at der rent sprogligt og dermed også med hensyn til foranstaltningerne måtte sondres mellem forbrugeres/mellemmænds reimport samt krydsindkøb og den reimport, som videreforhandlere, der ikke tilhørte salgsnettet, tegnede sig for (se dokument *Reimportsituation*, dateret 23. oktober 1995, i fodnote 104), blev der ikke foretaget en sådan sondring i de dokumenter, der direkte vedrørte bekæmpelsen af grå import/reimport. Dette taler for, at det i hvert fald var et delmål at bekæmpe forbrugeres/mellemmænds reimport fra Italien til Tyskland. Som bevis herpå anføres — ud over de ovenfor citerede dokumenter — andre dokumenter: i *Situationsbericht Grauimporte K-VSK am 6. April 1995* (situationsrapport grå import K-VSK den 6.

april 1995) anføres følgende under overskriften *Organisation* (se fodnote 104 med oversættelse):

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

(169) I Audis oversigt *Graumarkt Italien* (det grå marked Italien) af 5. februar 1995 (se fodnote 8) beskrives det italienske grå marked som forskellen mellem indregistreringerne på det italienske marked og de leverancer, som importørerne har anmeldt, uden at der sondres mellem den reimport, der foretages af videreforhandlere, der ikke hører til salgsnettet, og forbrugeres/mellemmænds reimport samt krydsleverancer. I den fortrolige rapport om det grå marked *Graumarktbericht 9/95* af 28. september 1995 anføres der en statistik *In D zugelassene Re-Importfahrzeuge — Gesamt* (i Tyskland indregistrerede reimportbiler — total) under overskriften *1. Derzeitige Graumarkt/ Reimportsituation . . . Deutschland* (1. Den nuværende situation på det grå marked/ reimportmarkedet . . . Tyskland), ligesom følgende bemærkes indledningsvist (se fodnote 104 med oversættelse):

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

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

(170) Audi anvender samme strategi over for de endelige kunder som Volkswagen: forbrugere, der klagede over, at de italienske Audiforhandlere afviste at sælge biler til udlændinge, fik et standardsvar (se del 1, C.I., dokument i fodnote 33). Der henvises heri til, at bilerne har forskelligt udstyr, og at producenten ikke kunne diktere de italienske forhandlere, hvilke forbrugere der skulle sælges biler til — samme argument, som Volkswagen har anvendt (se de dokumenter, der anføres i fodnote 32). Disse formuleringer kan der på overfladen ikke gøres retlige indvendinger mod, men sammenholdt viser de, at Audi også ønskede at hindre forbrugeres og mellemmænds parallelimport af biler. Forhandlerne skulle forstå, at de ikke måtte fremføre, at producenten eller importøren havde forbudt dem at sælge til endelige forbrugere (se dokumentet i fodnote 149). En sådan standardformulering ville ikke have været nødvendig, hvis ikke forhandlerne i realiteten havde fået forbud mod at sælge til ikke-italienske forbrugere.

(171) — Autogerma fremhæver i forskellige dokumenter til Volkswagen og Audi, at selskabet har forbudt forhandlerne at sælge uden for deres aftaleområde. Som bevis herpå anføres særlig brevet *Parallelexporte* af 14. juni 1994 (se fodnote 65), brevet af 21. september 1994 (se fodnote 14, citeret i del 1, C.I) og Autogermas brev af 26. september 1994 *Measures to control and prevent reexport* (se fodnote 15, citeret i del 1, C.I.). Desuden bekræfter Autogerma i brev af 13. juni 1994 under emnet *Export aus Italien* følgende over for Audi (se fodnote 62 med oversættelse):

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

(172) Autogerma understreger desuden i interne notater, at forhandlerne skal sælge bilerne i Italien. Der sondres ikke mellem selvstændige videreforhandlere og andre købere, men blot mellem salg uden for og inden for Italien. I den forbindelse skal frem for alt Autogermas administrerende direktørs notat af 28. juni 1994 anføres (se fodnote 97 med oversættelse):

». . . 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 sondrer i rundskrivelsen til forhandlerne (se de dokumenter, der citeres i fodnote 68) mellem endelige forbrugere/mellemmænd og videreforhandlere, der ikke tilhører salgsnettet, men lader ved andre lejligheder tydeligt forhandlerne forstå, at salg uden for aftaleområdet, ligegyldigt til hvem, ikke er ønsket:

Der skal her især henvises til *Protokoll der Sitzung der Arbeitsgruppe/Marketing U.C.A.V. — Autogerma/27. Juli 1994* (referat af møde i arbejdsgruppen marketing U.C.A.V.) (se fodnote 67 med oversættelse):

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

»Scarabel:

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

Dr. Schlesinger:

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

(Seite 4, Anm. der Kommission)

»Dr. Schlesinger:

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

(174) I brev af 21. januar 1995 orienterer U.C.A.V. forhandlerne om mødet med Autogerma af 20. januar 1995 om modellen Golf Variant (se dokumentet i fodnote 66 med oversættelse):

... (Side 3, Kommissionens anmærkning)

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

(175) I et brev til forhandlerne forlanger Autogerma, at de skal bekræfte, at de vil afstå fra at sælge biler uden for deres aftaleområde. Kommissionen har under kontrolundersøgelsen fundet et stort antal breve af denne karakter (se de dokumenter, der anføres i fodnote 65). Som eksempel herpå citeres brevet til Brenner Garage af 15. november 1993 (se fodnote 64 med oversættelse):

»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) Autogerma anvender udtrykket *vendita organizzata*, som hverken findes i artikel 3, nr. 10, litra a), i den italienske udgave af forordning (EØF) nr. 123/85 eller i Autogermas standardkontrakt med forhandlerne (se fodnote 83). Den forbindelse, hvori Autogerma benytter udtrykket *vendita organizzata*, viser, at der ikke kun menes forhandlerens kontraktlige forpligtelse til ikke at sælge aftalevarer til forhandlere uden for salgsnettet, jf. artikel 3, nr. 10, litra a), i forordning (EØF) nr. 123/85. Autogerma kæder derimod hele tiden udtrykket *vendita organizzata* sammen med ordene *fuori del territorio contrattuale*. Denne sammenkædning er overflødig, hvis der kun menes salg til videreforhandlere, for det er i henhold til forhandlerkontrakten under alle omstændigheder ulovligt, uden at der i forhandlerkontrakten sondres mellem, om en sådan videreforhandler har hjemsted inden for eller

uden for forhandlerens aftaleområde (se punkt 3, sidste punktum, i forhandlerkontrakten med Eurocar SpA i fodnote 83). Desuden vælger Autogerma i tyske breve ligeledes udtrykket *außenstehende Verkaufsorganisationen* (udenforstående salgsorganisationer), hvoraf det klart fremgår at der også menes ikke-italienske VW- og Audi-forhandlere. Der skal her henvises til det brev af 21. september 1994, der citeres i del 1, C.I., hvor det hedder (se fodnote 14 med oversættelse):

»... 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 anvender i andre standardbreve til forhandlerne blot ordene *vendita al di fuori del territorio contrattuale*. Som bevis anføres dokumenterne i fodnote 65, nemlig brevene til tyve forhandlere af 24. februar 1995 *Vendita al di fuori del territorio contrattuale* (salg uden for aftaleområdet, Autogerma AG 000263) sammenholdt med notatet af 23. februar 1995 *Elenco Concessionari ai quali è stata inviata lettera del 24. februar 1995 per vendita fuori dal territorio contrattuale* (fortegnelse over forhandlere, der har fået tilsendt en skrivelse af 24. februar 1995 om salg uden for aftaleområdet). I dette standardbrev truer Autogerma en række forhandlere — hvis navne fremgår af den liste, der er vedlagt det interne notat — med at bringe forhandlerkontrakten til ophør, hvis de sælger biler uden for aftaleområdet. Dette beviser, at det for Autogerma drejer sig om at stoppe alt salg uden for aftaleområdet uanset om det er til forbrugere, mellemmænd, andre forhandlere eller selvstændige videreforhandlere.

(178) Forhandlerne i Trento, Bolzano og Silandro meddelte under kontrolundersøgelsen desuden Kommissionen, at Autogerma flere gange mundtligt havde givet dem instrukser om at se bort fra eksport. Disse instrukser vedrørte også salg til endelige forbrugere (se de dokumenter, der anføres i fodnote 63).

(179) Kommissionen mener, at Autogerma bevidst valgte en uklar formulering, for at forhandlerne skulle få indtryk af, at der med Autogermas forbud mod *Vendita organizzata fuori del territorio contrattuale* også var ment krydsleverancer inden for salgsnettet samt leverancer til forbrugere/mellemmænd. Man undgik således et direkte forbud mod at sælge til andre forhandlere, forbrugere og mellemmænd da Autogerma vidste — som anført i del 1, C.I. — at nogle af elementerne i strategien velsagtens var i strid med EF's konkurrenceret, Autogermas holdning blev bekræftet af producenterne, der ligeledes rådede til forsigtighed (se dokumentet i fodnote 17).

b) Foranstaltningernes udformning

(180) — I forbindelse med *overvågning af forhandlerne* sondres der ikke mellem salg til selvstændige videreforhandlere og andre kunder. Forhandleren skal tværtimod principielt indhente Autogermas tilladelse ved alt salg uden for forhandlerens område (se fodnote 69). Rapporterne til Autogerma om resultaterne af revisioner hos forhandlere viser altid det samlede salg uden for aftaleområdet (se dokumenterne i fodnote 44).

(181) — I henhold til aftale B (*Convenzione B*) i tillægget til forhandleraftalen ydes bonussen i hvert fald siden 1987 principielt kun på salg inden for aftaleområdet, og siden januar 1995 har betalingen heraf desuden været betinget af, at bilen blev indregistreret i aftaleområdet. Denne begrænsning er ikke fritaget i henhold til forordning (EØF) nr. 123/85. 15 %-klausulen i aftale B, hvorefter der også betales bonus for salg uden for aftaleområdet, hvis dette salg ikke overstiger 15 % af forhandlerens samlede leverancer, er heller ikke fritaget i henhold til forordning (EØF) nr. 123/85. En sådan bestemmelse er ikke nødvendig for at beskytte det eksklusive og selektive salgssystem, idet der allerede i forordningens artikel 3, nr. 10, tages hensyn til producentens interesser af denne karakter. Producenten kan forbyde forhandleren at sælge til forhandlere, der ikke tilhører salgsnettet. Producenten har imidlertid ikke lov til at forbyde forhandleren at sælge til endelige forbrugere, mellemmænd eller andre forhandlere i salgsnettet. 15 %-klausulen sondrer imidlertid ikke mellem disse kundegrupper, men gælder ensartet for salg til forhandlere, der ikke tilhører salgsnettet, endelige forbrugere, mellemmænd og andre forhandlere i salgsnettet.

Desuden har bonusbetalingerne faktisk været blokeret siden september 1993 (se dokumentet i fodnote 18), uden at man har taget hensyn til, hvilken type kunde bilen er solgt til med henblik på eksport (andre forhandlere, endelige forbrugere, mellemmænd, selvstændige videreforhandlere).

(182) — Dette gælder på tilsvarende vis for *margenordningen*. Her sondrer Autogerma heller ikke mellem købere, som er forhandlere, endelige forbrugere, mellemmænd og videreforhandlere, der ikke tilhører salgsnettet. Det eneste, der er afgørende for, om hele margenen skal bevilges, er, om bilen indregistreres inden for forhandlerens aftaleområde eller ej (se dokumenterne i fodnote 85). Det viser, at det ikke alene drejer sig om at hindre salg til videreforhandlere uden for salgsnettet, men at forhindre paralleleksport som sådan.

(183) — Formålet med *begrænsningen af leverancer til det italienske marked* er at sikre, at blot de italienske kunders efterspørgsel dækkes (se dokumentet i fodnote 107). Det er således ikke blot de selvstændige videreforhandlere, der bliver afskåret fra leverancer, men også de endelige forbrugere, deres bemyndigede mellemmænd og andre forhandlere.

(184) — *Forbuddet mod krydsleverancer* vedrører pr. definition udelukkende salg inden for salgsnettet. Denne foranstaltning er således heller ikke i overensstemmelse med artikel 3, nr. 10, litra a). Volkswagen var informeret om, at Autogerma hindrede krydsleverancer inden for forhandlernettet (se Autogermas brev af 21. september 1994 i fodnote 14, citeret i del 1, C.I.), men gjorde intet for at forhindre Autogermas konkurrencebegrænsende praksis. Audi var indforstået med forbuddet mod krydsleverancer inden for forhandlernettet. Autogerma havde opfordret Audi til at sørge for, at der ikke blev foretaget krydsleverancer inden for forhandlernettet (se dokumentet i fodnote 116). Desuden anmeldte tyske forhandlere andre forhandleres reimport til Audi (se dokumenterne i fodnote 115).

2. *Artikel 3, nr. 11, i forordning (EØF) nr. 123/85*

(185) I henhold til forordningens artikel 3, nr. 11, kan producenten pålægge forhandleren kun at sælge de af aftaleprogrammet omfattede biler eller tilsvarende varer til endelige forbrugere, der gør brug af en mellemmand, når denne forinden skriftligt har fået fuldmagt til at købe og eventuelt afhente en bestemt bil. Artikel 3, nr. 1, er den eneste bestemmelse i forordningen, der giver producenten eller importøren mulighed for indirekte at pålægge den endelige forbruger en forpligtelse via en aftale mellem producenten/importøren og forhandleren. Den endelige forbruger kan ikke pålægges andre forpligtelser, som f.eks. at afgive en forpligtelseserklæring som beskrevet i del 1, C.II.7. Det fremgår af princippet om, at undtagelser fra forbuddet mod restriktiv praksis i forordning (EØF) nr. 123/85 skal fortolkes snævert. Der henvises i den forbindelse til Førsteinstansrettens dom i *Peugeot*-sagen ([162]). Det må fastslås, at forordning (EØF) nr. 123/85 ikke indrømmer fritagelse for den forpligtelse, som Volkswagen og Audi pålægger forhandlerne via Autogerma, og hvorefter forhandlerne skal afkræve de endelige forbrugere en forpligtelseserklæring.

