II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
της 28ης Ιανουαρίου 1998
στο πλαίσιο διαδικασίας του άρθρου 85 της συνθήκης ΕΚ
(Υπόθεση IV/35.733 — VW)

(Το κείμενο στην γερμανική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(98/273/ΕΚ)

Διάρθρωση της απόφασης

Σελίδα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

Α. ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ... 62
I. Η διαδικασία ... 62
II. Οι επιχειρήσεις ... 62
III. Η θέση των εμπορικών σημάτων στη σχετική αγορά ... 62

Β. ΠΑΡΑΛΛΗΛΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ VW ΚΑΙ AUDI ... 63
I. Έκταση των παράλληλων εξαγωγών ... 63
II. Διαφορές τιμών ... 64

Γ. ΔΙΑΠΙΣΤΩΘΕΙΣΕΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ... 65
I. Γενική πολιτική ... 65
II. Λεπτομέρειες ως προς τις συμφωνίες και τις πρατικές ... 69
1. Ορολογία ... 69
2. Πολιτική περιθωρίων κέρδους ... 71
3. Πολιτική πριμοδοτήσεων ... 72
4. Τακτική περιορισμένης τροφοδοσίας της ιταλικής αγοράς ... 73
5. Περιορισμός των παραδόσεων εντός του δικτύου διανομής ... 73
6. Καταγγελία συμβάσεων ... 74
7. Έγγραφη δέσμευση ... 74

Δ. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΣΥΜΦΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΤΩΝ VOLKSWAGEN, AUDI ΚΑΙ AUTOGERMA ... 74
I. Αντιδράσεις τελικών καταναλωτών ... 74
II. Η στάση των αντιπροσώπων έναντι της Autogerma ... 75
III. Η στάση των αντιπροσώπων έναντι των πελατών ... 75

Σελίδα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΝΟΜΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

Α. ΑΡΘΡΟ 85, ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1 ... 76

I. Επιχειρήσεις ... 76

II. Συμφωνία ... 76

1. Απαγόρευση/παρεμπόδιση των εξαγωγών ... 76
2. Συμφωνία ... 77
3. Συμπέρασμα ... 79

III. Αισθητός περιορισμός του ανταγωνισμού ... 80

1. Ο περιορισμός του ανταγωνισμού ως στόχος και τα αποτελέσματά του ... 80
α) Σκοπός ... 80
i) Ο περιορισμός του ανταγωνισμού ως στόχος της δέσμης των μέτρων ... 80
ii) Περιορισμός του ανταγωνισμού ως στόχος των μεμονωμένων μέτρων ... 81
β) Επιπτώσεις ... 82
γ) Συμπέρασμα ... 83

2. Αισθητός περιορισμός του ανταγωνισμού ... 83

IV. Αισθητός επηρεασμός των συναλλαγών μεταξύ κρατών μελών ... 83

V. Συμπεράσματα ... 84

Β. ΑΡΘΡΟ 85, ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 3 ... 84

I. Κανονισμοί απαλλαγής κατά κατηγορίες (ΕΟΚ) αριθ. 123/85 και (ΕΚ) αριθ. 1475/95 ... 84

1. Άρθρο 3, σημείο 10, στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 123/85 ... 84
α) Λεξιλόγιο ... 84
β) Περιγραφή των μέτρων ... 88
2. Άρθρο 3 σημείο 11 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 123/85 ... 89
3. Άρθρο 3 σημείο 10 στοιχείο α) και σημείο 11 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1475/95 ... 89
4. Άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1475/95 ... 89

II. Ατομική απαλλαγή ... 89

III. Συμπέρασμα ... 90

Γ. ΑΝΤΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΑ ΤΗΣ VOLKSWAGEN AG ... 90

I. Το επιχείρημα της έλλειψης αποδεικτικής ισχύος των εσωτερικών εγγράφων ... 90

II. Το επιχείρημα ότι οι δικηγόροι της Audi δύνανται να επικαλεσθούν το επαγγελματικό απόρρητο ... 90

III. Το επιχείρημα του μεγάλου αριθμού των γκρίζων εισαγωγών ... 91

Δ. ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΠΑΡΑΒΑΣΗΣ ... 91

Ε. ΑΡΘΡΟ 3 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1 ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ αριθ. 17 ... 91

ΣΤ. ΠΑΡΑΛΗΠΤΗΣ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΑΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ... 92

Ζ. ΑΡΘΡΟ 15 ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ αριθ. 17 ... 92

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό αριθ. 17 του Συμβουλίου της 6ης Φεβρουαρίου 1962, πρώτος κανονισμός εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης ΕΟΚ (*) ([1]), όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχώρησης της Φινλανδίας, της Αυστρίας και της Σουηδίας, και ιδίως το άρθρο 3, το άρθρο 15 παράγραφος 2 και το άρθρο 16 παράγραφος 1,

την απόφαση της Επιτροπής της 24ης Οκτωβρίου 1996, σχετικά με την κίνηση της παρούσας διαδικασίας,

αφού έδωσε στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις, βάσει του άρθρου 19 παράγραφος 1 του κανονισμού αριθ. 17 σε συνδυασμό με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 99/63 της Επιτροπής, της 25ης Ιουλίου 1963, περί των ακροάσεων που προβλέπονται στο άρθρο 19 παράγραφοι 1 και 2 του κανονισμού αριθ. 17 του Συμβουλίου ([2]), τη δυνατότητα να εκφέρουν γνώμη σε σχέση με τις αιτιάσεις της Επιτροπής,

αφού έλαβε τη γνώμη της συμβουλευτικής επιτροπής συμπράξεων και δεσποζουσών θέσεων,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

Κεφάλαιο 1

ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

Α. *Βασικά στοιχεία*

I. **Η διαδικασία**

(1) Από τις αρχές του 1994 η Επιτροπή λάμβανε συνεχώς επιστολές γερμανών και αυστριακών τελικών χρηστών οι οποίοι διαμαρτύρονταν για την ύπαρξη εμποδίων στην απόκτηση νέων σχημάτων Volkswagen και Audi στην Ιταλία για επανεξαγωγή προς τη Γερμανία ή την Αυστρία. Η Επιτροπή είχε ενδείξεις ότι οι Volkswagen AG και Audi AG είχαν συνάψει με τον κοινό εισαγωγέα τους για την Ιταλία, την Autogerma SpA, και τους αντιπροσώπους τους στην Ιταλία, τουλάχιστον από τις αρχές του 1994 συμφωνίες με σκοπό να μην πωλούν νέα οχήματα, και κυρίως επιβατικά, σε τελικούς χρήστες διαμένοντες σε άλλα κράτη μέλη και όχι στην Ιταλία. Μία τέτοια τακτική αποκλεισμού της αγοράς θα ενέπιπτε στις διατάξεις του άρθρου 85 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ.

(*) Όλες οι υποσημειώσεις καθώς και η μετάφραση των εγγράφων τα οποία περικλείονται στο κείμενο σε γλώσσα άλλη πλην της ελληνικής βρίσκονται στο τέλος της παρούσας απόφασης.

(2) Προκειμένου να ελέγξει αν, με βάση τις ενδείξεις αυτές, ήταν δυνατό να αποδειχθεί η εφαρμογή της τακτικής αυτής, η Επιτροπή εξέδωσε στις 17 Οκτωβρίου 1995 απόφαση διεξαγωγής ελέγχου δυνάμει του