3. *Artikel 3, nr. 10, litra a), og artikel 3, nr. 11, i forordning (EF) nr. 1475/95*

(186) Artikel 3, nr. 10, litra a), og artikel 3, nr. 11, i forordning (EØF) nr. 123/85 kan lægges til grund for vurderingen af Volkswagens, Audis, Autogermas og de italienske forhandleres praksis efter den 1. oktober 1996, da artikel 3, nr. 10, litra a), og artikel 11, er overført uændret til den nye forordning (EF) nr. 1475/95.

4. *Artikel 6 i forordning (EF) nr. 1475/95*

(187) I henhold til denne forordnings artikel 6, stk. 1, nr. 3, 7 og 8, bortfalder fritagelsen automatisk, hvis parterne aftaler konkurrencebegrænsninger, der ikke udtrykkeligt er fritaget. I de tilfælde, der er omfattet af artikel 6, stk. 1, nr. 3, gælder fritagelsen ikke for alle de konkurrencebegrænsende bestemmelser i den pågældende aftale. Fritagelsen finder som anført i artikel 6, stk. 1, nr. 7 og 8, ikke anvendelse på de konkurrencebegrænsende foranstaltninger, der er aftalt til fordel for producenten (artikel 6, stk. 2). Det er de nationale domstole, der skal træffe afgørelse om de civilretlige konsekvenser af artikel 6 anvendelse.

II. **Individuel fritagelse**

(188) Kommissionen kan i henhold til artikel 85, stk. 3, på bestemte betingelser indrømme individuel fritagelse fra forbuddet i artikel 85, stk. 1. Dette forudsætter imidlertid, at den pågældende aftale i overensstemmelse med reglerne først er blevet anmeldt til Kommissionen. Da Volkswagen, Audi og Autogerma ikke har anmeldt nogen af de aftaler, de har

indgået med deres forhandlere som en del af deres markedsafskærmningspolitik, og da disse aftaler ikke falder ind under artikel 4, stk. 2, nr. 1, i forordning nr. 17 (der deltager virksomheder fra flere medlemsstater, og aftalerne vedrører ind- og udførsel af varer mellem medlemsstater) er meddelelse af individuel fritagelse udelukket.

(189) Aftalerne havde ikke kunne fritages, selv om de var blevet anmeldt. Selv hvis man antager, at et sådant eksportforbud/en sådan eksportbegrænsning bidrager til at forbedre fordelingen af varer, må man konstatere, at forbrugerne i hvert fald ikke får del i fordelen herved. Forbrugerne får frataget muligheden for at udnytte fordele ved det indre marked og drage fordel af prisforskellene på biler mellem medlemsstaterne. Forbrugernes ret til at købe de ønskede varer hvor som helst inden for EF begrænses. Det fremgår klart af forpligtelseserklæringens indhold, at forbrugernes frihed begrænses. Eksportforbuddet/-begrænsningen udgør således en alvorlig tilsidesættelse af den forbrugerbeskyttelsestanke, der fastsættes i EF-traktatens artikel 85, stk. 3, som bestanddel af EF's konkurrenceregler.

III. **Konklusion**

(190) Forordning (EØF) nr. 123/85 kan ikke tjene som grundlag for det eksportforbud/den eksportbegrænsning, som Volkswagen, Audi og Autogerma har indført.

(191) For perioden efter 1. oktober 1996 kan forordning (EF) nr. 1475/95 ikke tjene som grundlag for det eksportforbud/den eksportbegrænsning, som Volkswagen, Audi og Autogerma har indført.

(192) Der kan ikke indrømmes individuel fritagelse.

(193) Følgelig finder artikel 85, stk. 1, umiddelbart anvendelse.

C. *Volkswagen AG's modargumenter*

I. **Argumentet om interne dokumenters manglende beviskraft**

(194) Volkswagen AG og AUDI AG mener i deres udtalelse af 12. januar 1997 om klagepunkterne, at Kommissionen med hensyn til de påståede overtrædelser af konkurrencereglerne til dels ikke påberåber sig eksternt bevismateriale, men derimod koncerninterne rapporter, hvori sådanne eksterne foranstaltninger påstås gennemført. Det anføres, at der inden for virksomheden som helhed har forekommet interessemodsætninger, især mellem salgs- og finansieringsafdelingerne, men også mellem Autogerma og producenterne. Det skulle indimellem have ført til interesseprægede rapporter og overdrevne forslag (se nr. 5, s. 6, i udtalelsen). De dokumenter, der er udvekslet mellem VW, Audi og Autogerma, anses imidlertid for blot at gengive en virksomhedsintern diskussion, der som sådan er konkurrenceretlig irrelevant (se nr. 3, s. 5, i udtalelsen).

(195) Denne argumentation ignorerer, at Kommissionen ikke gør indvendinger imod en konkurrencebegrænsende aftale mellem moder- og datterselskaber efter artikel 85, stk. 1. Det ville kun i den sammenhæng skulle undersøges, om korrespondancen mellem moder- og datterselskab eventuelt ville være af konkurrenceretlig relevans. I denne beslutning drejer det sig imidlertid om det forhold, at Volkswagen AG og datterselskaberne Autogerma og Audi har truffet en konkurrencebegrænsende aftale med andre virksomheder, nemlig de italienske VW/Audi-forhandlere. Korrespondancen mellem moder- og datterselskaber inddrages derfor som bevis på en konkurrencebegrænsende aftale med disse andre virksomheder.

(196) Med argumentationen om, at der fandtes interessemodsætninger inden for virksomheden, forsøger Volkswagen AG at afvise, at Audi's og Autogermas praksis kan tilskrives Volkswagen AG. Der henvises i denne forbindelse til del 2, F., der indeholder en udførlig beskrivelse af, hvorledes Autogermas og Audis adfærd kan tilskrives Volkswagen AG.

(197) Det skal i øvrigt anføres, at især de dokumenter, der citeres i del 1, C.I. (se fodnote 14-16 og 18), ikke er diskussionsdokumenter, men dokumenter, hvori der angives allerede trufne beslutninger. Det hedder således i Autogermas notat af 26. september 1994 (se fodnote 22 med oversættelse): »... we confirm herewith the main measures taken by Autogerma to control and prevent reexport« (se fodnote 15). I Autogermas notat *Measures to control and prevent reexport* af 15. marts 1995 (se fodnote 18) sammenfattes desuden de foranstaltninger, der var blevet vedtaget tidligere.

II. **Argumentet om at kunne gøre advokatprivilegiet gældende for de ved Audi ansatte advokater**

(198) Audi gjorde allerede ved kontrolundersøgelsen gældende, at de dokumenter, der under kontrolundersøgelsen blev kopieret i retsafdelingen og i afdeling MI-11, ikke må anvendes, hvilket på ny

anføres i brev af 2. november 1995 ([163]). Retsafdelingens medarbejdere og lederen af afdeling MI-11 gjorde *attorney's privilege* gældende, idet de bistår fagafdelingerne som selvstændige advokater. Audi indrømmer dog, at der er tale om et ansættelsesforhold mellem alle disse medarbejdere og Audi AG.

(199) I henhold til artikel 14, stk. 1, i forordning nr. 17 har Kommissionen under en kontrolundersøgelse bl.a. ret til at få indsigt i forretningspapirer. Forretningspapirer er dokumenter, der vedrører virksomhedens aktiviteter på det relevante marked. Disse papirer omfatter i henhold til artikel 14 også brevvekslingen mellem advokat og klient. Forordning nr. 17 beskytter fortroligheden af korrespondancen mellem en advokat og dennes klient, såfremt der herved er tale om en korrespondance, der udveksles af hensyn til klientens forsvar, og som hviler på hans ret til et sådant, samt såfremt denne hidrører fra en uafhængig advokat, dvs. en advokat, der ikke er knyttet til klienten gennem et ansættelsesforhold ([164]). Ingen af disse to forudsætninger er opfyldt i dette tilfælde. Audi AG kan således ikke påberåbe sig *attorney's privilege.*

III. Argumentet om den grå imports store omfang

(200) Volkswagen og Audi AG mener i deres udtalelse af 12. januar 1997 om klagepunkterne, at langt størstedelen af reeksporten fra Italien til Tyskland og Østrig entydigt kan tilskrives ulovlige leverancer til videreforhandlere uden for organisationen. Salget til privatpersoner (i givet fald via mellemmænd) og andre forhandlere i VW/Audi-salgsorganisationen skulle ikke have spillet nogen væsentlig rolle (se s. 12 ff., nr. 14 ff.).

(201) Den afgørende faktor i relation til den retlige bedømmelse af sagen er, om man har hindret salget til de endelige forbrugere, uanset om de foretog købet selv eller overlod det til en mellemmand, og til andre VW/Audi-forhandlere. Dette er tilfældet (se del 2, A, og del 2, B.I.1), selv hvis man til Volkswagen AG's fordel går ud fra, at videreforhandlere uden for salgsnettet har tegnet sig for størstedelen af reeksporten. Også selv om man udelukkende forhindrer et mindre antal salg til endelige forbrugere, deres mellemmænd eller andre VW/Audi-forhandlere, foreligger der en overtrædelse af artikel 85, stk. 1. Som anført under del 2, A.IV., påvirkes handelen mellem medlemsstaterne mærkbart.

D. *Overtrædelsens varighed*

(202) Overtrædelsen kan med sikkerhed bevises fra den 30. december 1987. Kommissionen lægger følgende dokumenter, der citeres i fodnote 94, til grund: Bilag til forhandlerkontrakt: *Convenzione »B« aggiunta al Contratto di Concessione Autogerma — Prodotti Audi e Volkswagen*, dateret 30. december 1987 (Autogerma/Brenner Garage, BR 168-171); bilag til forhandlerkontrakt: *Convenzione »B« aggiunta al Contratto di Concessione Autogerma*, dateret 28. april 1994 (Autogerma, BR-MF 160-167). I henhold til disse dokumenter, der behandler bonusordningen, ydes der i princippet bonus for salg inden for aftaleområdet. Der ydes udelukkende bonus for salg uden for aftaleområdet på betingelse af, at dette salg ikke overstiger 15 % af forhandlerens samlede leverancer. Foranstaltningerne til hindring eller besværliggørelse af paralleleksport blev skærpet pr. 1. september 1993. I det interne notat *Measures to control and prevent reexport*, dateret 15. marts 1995 (dokumentet citeres i del 1, C.I.; se også fodnote 18), sammenfatter Autogerma foranstaltningerne og indrømmer, at bonusen pr. 1. september 1993 ikke længere er blevet betalt for salg uden for aftaleområdet.

Kommissionen ved fra en anden procedure mod Volkswagen AG, at der i medlemsstaterne siden den 13. juni 1996 ikke længere kræves nogen forpligtelseserklæring (se del 1, C.II.7) for VW-koncernens mærker i medlemsstaterne.

E. *Artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 17*

(203) Hvis Kommissionen efter anmodning eller på eget initiativ konstaterer, at der foreligger en overtrædelse af EF-traktatens artikel 85, kan den i henhold til artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 17 pålægge de deltagende virksomheder at bringe den konstaterede overtrædelse til ophør.

I lyset af at de konstaterede overtrædelser stadig varer ved, skal de italienske forhandlere med henblik på at bringe de konstaterede overtrædelser til ophør (se del 2, A.III.2., del 2, B.I.4., og del 2, D.) underrettes om, at advarslerne, instrukserne og sanktionerne er erklæret ugyldige. Desuden skal aftalerne med de italienske forhandlere ændres med hensyn til bonus- og margenordningen. Alle forhandlere i EF skal gøres opmærksomme på, at krydsleverancer inden for EF er tilladt og på ingen måde kan medføre sanktioner.

(204) Da der er tale om en alvorlig overtrædelse, der består i en hindring af parallelhandel, bør den pågældende virksomhed stilles tvangsbøder i udsigt for at øge foranstaltningernes virkning.

F. ***Beslutningens adressat***

(205) Kommissionen mener, at Volkswagen AG bærer ansvaret. Volkswagen AG ejer 98,99 % af datterselskabet Audi AG og 100 % af datterselskabet Autogerma SpA. Volkswagen AG er dermed ansvarlig for deres aktiviteter ([165]). Desuden havde Volkswagen kendskab til datterselskabernes aktiviteter: det fremgår af del 1, C.II.2., at Volkswagen og Audi begge ønskede en opdeling af forhandlermargenen, at Volkswagen AG billigede Autogermas bonuspolitik (se det brev til Volkswagen, der citeres i del 1, C.I., og fodnote 15, 16 og 17 samt del 1, C.II.2.), at både Volkswagen og Audi begrænsede leverancerne til det italienske marked, hvormed førstnævnte således billigede (del 1, C.II.4.), at forbuddet mod krydsleverancer blev billiget af Volkswagen AG (se brevet i del 1, C.I., fodnote 16, og del 1, C.II.5.). Volkswagen og Audi overvågede reimporten af deres respektive mærker (se del 1, C.I.). Volkswagen AG vidste, at Autogerma havde aftalt med forhandlerne, at de endelige forbrugere skulle afgive en forpligtelseserklæring (se del 1, C.II.7.). Der blev anvendt samme forhalingsteknik over for forbrugerne (se del 1, C.I.). Volkswagen AG havde kendskab til og billiget Autogermas praksis over for forhandlerne.

G. ***Artikel 15 i forordning nr. 17***

(206) I henhold til artikel 15, stk. 2, i forordning nr. 17 kan Kommissionen fastsætte bøder inden for de dér fastsatte rammer, hvis virksomhederne forsætligt eller uagtsomt har overtrådt bestemmelserne i artikel 85, stk. 1.

(207) Kommissionen mener, at Volkswagen AG bør pålægges en bøde i denne sag. Audi AG og Autogerma SpA pålægges ikke bøde, da deres adfærd tilskrives Volkswagen AG.

(208) De italienske forhandlere er som modparter i aftalen med Volkswagen, Audi og Autogerma, om at hindre eller besværliggøre parallelimport ofre for den restriktive politik, som modparten førte, og som de accepterede under pres. Forhandlerne har ikke deltaget aktivt. Kommissionen pålægger dem derfor ingen bøde.

(209) Ved fastsættelsen af bødens størrelse skal Kommissionen tage hensyn til alle relevante omstændigheder, herunder frem for alt overtrædelsens grovhed og dens varighed. Grovheden afhænger af overtrædelsens karakter, dens virkning på markedet og størrelsen af det berørte marked.

(210) Hindring af slutbrugeres paralleleksport af kørteøjer og af krydsleverancer inden for forhandlernettet er i strid med et af traktatens principper, nemlig ønsket om at skabe et fællesmarked, og må derfor allerede af denne grund vurderes som særlig grov.

(211) Kommissionen har allerede undersøgt talrige tilfælde, hvor parallelimport hindres, og de regler, der gælder i så henseende, har været fastsat i mange år. Der skal blot henvises til følgende beslutninger:

(212) Volkswagen-koncernen har den største markedsandel blandt motorkøretøjsfabrikanterne i Fællesskabet.

(213) Overtrædelsen har haft direkte virkninger på det italienske marked for salg af nye motorkøretøjer ved at have gjort det betydeligt vanskeligere og til tider helt at have forhindret salg af køretøjer til slutbrugere med henblik på paralleleksport. Følgelig har overtrædelsen tillige haft virkning på markedet for nye motorkøretøjer i Tyskland og Østrig samt på markederne i alle de øvrige medlemsstater.

(214) Volkswagen AG er bekendt med, at foranstaltningerne er rettet mod eller i det mindste gør det muligt at hindre slutbrugers og formidleres paralleleksport af køretøjer fra Italien og at de begrænser konkurrencen. Volkswagen AG var endvidere på det rene med at dens adfærd udgjorde en overtrædelse af artikel 85. Dette fremgår tydeligt af det interne notat *Reimporte Italien* af 23. februar 1995 (se fodnote 80), ifølge hvilket Volkswagen AG var klar over, hvilken virkning margenpolitikken havde, og selv anførte, at denne ordning var forbundet med »stor bøderisiko«. Denne politiks forsætlige karakter fremgår tillige af de overvågnings- og sanktionsforanstaltninger, der blev anvendt over for forhandlerne. I en meddelelse fra Audi AG (se fodnote 17) står der, at det var »*forbundet med en vis risiko*« at sætte de foranstaltninger, der træffes i Italien, »*i forbindelse med*

hindring af reeksport . . .«, ligesom Audi foreslår, at foranstaltningerne i Italien »*meddeles mundtligt mellem regionerne*«. Desuden blev de dokumenter, der vedrørte eksportforbuddet/-begrænsningen eller stod i forbindelse hermed, altid betegnet som *fortrolige* eller *strengt fortrolige* (se del 1, C.II.1.b samt de dokumenter, hvortil der henvises i fodnote 74-77). Sammenfattende kan det konkluderes, at Volkswagen AG har begået en forsætlig overtrædelse af artikel 85, stk. 1 ([166]).

(215) Den af Volkswagen AG begåede overtrædelse er alt i alt en meget alvorlig overtrædelse af artikel 85, stk. 1. Dette gælder både bonusordningen af 31. december 1987 (se betragtning 73 ff.) og de forstærkende foranstaltninger, (se betragtning 82-99), der blev truffet i perioden 1993 til 1995 (se betragtning 82 til 99) med henblik på yderligere at begrænse eller forhindre parallelhandel. Følgelig skal der pålægges en bøde, der behørigt straffer denne meget alvorlige overtrædelse og som, gennem sin afskrækkende virkning, forhindrer nogen form for gentagelse. Kommissionen er af den opfattelse, at et beløb på 50 mio. ECU udgør et passende grundlag for fastsættelsen af bødens størrelse.

(216) Et yderligere element, der ifølge artikel 15, stk. 2, i forordning nr. 17 indgår ved fastsættelsen af bødens størrelse, er overtrædelsens varighed. Den af Volkswagen AG begåede overtrædelse kan anses for at have stået på i hvert fald siden den 30. december 1987. Den er på nærværende tidspunkt endnu ikke fuldt ud blevet bragt til ophør.

(217) Overtrædelsen stod på i mere end ti år og var derfor af meget lang varighed. I henhold til retningslinjerne for beregningen af bøder i henhold til artikel 15, stk. 2, i forordning nr. 17 og artikel 65, stk. 5, i EKSF-traktaten (EFT C 9 af 14. 1. 1998, s. 3), kan det beløb, der er fastsat på baggrund af overtrædelsens grovhed, forhøjes med op til 10 % for hvert år, overtrædelsen har stået på. Kommissionen er af den opfattelse, at en forøgelse på 5 % pr. år for perioden fra 1988 til 1992 og for året 1997 er passende. Overtrædelsen blev intensiveret i perioden fra 1993 til 1996, i løbet af hvilken en række forstærkende foranstaltninger blev iværksat. For hvert af disse år, finder Kommissionen en forøgelse med den maksimale procentsats på 10 % passende. Dette fører til en forhøjelse af det i betragtning 215 nævnte beløb med 35 mio. ECU, hvilket resulterer i et grundbeløb på 85 mio. ECU.

(218) Endvidere skal der ved fastsættelsen af bøden tages hensyn til skærpende og formildende omstændigheder.

(219) Særligt hvad angår situationen i Italien har Kommissionen i to breve (GD IV's brev af 24. februar 1995 (*D/12803) og af 2. maj 1995 (*D/15797)) faktisk gjort Volkswagen AG opmærksom på, at en hindring eller besværliggørelse af paralleleksport fra Italien ville være ensbetydende med en overtrædelse af EF's konkurrenceregler. Det fremgår af det notat *Reimporte Italien* af 24. marts 1995 (se fodnote 91), som Kommissionen fandt under kontrolundersøgelsen, at i hvert fald det første brev blev drøftet i VW og Audi, dog uden at de to virksomheder drog de nødvendige retlige konsekvenser heraf. Det er korrekt, at Autogerma SpA fremsendte en cirkulæreskrivelse dateret 16. marts 1995 (se fodnote 68) til forhandlerne, hvoraf en kopi blev sendt til Kommissionen, hvori forhandlerne blev mindet om bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 123/85 og i deres forhandlerkontrakter. Rent faktisk blev det dog ikke foranlediget, at de tidligere pålagte begrænsninger af salg til slutbrugere og formidlere blev fjernet. Navnlig er forhandleraftalerne ikke blevet ændret i overensstemmelse hermed. Den omstændighed at Volkswagen AG ikke efter modtagelsen af brevene fra Kommissionen har bragt overtrædelsen til ophør og samtidig har givet Kommissionen anledning til at tro, at overtrædelserne var bragt til ophør, betragtes som en skærpende omstændighed i relation til fastsættelsen af bødens størrelse.

(220) Det udgør en yderligere skærpende omstændighed, at Volkswagen AG har udnyttet den økonomiske afhængighed, der eksisterer mellem en større motorkøretøjsproducent og dens forhandlere, til at vanskeliggøre og forhindre forhandlernes salg til slutbrugere, der ikke havde bopæl i deres aftaleområde. Følgelig har et stor antal italienske forhandlere, der juridisk og økonomisk er uafhængige virksomheder, lidt, i visse tilfælde ret betydelige, omsætningstab. Det pres, der blev udøvet på forhandlerne af Volkswagen AG og hermed koncernforbundne selskaber kulminerede med, at mere end 50 forhandlere blev truet med ophævelse af deres forhandlerkontrakt, såfremt de fortsatte med at sælge køretøjer til udenlandske kunder, herunder slutbrugere. Endelig blev forhandlerkontrakterne ophævet i tolv tilfælde, hvorved de berørte virksomheders forretningsmæssige eksistensgrundlag i væsentlig grad blev truet (se betragtning 93 og 94 samt 142 og 177).

(udgået)

(221) Under hensyntagen til disse skærpende omstændigheder forekommer det berettiget at forhøje bødens grundbeløb med 20 %, dvs. med 17 mio. ECU.

(222) Den italienske lire var udsat for to kraftige devalueringer i september 1992 og marts 1995.

I sin meddelelse vedrørende virkningen af valutakursbevægelser på det indre marked ([167]) bemærkede Kommissionen, at automobilsektoren er særligt følsom i relation til valutakursbevægelser, og at eksportører i lande, hvis valuta var steget i værdi, mødte vanskeligheder i de lande, hvis valuta var faldet i værdi.

I den samme meddelelse fastslog Kommissionen imidlertid udtrykkeligt, at gennemførelsen af konkurrencebegrænsende foranstaltninger, i form af begrænsning af parallelimport på grund af valutakursbevægelser klart ville stride mod Fællesskabets konkurrenceregler.

Denne devaluering af den italienske lire tillod således på ingen måde Volkswagen at unddrage sig konkurrencereglerne.

Følgelig kan den ikke anses for at udgøre en formildende omstændighed i forbindelse med beregningen af bøden —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Volkswagen AG har sammen med sine datterselskaber Audi AG og Autogerma SpA overtrådt EF-traktatens artikel 85, stk. 1, da virksomheden har indgået aftaler med de italienske forhandlere i salgsnettet med henblik på at forbyde eller begrænse salg til endelige forbrugere fra andre medlemsstater, uanset om de foretager købet selv eller gennem en af dem bemyndiget mellemmand, og til forhandlere i salgsnettet i andre medlemsstater.

Artikel 2

Volkswagen AG skal straks efter meddelelsen af denne beslutning bringe de overtrædelser, der er konstateret i artikel 1, til ophør og må ikke erstatte disse med andre begrænsninger med samme formål: Volkswagen AG skal navnlig senest to måneder efter meddelelsen af denne beslutning:

a) ændre forhandleraftalen med de italienske forhandlere på en sådan måde, at bonusen ikke er afhængig af, om salget sker inden for aftaleområdet eller i en anden medlemsstat

b) pr. rundskrivelse meddele de italienske forhandlere, at den margenordning, der blev indført ved rundskrivelse af 20. oktober 1994 og 2. november 1994, ophæves, i det omfang de pågældende margener er mindre i relation ved salg i andre medlemsstater end salg inden for aftaleområdet

c) pr. rundskrivelse meddele de italienske forhandlere, at samtlige begrænsninger af krydsleverancer til forhandlere i salgsnettet i andre medlemsstater er ophævet, og gøre opmærksom på at det ikke længere er nødvendigt at indhente importørens forhåndsgodkendelse, samt at forhandlerne ikke skal frygte sanktioner i form af en begrænsning af leverancer eller opsigelse af forhandleraftalen, hvis de sælger til endelige forbrugere fra andre medlemsstater, uanset om de foretager købet selv eller gennem en af dem bemyndiget mellemmand

d) pr. rundskrivelse meddele alle forhandlere i VW/Audi-salgsnettet inden for Det Europæiske Fællesskab, at samtlige begrænsninger af krydsleverancer fra Italien til de øvrige medlemsstater er ophævet

e) give sit datterselskab Audi AG besked om at udsende rundskrivelser med det i litra a)-d) anførte indhold til dets forhandlere i Det Europæiske Fællesskab, og give sit datterselskab Autogerma SpA besked om at udsende rundskrivelser med det i litra a)-c) anførte indhold til dets italienske forhandlere.

Artikel 3

Da overtrædelsen af EF-traktatens artikel 85, stk. 1, er af grov karakter, pålægges Volkswagen AG en bøde på 102 (et hundrede og to) mio. ECU.

Artikel 4

Den i artikel 3 fastsatte bøde skal indbetales i ecu senest tre måneder efter datoen for meddelelsen af nærværende beslutning til Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber på følgende bankkonto:

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

Efter udløbet af denne frist beregnes morarenter med den sats, der anvendes af Det Europæiske Monetære Institut vedrørende transaktioner i ecu. Renterne beregnes fra den første arbejdsdag i den måned, i hvilken beslutningen er vedtaget. Hertil kommer et tillæg på 3,5 (treogenhalv) procentpoints. Den samlede rentesats udgør således 7,75 %.

Artikel 5

Med hensyn til de i artikel 2 anførte forpligtelser pålægges Volkswagen AG en tvangsbøde på 1 000 ECU for hver dags forsinkelse med gennemførelsen af denne beslutnings artikel 2. Forsinkelsen beregnes fra udløbet af den frist på to måneder, der er fastsat for gennemførelsen.

Artikel 6

Denne beslutning er rettet til Volkswagen AG, D-38436 Wolfsburg.

Denne beslutning kan tvangsfuldbyrdes i henhold til EF-traktatens artikel 192.

Udfærdiget i Bruxelles, den 28. januar 1998.

På Kommissionens vegne

Karel VAN MIERT

Medlem af Kommissionen

Fodnotefortegnelse

(De i fodnoterne med * mærkede dokumenter er betegnet som fortrolige, og de med ** mærkede dokumenter som strengt fortrolige)

([1]) EFT 13 af 21. 2. 1962, s. 204/62.

([2]) EFT 127 af 20. 8. 1963, s. 2268/63.

([3]) Notat: *Italien,* dateret 19. september 1994 (Audi, AU-MW D 32).

([4]) Intern meddelelse/notat: *reimporte,* dateret 3. 3. 1994 (Volkswagen, AU-GK D 3); intern meddelelse/notat: *Reimporte Audi,* dateret 10. 5. 1994 (Volkswagen, AU-VE G D 38).

([5]) Oversigt: *In Deutschland zugelassene Re-Importfahrzeuge (Italien),* dateret, 6. 4. 1995 (Volkswagen, VW-DB B 9 Santelmanns sekretariat, sag Re-Importe; intern meddelelse/notat: *Re-Importe Audi,* dateret 8. 5. 1995 (Volkswagen, AU-VE D 106).

([6]) Intern meddelelse/notat: *Reimporte,* dateret 3. 3. 1994 (Volkswagen, AU-GK D 3); intern meddelelse/notat: *Reimporte Audi,* dateret 10. 5. 1994 (Volkswagen, AU-VE G D 38); intern meddelelse/notat: *Re-Importe Audi,* dateret 9. 2. 1995 (Volkswagen, AU-VE C D 78); intern meddelelse/notat: *Re-Importe Audi,* dateret 8. 5. 1995 (Volkswagen, AU-VE D 106); intern meddelelse/notat: *Re-Importe Audi,* dateret 21. 8. 1995 (VW, AU-KS B 6).

([7]) Intern meddelelse/notat: *Reimporte* dateret 3. 3. 1994 (Volkswagen, 1.c./fodnote 4); intern meddelelse/notat: *Re-Importe VW,* dateret 8. 5. 1995 (Volkswagen, AG 000345).

([8]) Oversigt: *Graumarkt/Projekt,* dateret 1/95 (Audi, AU-VE C D 85); oversigt: *Graumarkt Italien,* dateret 5. 2. 1995 (Audi, AU-VE C D 86); oversigt: *Vendite veicoli nuovi fuori territorio,* dateret 17. 2. 1995 (Audi, AU-VE G D 28).

([9]) Intern meddelelse/notat: *Reimporte,* dateret 3. 3. 1994 (Volkswagen, 1.c./fodnote 4); oversigt: *In Deutschland zugelassene Re-Importfahrzeuge (Italien),* dateret 6. 4. 1995, Volkswagen VW-DB B 9 Santelmanns sekretariat, Akte »Re-Importe«, 1.c. fodnote 6); intern meddelelse/notat: *Re-Importe VW,* dateret 8. 5. 1995, (Volkswagen, 1.c./fodnote 7).

([10]) Intern meddelelse/notat: *Reimporte,* dateret 3. 3. 1994 (Volkswagen, 1.c./fodnote 4); intern meddelelse/notat: *Re-importe Audi*, dateret 8. 5. 1995 (Volkswagen, 1.c./fodnote 5).

([11]) Bilpriser i Den Europæiske Union, Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber, Generaldirektorat IV — Konkurrence, diverse udgaver.

([12]) Nærmere detaljer vedrører modeller og beregning kan hentes i de pågældende pressemeddelelser: IP(93) 545 af 1. juli 1993, IP(93) 1201 af 22. december 1993, IP(94) 704 af 26. juli 1994, IP(95) 50 af 19. januar 1995, IP(95) 768 af 24. juli 1995 og IP(96) 145 af 15. februar 1996. Tal gældende for Østrig stod først til rådighed efter Østrigs tiltrædelse pr. 1. 1. 1995.

([13]) EFT L 15 af 18. 1. 1985, s. 16, og EFT L 145 af 29. 6. 1995, s. 25.

([14]) Brev til Volkswagen: *parallelexporte,* dateret 21. 9. 1994 (Autogerma AG 000878). Det citat, der anføres her, lyder som følger (det citat, der anføres i betragtning 176, stammer fra første afsnit, begyndende med »Det har ført til«):

»... Hele den italienske salgsorganisation lægger stor vægt på at nå de fastsatte salgsmål og fastholde hidtidige salgstal. Det har ført til, at nogle partnere under pres fra udenforstående salgsorganisationer (herunder talrige udenlandske Volkswagen- og Audi-forhandlere) også har udøvet salgsaktiviteter i områder, der ligger langt uden for de kontraktligt fastlagte zoner, nogle gange sågar i udlandet.

Autogerma's indgreb har derfor haft til formål at henvise Volkswagen- og Audi-forhandlere til de kontraktligt fastlagte områder. I den forbindelse er kontrollen af, hvorvidt de opfylder kontraktforpligtelserne, især med hensyn til salget inden for det aftalte område, gennemført hos hvert enkelt firma for sig (som følge af, at kontraktbestemmelserne ikke er blevet fulgt, er seks forhandleres kontrakter blevet opsagt med den fastsatte frist, hvormed kontrakterne udløber ved udgangen af 1994/midt i 1995). På grund af forskellige resultater fra en »revision« af leverancer vil vi over for andre forhandlere påtale, at kontrakten ikke er opfyldt for dermed at få nærmere oplysninger om de endelige forbrugere, der har købt bilerne.

Denne fremgangsmåde vil vi udbygge yderligere inden for salgsorganisationen. Projektet omfatter en ny margenstruktur af endnu større betydning, hvor procentsatsen af »maggiori-sconti« (bonusen) — der er betinget af, at de kontraktlige forpligtelser overholdes i mængde- og kvalitetsmæssige henseende forhøjes, og den faste procentsats på bilfakturaerne reduceres. Hermed opnås en bedre fordeling af margenerne ...

Bilag til brev COMIORG/EP/st. af 21. 9. 1994:

Salg uden for aftaleområdet og/eller ad ikke-autoriserede kanaler

Forebyggende foranstaltninger	*Kontrolforanstaltninger*	*Straffeforanstaltninger*
1. Generel henvisning på alle møder	1. Indregistrerings-/salgskontrol	1. Formaningssamtale
2. Direkte henvisning under alle samtaler	2. Revision	2. Advarselsbrev
3. Skriftlig formaning om, at aftalebestemmelserne skal overholdes	3. Undersøgelser uden for aftaleområdet	3. Blokering af magior-sconto (bonusen)
		4. Opsigelse af forhandleraftalen . . .«.

([15]) Brev** til Volkswagen *Measures to control and prevent reexport*, dateret 26. 9. 1994 (Autogerma, AG 000905). Det citat, der anføres i betragtning 22, stammer fra afsnit 1 begyndende med »bekræfter vi hermed . . .«.

Foranstaltninger til kontrol og hindring af reeksport

». . . Under henvisning til vore samtaler i Verona den 15. og 16. september (med Schlesinger, Bertino, De Simone, Wickmann og Kuhn) og de efterfølgende telefonsamtaler om spørgsmålet bekræfter vi hermed de vigtigste af de foranstaltninger, som Autogerma har truffet for at kontrollere og hindre reeksport:

— rundskrivelse til forhandlerne med en forklaring af de grænser, der sættes i EF's forordning (EØF) nr. 123/85

— Overproportional stigning i listepriserne (med de kendte virkninger på prisindekset og salgstallene)

— revision hos de mistænkte forhandlere

— en kraftig henstilling fra Autogerma's formand til forhandlerne på Verona-mødet den 14. juli 1994 om at sælge de importerede biler i Italien og frem for alt i deres område

— samme henstilling til forhandlergruppen *marketing* på mødet i Verona den 27. juli

— Autogerma's formand kom atter ind på henstillingen på kongressen i forbindelse med introduktionen af den nye Polo den 3. og 4. september i Paris

— på forhandlerforeningens møde i Paris den 4. september fremsatte Schlesinger tillige entydige bemærkninger om at undgå reeksport af den nye Polo og generelt af biler, som Autogerma importerer

— i et internt notat af 28. juni til Autogerma's ledelse meddeler formanden, at han forbeholder sig at godkende kvartalsbonusen for alt salg uden for de aftale områder personligt

— kvartalsbonusen, som blokeres for alt salg uden for aftaleområderne, vil fra næste kvartal udelukkende blive udbetalt på grundlag af indregistreringer

— i forbindelse med reklameforanstaltninger, som primært er rettet mod den endelige forbruger, vil indregistrering i Italien ligeledes være en forudsætning for støtte i form af primært ekstraudstyr, tilbagekøbslofter eller finansieringsmuligheder

— forhandleordrer kontrolleres dagligt. Ordrer, der overstiger efterspørgslen med 10 %, kan kun accepteres efter særlig godkendelse

— der sendes breve direkte til forhandlere med henblik på at overtale dem til ikke at reeksportere biler

— mistænkte udenlandske købere skal skriftligt forpligte sig til ikke at videresælge bilen før efter et vist antal måneder. Der fastsættes straffeforanstaltninger i aftalen

— forhandlere, der får tilbagefald, opfordres til at træde ud (hidtil har seks modtaget denne opfordring). Denne foranstaltning vil under alle omstændigheder blive anvendt med forsigtighed for at undgå retssager og de dermed forbundne omkostninger, også for at undgå skader på virksomheders image. Desuden kan det på nuværende tidspunkt være vanskeligt, om ikke umuligt, at finde afløsere. Dette giver yderligere problemer i områdedækningen

— en forøgelse af Autogerma's kapital med henblik på at reducere forhandlernes investeringer. Dermed kan man undgå, at forhandlerne søger uønskede salgskanaler.

Denne politik har ført til, at vi i Autogerma stadig har følgende meget gamle usolgte biler på lager:

ældre end 14 måneder	41
ældre end 13 måneder	48
ælder end 12 måneder	323
ælder end 11 måneder	656
ælder end 10 måneder	915
ælder end 9 måneder	1 460
I alt	3 443

— alle salgsfremmende kampagneforanstaltninger udformes ved at øge bilernes merværdi ved montering af ekstraudstyr. Det undgås dermed at forhandlerne bruger en ekstra margen ved reeksport

— repræsentanter på stedet kontrollerer de enkelte tilfælde og indrapporterer i givet fald forhandlernes reeksportaktiviteter

— salget af den nye Polo vil blive overvåget strengt. Forhandlere, der tidligere har reeksporteret biler, vil få reduceret deres leverancer

— vor marketingafdeling er i færd med at undersøge kampagnemodeller, der kan anvendes specielt i Italien og er ukendte i udlandet. Disse kampagnemodeller skulle kunne lanceres i 1995.

Vi er overbevist om, at vi med disse foranstaltninger kan reducere reeksporten drastisk, hvis der også træffes foranstaltninger i Tyskland over for de tyske forhandlere, som konstant er på udkig efter nye biler og i den forbindelse henvender sig direkte til vore forhandlere, og hvis selskaber som VAGAS forhindres i at fremsætte interessante tilbud til de af vore forhandlere, som i øjeblikket har underskud på regnskaberne . . .«

([16]) Notat: Autogermas foranstaltninger til hindring af reeksport, dateret 6. 12. 1995 (Volkswagen, VW-KH HDK reeksport). Citatet lyder som følger:

». . .

— skriftlig information (handel) om EU-direktiv 123/85.

— revision hos forskellige forhandlere gentagne gange. Formaninger, bonusreduktioner, 11 opsigelser (omsætning i risikozonen ca. 8 800 biler i 1995) — se bilag.

— bonus (kvartalsvis) udbetales på grundlag af indregistreringer i aftaleområdet.

— overproportional stigning i listepriser.

— undgåelse af »overlageføring« på detailhandelsniveau.

— »margen-spliting« ved Polo A 03

  — 8 % ved fakturering
  — 5 % dokumentation af nyindregistrering i aftaleområdet
  — 3 % bonus (målsætning, kundetilfredshed, driftsstandarder).

— andet (se brev AG af 26. 9. 1994). . .«.

([17]) Meddelelse: *Grauimporte Italien*, dateret 12. 12. 1994 (Audi, AU-DH C Doc 1). De anførte citater lyder som følger:

. . .»mit einem gewissen Risiko verbunden« . . . »mit der Verhinderung von Reimporten zu bringen und dies in einem Brief an die deutsche Händlerorganisation zu dokumentieren« . . . »über die Regionen mündlich kommuniziert werden«.

([18]) Notat: *Measures to control and prevent reexport,* dateret 15.3.1995 (Autogerma AG 000253). Tidsangivelse i notatet skal læses som følger: »2/F.M.P.94« betyder anden firemånedersperiode 94, hvormed disse foranstaltninger altså påbegyndes den 1. 5. 1994; »3/F.M.P.94« betyder tredje firemånedersperiode 94, hvormed disse foranstaltninger altså påbegyndes den 1. 9. 1994; »3/F.M.P.93« betyder tredje firemånedersperiode 93, hvormed disse foranstaltninger altså påbegyndes den 1. 9. 1993; »1/F.M.95« betyder første firemåneder (»periode« er formentlig udeladt ved en fejltagelse, forfatterens anmærkning) 95, hvormed disse foranstaltninger altså påbegyndes den 1. 1. 1995. Citatet lyder som følger:

Foranstaltninger til kontrol og hindring af reeksport

Tidspunkt	Forebygende foranstaltninger	Tidspunkt	Kontrol-foranstaltninger	Tidspunkt	Sanktioner
15.10.91-28.1.93-1.7.93 11.8.93-12.10.93-15.10.93 6.6.94-21.3.95 (klar)	Rundskrivelse vedrørende grænser i forordning nr. (EØF) 123/85	Siden 2/F.M.P. 94	Leverings- og nyindregistreringskontrol	Periodisk	Møde med forhandlere og påmindelser
Periodisk	Kraftig henstilling på almindeligt møde	Siden 2/F.M.P. 94	Revision hos den mistænkte forhandler	7.12.1993 & 24.2.1995	Advarselsbrev
Periodisk	Kraftig henstilling på møde med forhandleren	Siden 2/F.M.P. 94	Daglig kontrol af forhandlernes ordrer	Siden 3/F.M.P. 93	Kvartalsbonus for salg uden for aftaleområdet blokeres
		Siden 2/F.M.P. 94	Indregistreringsdokumenter kræves for betaling af salgsfremmende foranstaltninger	Siden 1/F.M.P. 95	Kvartalsvis salgsbonus kun for nyindregistreringer
		Siden 3/F.M.P. 94	Konrol af salget af Polo og A4	Siden 6/94	Opsigelse af forhandleraftale

([19]) Se f.eks. brev til Audi: *Ermittlung von Reimporten,* dateret 3. 5. 1994 (KBA, AU-VE D 113).

([20]) Brev til Audi: *Ermittlung von Reimporten,* dateret 20. 4. 1994 (KBA, AU-VE D 114).

([21]) E-post: *(Re-) Importe, Herstellerbescheinigungen,* dateret 26. 1. 1995 (Audi, AU-KS B 9).

([22]) F.eks. oversigt: *Reexporte VW 1993,* dateret 30. 3. 1994 (Autogerma, AG 000184).

([23]) Man fandt frem til stelnumrene bl.a. ved hjælp af de fabrikanttypeattester, der skulle forelægges de tyske myndigheder ved indregistrering, og som kunden eller forhandlere, der ikke tilhørte salgsnettet, på kundens vegne indhentede hos producenten (se f.eks. meddelelse til Autogerma: *Von Privatpersonen (Firmen oder verdächtigen Personen) angeforderte Herstellerbescheinigungen*, udateret (Audi, AU-VE G D 19); meddelelse til Autogerma: *Reimporte*, dateret 12. 1. og 17. 1. 1995 (Audi, AU-MW 11)). Forbundstransportministeriet har siden 1. 12. 1994 i en vejledning krævet, at der for alle (re-)importerede biler skal forelægges en fabrikanttypeattest (eller et såkaldt datablad) (Se e-post: *(Re-) Importe, Herstellerbescheinigungen*, dateret 26. 1. 1995 (Audi, AU-KS B 9), selv om den pågældende vejledning tilsyneladende ikke blev anvendt i alle delstater (telefax til Audi: *Verfahren gegen Reimporteure,* dateret 24. marts 1995 (Volkswagen, AU-GK E 4).

([24]) F.eks.: E-post til Autogerma *RE-Import,* dateret 26. 4. 1994 (Audi, AU-GK 3); notat: *Re-Import Italien,* dateret 19. 8. 1994 (Audi, AU-GK D 3); meddelelse til Autogerma: *Fahrzeug-Kaufverträge,* dateret 26. 1. 1995 (Audi, AU-MW D 27); e-post til Autogerma: *Fahrgestellnr,* dateret 15. 3. 1995 (Audi, AU-VE D 63); e-post til Autogerma: *(Fahrgestellnr),* dateret 21. 3. 1995 (Audi, AU-VE G D 62).

([25]) Brev (fax) til Audi: *Parallel-Markt,* dateret 21. 3. 1995 (Autogerma, AU-VE C D 60).

([26]) Brev til Autogerma: *Verkauf von Volkswagen und Audi-Fahrzeugen an gewerbliche Wiederverkäufer,* dateret 18. 1. 1995 (Volkswagen, AG 000333).

([27]) E-post til Audi: *A4 Privat,* dateret 24. 2. 1995 (Audi, AU-MW D 3).

([28]) Meddelelse: *Anschreiben Graumarkt,* dateret 16. marts 1995 og tilsvarende rundskrivelse til forhandlere, dateret 14. marts 1995 (Audi, AU-GK D 3).

([29]) *Porsche Austria Gesellschaft m.b.H.* & *Co.* er hovedimportør for Volkswagen, Audi og Porsche i Østrig.

([30]) Fax til Audi: *Grauimport,* dateret 18. maj 1995 (Porsche Austria, AU-VE 2).

([31]) Fax til Audi: *Grauimporte,* dateret 27. marts 1995 (Porsche Austria, AU-VE 5 og WV-KH K-15 HDK, sag *Re-exporte*). Det citat, den anføres i betragtning 145, lyder som følger:

»... På baggrund af nylige samtaler med forhandlerne i de berørte områder har vi kunnet konstatere, at der er faldet ro over spørgsmålet om den grå import. Indtil nu er der ikke importeret en eneste A4 fra Italien til Østrig.

De foranstaltninger, som De har truffet i fællesskab med den italienske importør ser ud til at virke. Vi takker Dem og alle, der har medvirket, hjerteligt ...«

([32]) Meddelelse *Reimporte; Standard-Schreiben,* dateret 27. 1. 1994 (Audi, AU-DH C Doc 7).

([33]) F.eks. brev til Wieser, dateret 17. 2. 1995 (Audi, AU-KS A 2); breve til Petersen, dateret 3. 4. og 10. 4. 1995 (AU-MW D 3).

([34]) Notat: *Empfehlungen für Korrespondenzfälle und Auskünfte bei Anfragen europäischer Privatkunden,* udateret (Volkswagen, VW-KH K 35 und 36). Det citat, der anføres her og i betragtning 163, lyder som følger:

»... under ingen omstændigheder måtte opstå et indtryk af, at VW AG, Autogerma eller enkeltpersoner fra disse virksomheder har givet instrukser om, at der ikke må videregives oplysninger til privatkunder eller godkendte mellemmænd...«

([35]) Fax til Autogerma: *Kunde N. Lenz,* dateret 9. juni 1995 (Volkswagen, VW-KH K 26).

([36]) F.eks. brev til Autogerma: *Auto Pedross — Verkauf an deutsche Privatkunden,* dateret 1. marts 1995 (Volkswagen, VW-SR R 20); brev til EU-Kommissionen: *Beschwerde,* dateret 27. 4. 1995 (Bernhard, VW-DB B 18); notat: *Anruf eines Kunden,* dateret 7. 7. 1995 (Volkswagen, VW-KH K-38); brev til Audi: *Kauf eines Audi in Italien,* dateret 8. 8. 1995 (Simon, AU-VE G D 12); fax til Autogerma: *Kunde Keppler,* dateret 14. 8. 1995 (Volkswagen, AG 000530).

([37]) F.eks. brev til Autogerma, dateret 7. 2. 1995 (Friedrich, AG 000202).

([38]) Brev til Friedrich: *Kauf eines Polo,* dateret 24. 2. 1995 (Autogerma, AG 000200/fodnote 38); med henvisning til dette brev bekræftede Autogerma leveringssituationen over for Volkswagen: »... har vi kolossalt store leveringsproblemer for mange modeller, bl.a. Polo og Audi A4« og anbefalede derfor, at kunden blev henvist til en tysk forhandler (fax til Volkswagen: *Briefe von H. Dieter Friedrich,* dateret 27. 1. 1995 (Autogerma, AG 000204/fodnote 37).

([39]) F.eks. brev til Baur: *Autokauf in Italien,* dateret 14. 6. 1995 (Autogerma, AG 000269).

([40]) F.eks. brev til Volkswagen: *Parallelexporte,* dateret 21. 9. 1994 (Autogerma, 1.c./fodnote 14).

([41]) F.eks. fax til Autogerma: *Händleraudits Re-Importe Italien,* dateret 26. 11. 1993 (Volkswagen, AG 000054); brev til Audi: *Export von Parallelfahrzeugen,* dateret 30. 1. 1995 (Autogerma, AG 000195).

([42]) Notat: *Measures to control and prevent reexport,* dateret 15. 3. 1995 (Autogerma, I.c./fodnote 18); brev ** til Audi: *Measures to control and prevent reexport,* dateret 26. 9. 1994 (Autogerma, 1.c./fodnote 15); notat: *Maßnahmen der Autogerma zur Unterbindung von Reexporten aus Italien,* dateret 31. 1. (1994) (Autogerma, VW-SR R 6); referat/rapport: *Besuch bei Autogerma,* dateret 10. 2. 1995 (Audi, AU-MW D 37).

([43]) F.eks. brev ** til Volkswagen: *Measures to control and prevent reexport,* dateret 26. 9. 1994 (Autogerma, AG 000634).

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

([45]) F.eks. internt notat *: *»Visita alla Conc. A NECKER di Milano/MI — controllo dell'attività di vendita«,* dateret 17. 12. 1993 (S.E.V.O., AG 000223); internt notat: *»Attività di vendita della Concessionaria Dorigoni di Trento«,* dateret 17. 12. 1993 (S.E.V.O., AG 000480).

([46]) Brev til Audi: *Attività di vendita in Paesi esteri,* dateret 4. 10. 1993 (Autogerma, AG 000840).

([47]) Referat/rapport: *Besuch bei Autogerma,* dateret 10. 2. 1995 (Audi, 1.c./fodnote 42).

([48]) Brev til Volkswagen: *Measures to control and prevent reexport,* dateret 26. 9. 1994 (Autogerma, 1.c./fodnote 15).

([49]) Intern meddelelse/notat: *Ergänzung zur Rücksprache 027 vom 19 Juli 94 . . .,* dateret 12. 9. 1994 (Volkswagen, 1.c./fodnote 71); notat: *Maßnahmen durch Autogerma zur Vermeidung von Re-Exporten,* dateret 6. 2. 1995 (Volkswagen, 1.c./fodnote 16).

([50]) Intern meddelelse/notat: *Grauimporte Polo,* dateret 7. 2. 1995 (Volkswagen, VW-DB B 25); intern meddelelse/notat: *Abmahnaktion gegen Reimporteure,* dateret 13. 1. 1995 (Volkswagen, AU-GK E 1); *Marketingplan Deutschland 1995, Volkswagen Pkw,* dateret 10. Januar 1995 (Volkswagen, VW-SD S1 und S2); (håndskrevet) notat: *Verkauf an europäische Privatkunden und »echte« Vermittler,* dateret 4. Juli 1995 (Volkswagen, VW-KH K-37). Det citat, der anføres i begtragtning 161 og 162, lyder som følger:

». . . OBS: annullering af gruppefritagelsesforordningen muligt! . . .«

». . . Af politiske årsager må der her gydes olie på rørte vande . . .«

([51]) *Vorlage zur Vorstandssitzung am 13. Februar 1995: Einleitung von Maßnahmen gegen den Graumarkt/Grauimportmarkt;* dateret 9. 2. 1995 (Audi, AU-MW 1); fax: *Beschluß des Vorstands Audi am 13. Februar 1995,* dateret 20. 2. 1995 (Audi, AU-VE C D 79) og uddrag af protokol 6/95, direktionsmøde den 13. 2. 1995: *Einleitung von Maßnahmen gegen den Graumarkt/Grauimportmarkt* (Audi, AU-KS C).

([52]) Rundskrivelse til forhandlere: *Graumarkt,* dateret 20. Januar 1995 (Audi, AU-KS B 14); meddelelse: *Information über Händleranschreiben,* dateret 23. 1. 1995 (Audi, AU-VE G D 87).

([53]) Rundskrivelse til importører: *Graumarkt/Reimport,* dateret 6. 2. 1995 (Audi, AU-VE G D 27); brev til Autogerma *Graumarkt/Reimport,* dateret 15. 3. 1995 (Audi, AU-VE G D 72).

([54]) F.eks. notat *»Projektbeschreibung: Bekämpfung Graumarkt/Reimporte«,* dateret 14. 12. 1994 (Audi, AU-VE C D 49).

([55]) *Vorlage zur Vorstandssitzung am 13 Februar 1995,* dateret 9. 2. 1995 (Audi, AU-KS C 12); notat: *»Graumarkt«,* udateret (Audi, AU-KS B 10).

([56]) F.eks. notat: *Bereich Graumarkt Analyse/Unterbindung Reimporte/Graumarkt,* dateret 4. 10. 1995 (Audi, AU-VE D 128); internt notat: *Sachbearbeiter Graumarkt,* dateret 9. 2. 1995 (Audi, AU-VE D 103); notat: *Projektbeschreibung Graumarkt/Reimporte,* dateret 14. 12. 1994 (Audi, AU-VE D 130).

Det citat, der anføres i betragtning 16, lyder som følger:

»Projektbeskrivelse: bekæmpelse af gråt marked/reimport

Opgaver og målsætning

1. Bekæmpelse af reimport
   — levering til Tyskland
   — illegal eksport fra Tyskland
   — andre lande i EU
2. Hindring af salg til ikke-autoriserede videreforhandlere . . .«.

([57]) *Vorlage zur Vorstandssitzung am 13. 2. 1995,* dateret 9. 2. 1995 (Audi, AU-KS C 12). Det citat, der anføres i betragtning 167, lyder som følger:

». . . 2. Udgangssituation

Reimport opdeles i

a: tyske forhandleres krydsindkøb i udlandet

b: Salg til videreforhandlere uden for organisationen (= handlere på det grå marked) . . .«.

([58]) (Håndskrevet) notat udateret (bilag til notatet: *Stand Maßnahmen gegen Graumarkt, 25. 11. 1994* (Audi, AU-VE C D 71).

([59]) Referat af afdelingsmøde *Maßnahmen gegen Graumarkt/Reimporte,* dateret 3. 2. 1995 (Audi, AU-KS B 11); *Vorlage zur Vorstandssitzung am 13. 2. 1995,* dateret 9. 2. 1995 (Audi,1.c./fodnote 57).

([60]) F.eks. notat: *Re-Import,* dateret 29. 9. 1994 (Audi, AU-KS B 15).

([61]) F.eks. brev til Volkswagen: *Measures to control and prevent reexport,* dateret 26. 9. 1994 (Autogerma, 1.c./fodnote 15).

([62]) F.eks. brev * til Baldan Auto: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale,* dateret 20. 10. 1993 (Autogerma, AG 000293); brev * til Silemotori Negro: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale,* dateret 9. 3. 1994 (Autogerma, AG 000296); brev til Audi: *Export aus Italien,* dateret 13. 6. 1994 (Autogerma, AG 000852). Det citat, der anføres i betragtning 118, lyder som følger:

». . . selv om leveringstiderne for Audi 80 på indtil otte måneder er blevet nedbragt markant, kontingenteres forhandlerne stadig. En forhandler, der bestiller et for stort antal Audi 80-biler, får dem ikke leveret . . .«

Det citat, der anføres i betragtning 171, lyder som følger:

»... Autogerma har flere gange mindet de pågældende forhandlere om udelukkende at sælge på det indenlandske marked. Autogerma har sågar opsagt to forhandlerkontrakter...«.

Brev til Fantini et al.: *Vendite fuori zona,* dateret 6. 3. 1995 (Eurocar, EU-GV 249): »... sono assolutamente vietate le vendite all'estero (anche di quelle vetture preventivamente immatricolate in Italia)«; det citat, der anføres i betragtning 127, lyder som følger:

»Vi har allerede tidligere gjort Dem opmærksom på problematikken omkring salg uden for Deres eget området. Da Autogerma ikke længere er villig til at acceptere umådeholdne salgsaktiviteter uden for det aftalte kompetenceområde, ønsker vi at slå følgende fast: — Salg til udlandet er strengt forbud (dette gælder også for salg af biler, der først er indregistreret i Italien). — Alt salg uden for det aftalte kompetenceområde, der overstiger 15 % af de evne leverancer, pålægges sanktioner.«

([63]) Referat: *Compte rendu de l'inspection menée chez les revendeurs de Bolzano, Trento et Silandro,* dateret Oktober 1995 (Kommissionen).

([64]) F.eks. brev * til Brenner Garage: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale,* dateret 20. 10. 1993 og 15. 11. 1993 (Autogerma, AG 000724 og 000723); det brev af 15. 11. 1993, der citeres i betragtning 175, lyder som følger:

»... Vedr.: *Salgsaktiviteter uden for aftaleområdet*

Vi henviser til vort tidligere brev ORG/EP/cb af 20. 10. 1993 med samme reference som dette.

Til vor forbløffelse har vi konstateret, at De endnu ikke har svaret på brevet, som vi anser for ikke blot at være yderst vigtigt, men også afgørende for en korrekt organisering af Deres virksomheds salgsaktiviteter.

For det tilfældes skyld, at vi ikke modtager Deres bekræftelse af, at De indstiller al salgsaktivitet uden for Deres aftaleområde, vil vi henlede Deres opmærksomhed på, at De udsætter Dem selv for de konsekvenser, der anføres i næstsidste afsnit i ovennævnte brev.

Vi imødeser Deres svar, hvoraf det bør fremgå, at De er villig til at overholde gældende bestemmelser...«;

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

([65]) Brev til Volkswagen: *Parallelexporte*, dateret 14. 6. 1994 (Autogerma, AG 000665 en 000666); brev til 50 forhandlere: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale con diffida a cessare immediatemente l'attività stessa*, dateret 20. 10. 1993 (Autogerma, 1.c./fodnote 65 sammenholdt med notat: *Elenco Concessionari cui è stata inviata la lettera con ogetto »Attività di vendita ...«,* dateret 24. 11. 1993 (Autogerma, AG 000975) og notat: *Elenco Concessionari ...* , dateret 11. 3. 1994 (Autogerma, 1.c./fodnote 56); brev til 20 forhandlere: *Vendita al di fuori del territorio contrattuale*, dateret 24. 2. 1995 (Autogerma, AG 000263) sammenholdt med notat *Elenco Concessionari ai quali è stata inviata lettera del 24. 2. 1995 per vendita fuori dal territorio contrattuale*, dateret 23. 2. 1995 (Autogerma, AG 000261).

([66]) Rundskrivelse til forhandlere: *Relazione su Riunioni 20. 1. 1995*, dateret 21. januar 1995 (UCAV, DO-SG 80-84); det citat, der anføres i betragtning 174, lyder som følger:

»ingen af disse biler må sælges uden for Autogermas kompetenceområde ...«.

([67]) *Protokoll der Sitzung der Arbeitsgruppe Marketing U.C.A.V. — Autogerma 27. 7. 1994* (se oprindelige udgave: *Verbale della riunione del gruppo di lavoro marketing U.C.A.V. — Autogerma del 27. 7. 1994,* Autogerma 1.c./fodnote 98)). Det citat, der anføres i betragtning 173, lyder som følger:

»... (Side 2, Kommissionens anmærkning)«

Scarabel:

Fremhævede, at nogle forhandlere havde fået blokeret særrabatter for salg uden for aftaleområdet; de kunne dog juridisk set kræve beløbet udbetalt — i hvert fald i teorien. Han fremhævede desuden, at den kvote på 15 %, der tolereres ved salg uden for aftaleområdet, burde drøftes på ny.

Dr. Schlesinger:

... Særrabatten var ganske enkel en supplerende rabat — noget, der gik ud over det sædvanlige. Tidligere blev den håndteret med stor velvillighed, og når der i dag var ca. 20 forhandlere ud af i alt 234, der ikke havde fået denne særrabat, skyldtes det ganske enkelt, at grossister eller eksportører ikke måtte belønnes. Tidligere lukkede vi mere end et øje, men i dag tenderer vi til at nægte særrabatten ved salg uden for aftaleområdet, idet den ydes på indregistreringer og ikke på leverancer ...

(Side 4, Kommissionens anmærkning)

Dr. Schlesinger:

Opfordrede U.C.A.V. til at motivere basis til en god start med den nye Polo (begrænset rabat, ingen eksport) ...«.

Advarslen bekræftes udtrykkeligt i brev til Volkswagen: »*Measures to control and prevent reexport*«, dateret 26. 9. 1994 (AG 1.c./fodnote 16).

([68]) Diverse rundskrivelser i 1993 til forhandlere *Regolamento CEE 123/85;* dateret 28. 1. 1993, 1. 7. 1993, 11. 8. 1993 *, 12. 10. 1993* (Autogerma, AG 000106, 000094, 000977 og 000978, 000080); rundskrivelse til forhandlere: *Regolamento CEE 123/85 Distribuzione selettiva dei veicoli*, dateret 16. 3. 1995 (Autogerma, EU-1-3); notat: *Measures to control and prevent reexport*; dateret 15. 3. 1995 (Autogerma, AG 000620).

([69]) F.eks. notat (promemoria): *esportazioni parallele*, dateret 2. 5. 1995 (Autogerma, AG 000282).

([70]) Samtalenotat: *Collaquio con S.Engmann/Audi*, dateret 22. 9. 1995 (Autogerma, AG 000001); internt notat: *Reimporte Italien*, dateret 9. maj 1995 (Volkswagen, AU-VE D 23). Det citat, der anføres i betragtning 165, lyder som følger:

»... Vedlagte brev fra EF-Kommissionen, viser at den ikke er tilfreds med vort brev af 30. marts 1995 og Autogermas sidste rundskrivelse. Rundskrivelsens indhold skal anvendes i praksis, hvis vi ikke vil løbe en stor risiko for at skulle betale en bøde ...«.

([71]) Intern meddelelse/notat: ... *Ergebnis aus den Maßnahmen zur Unterbindung von Re-Export-Aktivitäten*, dateret 12. 9. 1994 (Volkswagen, VW-UD PC Piening).

([72]) F.eks.: E-post ** til Audi: *Gray market/Measures to control and prevent reexport*, dateret 23. 9. 1994 (Autogerma, AG 000880 og 000881); (håndskrevet) internt notat: *Riexportazioni dall'Italia alla Germania*, udateret (Autogerma, AG 000498).

([73]) Holdepunkter f.eks.: i E-post * *Visita Bothe*, dateret 22. 3. 1995 (Autogerma, AG 000388).

([74]) Se de dokumenter, der er anført i fodnote 15, 42, 43, 72 og 102 og er forsynet med ** eller med *.

([75]) Se de dokumenter, der er anført i fodnote 73, 78, 80, 87, 96 og 97 og er forsynet med *.

([76]) Se de dokumenter, der er anført i fodnote 44, 45, 62 og 64 og er forsynet med *.

([77]) Se de dokumenter, der er anført i fodnote 123 og 126 og er forsynet med *.

([78]) Internt notat: *: *Condizioni di fornitura per i veicoli Audi A 4 e Volkswagen Polo*, dateret 6. 10. 1994 (Autogerma, AG 000026 og 000027); rundskrivelse til forhandlere: *Fatturazione Nuova Polo*, dateret 20. 10. 1994 og 2. 11. 1994 (Autogerma, VW-KH K-6 og 7 og 1.c./fodnote 85).

([79]) Brev til Volkswagen: *Fakturierung des neuen Polo und Einführung des »Split-Margin«*, dateret 24. 10. 1994 og rundskrivelse til forhandlere: *Fatturazione Nuova Polo*, dateret 20. 10. 1994 (Autogerma, VW-SR R 13).

([80]) Intern meddelelse/notat *: *Reimporte ITALIEN*, dateret 23. 2. 1995 (Volkswagen, VW-SR R 21).

([81]) Notat: *Maßnahmen zur Reduzierung von Grauexporten (VW PkW-Italien)*, dateret 6. 4. 1995 (Volkswagen, VW-DB B 7 Santelmanns sekretariat, sag »Re-Importe« og Volkswagen, VW-DB B 16) og især notat: *Maßnahmen zur Reduzierung von Grauexporten (VW PkW-Italien)*, dateret 21. 8. 1995 (Volkswagen, VW-SR R 18), følgende punkt i begge dokumenter: »Opsplitning af forhandlermargenen ved Polo« og »Bonusudbetalinger afhængig af bilens destination« (men: ikke forenelig med den nye grundforordning).

([82]) Notat: *Stand Maßnahmen gegen Graumarkt*, 25. 11. 1994, (Audi), AU-VE D 26). Det citat, der anføres i betragtning 119, lyder som følger:

»... levering styret på en sådan måde, at det kun er den italienske efterspørgsel, der kan dækkes ...«.

([83]) Bilag til forhandlerkontrakt: *Allegato »A« al Contratto di Concessione Autogerma — Prodotti Volkswagen e Audi*, dateret 31. december 1991 (Autogerma), BR 33-44); Eurocars forhandlerkontrakt: : *Contratto di Concessione per la Vendita e il Servizio di Assistenza*, dateret 30. december 1987 (Autogerma/Eurocar), EU 55-113).

([84]) Aftale: *Converzione aggiunta al Contratto di Concessione Autogerma — Prodotti Volkswagen e Audi*, dateret 28. december 1993 (Autogerma), DO 26-32).

([85]) Rundskrivelse til forhandlere: *Fatturazione Nuova Polo*, dateret 20. 10. 1994 (Autogerma BR-MF 229) og 2. 11. 1994 (Autogerma, BR-MF 231); se også forhandlerforeningens forhandlinger med Autogerma: *Riunione Consiglio Direttivo U.C.A.V.*, dateret 27. Februar 1995 (U.C.A.V., EU 48, 49 og 51) og *Riunione U.C.A.V./Autogerma*, dateret 27. Februar 1995 (U.C.A.V., EU 54, 56 og 57). Den rundskrivelse af 20. 10. 1994 til samtlige forhandlere, der anføres i betragtning 122, lyder som følger:

»På ISC-arbejdsgruppens møde med formanden, næstformanden og nogle af UCAV-rådets medlemmer tirsdag den 18. 10. i Verona blev der drøftet en ny rabatstruktur for den nye Polo med henblik på at finde holdbare løsninger — hvilket er af afgørende interesse for os alle og for den samlede organisation — på de problemer, der regelmæssigt dukker op, og får nogle firmaer til at handle på en måde, der er i strid med begge parters interesser (f.eks. salg via ikke-autoriserede videreforhandlere, ubegrundede og overdrevne store rabatter, salg uden for aftaleområdet mv.). Rabatsystemet skal se ud som følger:

a) Basisrabat ved fakturering	= 8 %
b) »Umiddelbart efterfølgende« rabat	= 5 %
I alt (som for den foregående model)	= 13 %
c) Ekstrarabat (på samme vilkår)	= 3 %

Den »efterfølgende« rabat under b) ydes kort tid efter salget og er baseret på vor og hver enkelt Autogerma-autoriseret forhandlers gensidige forpligtelse til at pleje det pågældende aftaleområde, hvor både Autogerma og forhandlerne er ansvarlige for generelle tiltag, marketing og salg samt er forpligtede til i fællesskab at tage sig intensivt af den endelige forbruger i området.

Det skal afklares, om det er i vor alles interesse at op- eller nedjustere den nuværende margen på 15 % for salg uden for aftaleområdet.

UCAV's områderepræsentanter vil i den nærmeste fremtid tage kontakt med Dem for at drøfte disse punkter og indhente Deres synspunkter, forslag og forbedringer.

Umiddelbar derefter vil de drøfte forholdene med os, således at Autogerma kan træffe sin endelige beslutning . . .«.

([86]) Referat *Vérification du 23 et 24 octobre 1995 en Italie/Mutschlechner KG, Bruneck*, (Kommissionen).

([87]) F.ek.s internt notat *: *Condizioni di fornitura per i veicoli Audi A4 e Volkswagen Polo*, dateret 6. 10. 1994 (Autogerma, 1.c./fodnote 78); referat/sagsnotat: *Stand Maßnahmen gegen Graumarkt*, dateret 12. 10. 1994 (Autogerma, AU-VE G D 51); brev til Audi: *Splitmagergensystem — Audi A4*, dateret 10. 11. 1994 (Autogerma, AG 000661).

([88]) Internt notat: *Condizioni di fornitura per i veicoli Audi A4 e Volkswagen Polo*, dateret 6. 10. 1994 (Autogerma, 1.c./fodnote 78).

([89]) Brev til Audi: *Splitmagergensystem — Audi A4*, dateret 10. 11. 1994 (Autogerma, 1.c./fodnote 87).

([90]) Referat/sagsnotat: *Besuch bei Autogerma am 2. 10. 1994, Stand Maßnahmen gegen Graumarkt* (Audi, AG 000895); notat: *Stand Maßnahmen gegen Graumarkt, 8. 11. 1994*, dateret 14. 11. 1994 (Audi, AU-VE D 133).

([91]) Notat: *Reimporte Italien*, dateret 24. marts 1995 (Volkswagen), VW-KH K-16 og 17); notat: *Eingeleitete Maßnahmen durch Autogerma zur Vermeidung von Re-Exporten, verursacht durch Wiederverkäufer*, dateret 22. 11. 1994 (Volkswagen, VW-KH K-55 HDK sag »Re-Exporte«).

([92]) Rundskrivelse til forhandlere: *Graumarkt; Margensystem in Italien*, dateret 8. 12. 1994 (Audi, AU-DH C).

([93]) Meddelelse: *Grauimporte Italien*, dateret 23. 11. 1994 (Audi, AU-VE D131). Det citat, der anføres i betragtning 138, lyder som følger:

». . . Vedlagt fremsendes Schlesingers skriftlige bekræftelse af de andre foranstaltninger (opdelt margen) til hindring af grå import.

Det betyder, at en forhandler, der foretager grå import, mister en margenandel på 5 % plus bonusen på 3 % svarende til en yderligere prisforhøjelse på 8 %.

Forhandlernes accept af den opdelte margen betyder, at flertallet af forhandlerne er villige til at forhindre grå import, idet salgsomkostningerne af en bil udgør mere end 10 %.

Det betyder, at forhandleren på kort sigt ville få en negativ cash flow for hver enkelt solgt bil . . .«.

([94]) Bilag til forhandlerkontrakt *Convenzione »B« aggiunta al Contratto di Concessione AUTOGERMA — Prodotti Audi e VOLKSWAGEN*, dateret 30. december 1987 (Autogerma/Brenner Garage, BR 168-171); bilag til forhandlerkontrakt: *Convenzione »B« aggiunta al Contratto di Concessione Autogerma*, dateret 28. April 1994 (Autogerma, BR-MF 160-167).

([95]) Notat: *Measures to control and prevent reexport*, dateret 15. 3. 1995 (Autogerma, 1.c./fodnote 18); e-post til Audi: *Gray market/Measures to control and prevent reexport*, dateret 23. 9. 1994 (Autogerma, 1.c./fodnote 72).

([96]) Brev til Volkswagen og Audi: *Parallelexporte*, dateret 14. 6. 1994 (Autogerma, AU-VE C D 53); notat: *Measures to control and prevent reexport*, dateret 15. 3. 1995 (Autogerma, 1.c./fodnote 18) og diverse breve * til forhandlere, f.eks. til Eurocar: *Maggior sconto su consegne autoveicoli Volkswagen Audi . . .*, dateret 18. 10. 1994 (Autogerma, EU-GV 224) og 8. 6. 1994 (EU-GV 222); til Brenner Garage: *Maggior sconto su consegne autovei-*

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

([97]) Notat *: *Elenco nostro fatturato ai Concessionari: totale 1993 e 01/01-30/06/1994*, dateret 4. 7. 1994 (Autogerma, AG 000029); internt notat: *Non riconoscimento/trattenuta del Maggior Sconto per vendite fuori zona (compreso esportazioni parallele)*, dateret 28. 6. 1994 (Autogerma, AG 000499); internt notat: *Verbale della Riunione del Gruppo di Lavoro Marketing U.C.A.V. — Autogerma*, dateret 27. 7. 1994 (Autogerma, AG 000023); E-post til Audi: *Gray market/Measures to control and prevent reexport*, dateret 23. 9. 1994 (Autogerma, 1.c./fodnote 72). Det interne notat af 28. 6. 1994, der citeres i betragtning 172, lyder som følger:

». . . Vedr.: *Mængderabat for salg uden for aftaleområdet (inkl. parallelleksport) betales ikke/tilbageholdes*

I forlængelse af min mundtlige meddelelse skal jeg hermed bekræfte, at jeg *i hvert enkelt tilfælde* skal godkende (med underskrift og dato) betalingen af blokeret eller tilbageholdt ekstrarabat for salg uden for aftaleområdet/paralleleksport.

Det er af afgørende betydning bl.a. i lyset af de statistiske oplysninger om leverancer og indregistreringer, som pressen offentliggør, og som sætter os i et uheldigt lys i offentligheden og umuliggør en nøjagtig vurdering af markedssituationen.

Jeg gentager på ny, at vore salgsnet *skal* sælge vore biler i Italien (frem for alt for at kunne »overleve«) og ikke må udøve »salgsaktiviteter« uden for aftaleområdet.

Som bekendt har Autogerma længe bedt modervirksomhederne om særvilkår for leverancer, priser, særligt udstyr osv., og vi kan ikke »sige tak« ved at videresælge vore biler til udlandet.

Hvis De ønsker yderligere oplysninger, bedes De henvende Dem til mig . .«.

([98]) Bilag til forhandlerkontrakten: *Convenzione »B« aggiunta al Contratto di Concessione Autogerma*, dateret 31. december 1994 (Autogerma, AG 000305 og 000306).

([99]) Referat/sagsnotat: *Stand Maßnahmen gegen Graumarkt*, dateret 12. 10. 1994 (Autogerma, 1.c./fodnote 87).

([100]) Notat: *Verbali Riunioni U.C.A.V. del 27. 2. 1995*, dateret 27. 2. 1995 (UCAV, EU 48/fodnote 85).

([101]) F.eks. i notat *Stand Maßnahmen gegen Graumarkt*, dateret 25. 11. 1994: *die (seit 18. 10, fakturierte) 5 % Händlermarge, zahlbar alle 2 Monate bei Vorlage der Zulassungsscheine, werden nachträglich weggenommen* (den forhandlermargen på 5 %, (der har været påført fakturaerne siden 18.10.) og udbetales hver anden måned mod fremlæggelse af indregistreringsattester, fjernes efterfølgende) (Audi, 1.c./fodnote 58); referat/sagsnotat: *Besuch bei Autogerma am 12. 10. 1994* (Audi 1.c./fodnote 90); notat: *Stand Maßnahmen gegen den Graumarkt 8. 11. 1994*, dateret 14. 11. 1994, (Audi 1.c./fodnote 90).

([102]) F.eks. brev til Volkswagen: *Parallelexporte*, dateret 14. 6. 1994 (Autogerma, 1.c./fodnote 96); samt e-post til Volkswagen og Audi: *Gray market/Measures to control and prevent reexport*, dateret 23. 9. 1994 (Autogerma, 1.c./fodnote 72); brev ** til Volkswagen: *Measures to control and prevent reexport*, dateret 26. 9. 1994 (Autogerma, AG 000905); notat: *Maßnahmen durch Autogerma zur Vermeidung von Re-Exporten*, dateret 6. 2. 1995 (Volkswagen, 1.c./fodnote 16); notat *Re-Exporte*, dateret 1. 3. 1994 (Volkswagen, VW-SR R 22). Det citat, der anføres i betragtning 131, lyder som følger:

». . . 3. På trods af at priserne på vore produkter er dårligere i Italien, medførte lirens fald et betydeligt prisskred i forhold til Tyskland og andre markeder. Det har fået frem for alt de nord-italienske forhandlere til at reeksportere biler (i 1993 i alt ca. 17 000 Volkswagen-personbiler til Tyskland).

Situationen den 20. december 1993, indregistreringsregistret Flensburg.

4. Autogerma S.p.A. og Volkswagen AG har skaffet sig indflydelse på situationen gennem egnede foranstaltninger

— forhandlerrevisioner
— formaninger
— kontingentering
— bonusreduktioner
— opsigelser (tre forhandlere i 1993).

Dette reducerede reeksporten betydeligt . . .«.

([103]) Brev * til Auto Herbert Pedross, dateret 6. 3. 1995 (Autogerma, BR-MF 80); brev * til Auto Officina Lanz: *Contributo organizzativo per Sub-Concessionario*, dateret 6. 3. 1995 (BR-MF 81).

([104]) F.eks. meddelelse *Reimportsituation*, dateret 23. oktober 1995 (Audi, AU-KS B 4): »*Eingeleitete Maßnahmen — ... Streichung der Restmarge*«; meddelelse *: *Graumarktbericht*, dateret 11. oktober 1995 med *Graumarktbericht 9/95*, dateret 28. 9. 1995 (Audi, AU-VE G D 1): »4. *Bisherige Maßnahmen og Erfolge, Rückbelastung der zu unrecht erhaltenen Zuschüsse*« (4. Hidtige foranstaltninger og resultater, tilbagebetaling og uretmæssige tilskud). Det citat, der anføres i betragtning 169 lyder som følger:

»... Den privatimport af nye biler, som de endelige forbrugere tegner sig for, stiger konstant. Det er ikke muligt at foretage en differentiering efter privatimport og import foretaget af ikke-autoriserede videreforhandlere ...«.

Meddelelse *: *Graumarktbericht*, dateret 8. september 1995 med *Graumarktbericht-Statusbericht,* dateret 15. maj 1995 (AU-KS B 2): »*Erfolge 4. Konsequente Belieferungssteuerung/Quotierung mit Einführung des Audi A4 — Einführung eines Händlermargensystems in Italien*« (Resultater 4. Konsekvent leverancestyring/kvotering ved introduktionen af Audi A4 — Introduktion af et forhandlermargensystem i Italien); *Situationsbericht Grauimporte K—VSK am 6. 4. 1995*, dateret 5. 4. 1995 (Audi, AU-KS B 7): »*Auszahlung der Boni an den Händler nur für Italien zugelassene Fahrzeuge*« (Udveksling af bonus til forhandlere kun for biler, der indregistreres i Italien). De citater, der anføres i betragtning 168, lyder som følger:

»... Etablering af en organisationsenhed i Audi-distributionen til varig begrænsning af det grå importmarked og reimportmarkedet. Målet er at beskytte den eksklusive distribution og produkternes pris- og værdistabilitet varigt ...«

([105]) Samtalenotat: *Preisharmonisierung*, dateret 30. 8. 1993 (Volkswagen/Audi, AU-VE D 109); i den forbindelse også *(Protokoll der 7. Konferenz des Europäischen Händlerbeirats VW/Audi vom 21. bis 23. april 1994 in Dublin)*, dateret 22. april 1994 (European Dealer Council Volkswagen Audi, WV-KH K-58). Det citat, der gengives i betragtning 47, lyder som følger:

»... Målet er en samordnet fremgangsmåde for mærkerne VW og Audi med samme sigte ...«.

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

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

([108]) Brev til Audi: *Liefersituation Italien*, dateret 20. 3. 1995 (Autogerma, AU-DH C); *Protokoll der Sitzung af 3. 3. 1995*, dateret 23. 3. 1995 (Audi/Autogerma, AU-DH C); brev til Audi: *Stornos Situation Italien*, dateret 11. 5. 1995 (Autogerma, AG 000267).

([109]) Meddelelse: *Lieferung von weiteren 8 000 Fahrzeugen für den italienischen Markt*, dateret 6. 2. 1995 (Audi, AU-VE G D 82); referat af fabrikssamtale: *Maßnahmen ...*, dateret 3. 2. 1995 (Audi, 1.c./). Det citat, der anføres i betragtning 141, lyder som følger:

»*Levering af yderligere 8 000 biler til det italienske marked*

De italienske forhandlere har krævet, at der leveres yderligere 8 000 Audi A4 fra 1990 til Italien. Autogerma skal allerede have accepteret dette over for de italienske forhandlere.

Oprindeligt var det planlagt at forsyne det italienske marked restriktivt og i overensstemmelse med markedets behov. Hvis der gives tilsagn om yderligere 8 000 biler, kan de italienske forhandlere allerede på nuværende tidspunkt indstille sig på reeksport af Audi A4 og afgive tilsagn over for selvstændige importører og forhandlere. Bearbejdningen af markedet med de oprindeligt lovede biler kunne blive forsømt.

For at markere at der holdes fast ved restriktive og markedsrelaterede leverancer til Italien, som De har annonceret, bør importøren omgående informeres om afdelingsmøderaftalen om, at de ønskede 8 000 biler ikke vil blive leveret.

De bedes venligst informere Autogerma om denne beslutning og sørge for, at de italienske forhandlere får en tilsvarende meddelelse ...«.

([110]) Meddelelse: *Situationsbericht Grauimporte*, dateret 4. 4. 1995 (Audi, AU-VE D 151) og meddelelse: *Status report MI-11/Vertrieb Inland: Grey-market*, dateret 7. 4. 1995 (Audi, AU-VE D 150); bekræftet i meddelelse: *Graumarktbericht*, dateret 8. 9. 1995 (Audi, 1.c./).

([111]) Brev (fax) til Audi: *Volumen Italien 1995*, dateret 29. 9. 1995 (Autogerma, AU); brev (fax) til Audi: *Sales volume for Italy, 1995*, især det håndskrevne notat dateret 6. 10. 1995 (Autogerma, AU-MW 3.1 4).

([112]) Brev til Volkswagen: *Reimporte*, dateret 26. 11. 1993 (Autohaus Stadtberg, AG 000848); brev til Audi, dateret 11. 2. 1994 (Walter Bechheim, Autohaus, AU-GK D 3).

([113]) Brev til Autohaus Stadtberg: *Reimporte*, dateret 7. 12. 1993 (Volkswagen, AG 000847/fodnote 112); i denne forbindelse også *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]) Mødenotat: *Händlermeinung zu den Vertriebsaktivitäten von Audi,* dateret 28. 1. 1994 (Audi, AU-GK D 4).

([115]) Faxer til Audi: *Information*, dateret 4. 4. og 15. 5. 1995 (Auto-Reichart, AU-VE C D 69).

([116]) Fax til Audi: *Deutsche Audi Händler interessiert an Parallelimporte*, dateret 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, 1.c./fodnote 113).

([117]) F.eks. fax til Autohaus Müller: *Autokauf in Italien*, dateret 11. 9. 1995 (Autogerma, AG 000547).

([118]) Mødenotat: *Händlermeinung* ..., (Audi, 1.c./fodnote 114).

([119]) Fax til Volkswagen: *Elenco Concessionari* ..., dateret 24. 11. 1993 (Autogerma, AG 000973-000975).

([120]) F.eks. brev til Negro: *Vendita al di fuori del territorio contrattuale*, dateret 24. 2. 1995 (Autogerma, 1.c./fodnote 60); brev til Muzzatti: *Vendite organizzate fuori territorio contrattuale — Audi A8*, dateret 12. 10. 1994 (Autogerma, AG 000651).

([121]) Brev til Volkswagen: *grey market*, dateret 7. 6. 1994 (Autogerma, AG 000851).

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

([123]) E-post * til Volkswagen: *(Kuendigungen)*, dateret 6. 2. 1995 (Autogerma, VW-KH K 52) og fax * til Volkswagen: *(Massnahmen programm)*, dateret 10. 2. 1995 (Autogerma, VW-SR R 12).

([124]) Notat: *Graumimporte aus Italien*, dateret 20. 2. 1995 (Volkswagen, VW-SR R 17); internt blev »grå eksport« imidlertid ofte sat øverst på listen over opsigelsesgrunde, f.eks. hos Conti, Beretich, Autosial (notat til Volkswagen: *grey market*, dateret 7. 6. 1994 (Autogerma, 1.c./fodnote 121).

([125]) Referat/rapport: *Besuch bei Autogerma*, dateret 10. 2. 1995 (Audi, AG 000039); håndskrevet notat på E-post: *Italien*, dateret 17. 3. 1995 (Volkswagen, VW-SR R 13).

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

([127]) Rundskrivelse til forhandlere: *Regolamento CEE 123/85 Accordi distribuzione autoveicoli*, dateret 15. 10. 1993 (Autogerma, AG 000078).

([128]) Rundskrivelse til forhandlere: *Regolamento CEE 123/85 Distribuzione selettiva dei veicoli*, dateret 16. 3. 1995 (Autogerma, VW-SR R 15 ; se diverse købekontrakter, f.eks. *Wimschneider*, dateret 2. 3. 1994 (Iob Silvano & C.Srl, ..., købekontrakt *Ebenberger*, dateret 27. 1. 1995 (Iob Silvano & C.Srl, SI-GV A 211); *Osina*, dateret 2. 6. 1995 (Iob Silvano & C.Srl, SI-CM A 57); købekontrakt *Prieler*, dateret 16. 8. 1995 (Iob Silvano & C.Srl, SI-CM A 50).

([129]) Brev til Autogerma: *Graumarkt/Reimport*, dateret 15. 3. 1995 (Audi, AG 000632).

([130]) Fax til Audi, dateret 3. 4. 1995 (Petersen, AU-KS B 8). Citatet lyder som følger:

»... fortæller forhandlerne mig igen og igen, at de gerne ville sælge til mig, men at de ikke ville få nogen bil fra importøren, når køberen var en tysker«.

([131]) Brev til EU-Kommissionen GD 4: *Beschwerde*, dateret 27. 4. 1995 (Bernhard, AG 000343 og 000344). Citatet lyder som følger:

»... fortalte firmaets chef mig telefonisk, at han ikke måtte sælge en bil til mig, da jeg var tysker (en Volkswagen AG-bestemmelse)«.

([132]) Brev (fax) til Volkswagen: *Exportverbot Hier: Italien*, dateret 27. 4. 1995 (Lenz, VW-KH K-32). Citatet lyder som følger:

»... fik jeg ... hos tre VW-forhandlere oplyst, at det ikke var tilladt at eksportere nogen biler, og at denne instruks skulle følges nøje. Nogle forhandlere havde allerede mistet koncessionen, fordi de ikke fulgte instruksen«.

([133]) Brev til Autogerma, dateret 23. Juni 1995 (Schneider, AG 000444). Citatet lyder som følger:

»Alle forhandlere fortalte mig, at man ikke kunne købe en bil til eksport. Nogle af dem fortalte mig, at det ikke kunne lade sig gøre, fordi de ikke ville få nogen biler fremover, hvis de endnu en gang bestilte en bil til en østriger«.

([134]) Brev til Volkswagen, dateret 19. 7. 1995 (Mosser, AU-KS A 1). Citatet lyder som følger:

»Jeg fik ... oplyst, at Audis hovedagentur havde forbudt det pågældende værksted at sælge biler til udlændinge.«.

([135]) Brev til Audi: *Audi A4*, dateret 3. 8. 1995 (Bilogan, AU-VE G D 10). Citatet lyder som følger:

»... at de italienske forhandlere ikke måtte sælge til personer fra Forbundsrepublikken Tyskland og Østrig, efter sigende som følge af en instruks fra bilproducenten«.

([136]) Brev til Volkswagen: *Reimport von Polo og Audi A4*, dateret august 1995 (Albrecht, AG 000566 og 000567). Citatet lyder som følger:

»... fik vi oplyst, at vi som tyskere efter instruks fra Wolfsburg ikke kunne købe disse modeller«.

([137]) Brev til Audi: *Bestellung eines Audi A6 in Italien*, dateret 18. 5. 1995 (Baur, AU-VE G D 8). Citatet lyder som følger:

»Svaret ... var nemlig altid, at de måtte forvente repressalier fra hovedimportørens side, hvis de blot leverede så meget som én bil til Østrig«.

([138]) Brev til Volkswagen: *Ankauf eines KFZ in Italien*, dateret 23. 5. 1995 (Gatt Autoreisen, AG 000597-000599). Citatet lyder som følger:

»Italienske VW/Audi-forhandlere har som svar på diverse forespørgsler inden for de sidste måneder meddelt mig at VW/Audi-koncernerne ikke tillader salg af biler til Østrig«.

([139]) Brev til Volkswagen: *VW-Vento aus Reimport*, dateret 24. 8. 1995 (Bilogan, AG 000434). Citatet lyder som følger:

»Med en »let undertone« fik jeg overalt at vide, at der ikke var mulighed for at levere til kunder fra Tyskland. Nogle gange fik jeg også mere at vide.«

([140]) Brev til Autogerma: *Letzte Anfrage,* dateret 8. 9. 1995 (Autohaus Jungmann, AG 000691-000697). Citatet lyder som følger:

»men lige så snart vi fortæller forhandleren, at bilerne er beregnet til forskellige privatpersoner i Tyskland eller Østrig, og at vi uden videre kan forelægge en formidlings- eller købsfuldmagt med en underskrift, der er bekræftet af en notar, vil forhandlerne ikke høre mere«, og »forhandlerne svarer som følger: De ved ikke, hvad Audi, Ingolstadt (Tyskland) siger, men deres hovedimportør, Autogerma, har pålagt dem et fuldstændigt forbud mod at eksportere, også til private kunder.« Eller »har den østrigske automobilklub (ÖMTC) på endelige forbrugeres vegne for ca. en måned siden ligeledes forsøgt at købe biler af Deres mærke i Norditalien, men de fik heller en eneste bil fra leverandøren«.

([141]) Brev til Autogerma, dateret 8. september 1995 (Hülsdünker, AG 000527). Citatet lyder som følger:

»Han sagde til mig, at Auto Brenners ledelse havde givet ham besked på ikke at sende købekontrakten, inden der forelå en udtrykkelig skriftlig bekræftelse på, at fru (...) måtte købe en bil«.

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

([143]) Eksempler på ansøgninger om tilladelse: brev til Autogerma: *Fornitura Volkswagen Passat-Sig. Hampel Thomas*, dateret 22. juni 1995 (Dorigoni, AG 000468); brev til Autogerma: *Audi 80 Avant 1.6*, dateret 19. 12. 1994 (Brenner Garage, AG 000707); sagsnotat: *Oggetto: Colloquio con Sig. Beikircher.-BZ.,* dateret 21. 10. 1994 (Autogerma, AG-RG 000650).

([144]) Brev til Autogerma: *Audi A8 PRAT.AG 612845/94*, dateret 5. 9. 1994 (Muzzatti, AG 000649). Citatet lyder:

»Vi gør vort bedste for at forsøge at få bilen bragt tilbage til Italien og få kunden til at annullere indregistreringen. Vi beklager meget, at De har fået problemer med producenten på grund af dette salg«.

([145]) Diverse breve til kunder, f.eks. til: *Aue*, dateret 9. 3. 1995 (Dorigoni, DO-MF 14); *Nowak*, dateret 17. 5. 1995 (Dorigoni, DO-SG 2); *Roederer*, dateret 18. 5. 1995 (Dorigoni, DO-SG 10); *Rueß*, dateret 18. 5. 1995 (Dorigoni, DO-MF 8); *Kleikamp*, dateret 27. 6. 1995 (Dorigoni, DO-SG 4); *Autohaus Nordstadt*, dateret 22. 8. 1995 (Dorigoni, DO-MF 6); *Gerson*, dateret 6. 10. 1995 (Dorigoni, DO-SG 16).

([146]) Brev til *Deeg*, dateret 16. 5. 1995 (Dorigoni, DO-SG 12).

([147]) F.eks.: diverse breve til kunder fra juli til oktober 1995 (Auto Brenner, løbende numre 40, 7, 47, 30, 9, 13, 45, 26, 6, 51, 20, 23, 10, 27, 29, 19, 5, 18, 32, 17, 3, 53, 36, 12, 43, 34, 38, 16, 25, 24, 55, 15, 8, 4, 28, 2, 11, 21, 49, 14. Citatet lyder:

»Da vi kun får et kontingenteret antal biler (VW/Audi) fra fabrikken, opstår der usikkerhed omkring leveringstiden, som kan blive på helt op til over et år. Det medfører regelmæssigt prisændringer, og der kan ikke længere ydes prisgaranti. De ønsker derfor sandsynligvis ikke længere at købe bilen hos os.«

([148]) E-post til Audi: *Neuwagenverkauf an ausländische Kunden*, dateret 18. 5. 1995 (Autogerma, AU-DH A 2). Citatet lyder:

»... som det fremgår af den fremsendte månedlige salgsstatistik, er salget af nye Audi-biler til udlandet faldet kolossalt ... Det set ud til, at forhandlerne som en del af deres salgspolitik angiver leveringstider ud fra de tildelte produktionskvoter og betjener deres stamkunder.«

([149]) Brev til Autogerma: *(Fahrzeugverkauf an EG-Bürger/Endabnehmer)*, dateret 19. Juli 1995 (Audi, AG 000336). Citatet lyder:

»der nu som tidligere ... desværre ... er mange italienske forhandlere, der anfører, at producenten og importøren har forbudt dem at sælge til udenlandske forbrugere.«

([150]) Se EF-Domstolens dom af 17. september 1985 i de forenede sager 25 og 26/84, Ford-Werke AG og Ford of Europe Inc. mod Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber, Sml. 1985„ s. 2725; EF-Domstolens dom af 24. oktober 1995 i sag C-70/93, Bayerische Motorenwerke AG mod ALD Auto-Leasing D GmbH, Sml. 1995, s. /I-3439.

([151]) Se EF-Domstolens dom af 25. oktober 1983 i sag 107/82, Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft AEG-Telefunken AG mod Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber, Sml. 1983, s. 3151.

([152]) Se EF-Domstolens dom af 17. september 1985 i sag 25 og 26/84, Ford-Werke AG og Ford of Europe Inc. mod Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber, 1.c. (se fodnote 150).

([153]) Se Kommissionens beslutning 82/367/EØF om procedure i medfør af EØS-traktatens artikel 85, EFT L 161 af 12. 6. 1982, s. 12, betragtning 47.

([154]) Se Kommissionens beslutning 85/617/EØF om Sperry New Holland, EFT L 376 af 31. 12. 1985, s. 21, betragtning 54, 55.

([155]) Se Kommissionens beslutning 84/405/EØF om Zinc Producer Group, EFT L 220 af 17. 8. 1989, s. 27, betragtning 71; Kommissionens beslutning 85/79/EØF om John Deere, EFT L 35 af 7. 2. 1985, s. 58, betragtning 26.

([156]) Se beslutning 84/405/EØF, 1.c. (fodnote 155) og beslutning 85/79/EØF, 1.c. (fodnote 155).

([157]) Se Kommissionens beslutning 73/322/EØF om Deutsche Philips, EFT L 293 af 20. 10. 1973, s. 20; EF-Domstolens dom af 21. februar 1984 i sag 86/82, Hasselblad (GB) Limited mod Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber, Sml. 1984 s. 883.

([158]) Se beslutning 82/367/EØF om Hasselblad, 1.c., betragtning 66 (fodnote 153).

([159]) EF-Domstolens dom af 14. 12. 1983, s. 319/82, Société de Vente de Ciments et Bétons l'Est SA mod Kerpen & Kerpen GmbH & Co. KG, Sml. 1983, s. 4173.

([160]) Se fodnote 13.

([161]) Se fodnote 13.

([162]) Se Førsteinstansrettens dom af 22. april 1993 i sag T-9/92, Automobile Peugeot SA og Peugeot SA mod Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber, Sml. 1993, s. II-493.

([163]) Brev til Kommissionen: *Attorneys privilege hinsichtlich der Nachprüfung K(95) 2476/17*, dateret 2. 11. 1995 (Audi).

([164]) Se EF-Domstolens dom af 18. maj 1982 i sag 155/79, AM&S Europe Limited mod Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber Sml. 1982, s. 1575.

([165]) Se fodnote 151.

([166]) Se EF-Domstolens dom af 11. juli 1989 i sag 246/86, S.C. Belasco mod Kommissionen, Sml. 1989, s. 2181, præmis 41.

([167]) KOM(95) 503 endelig udg. af 31. 10. 1995.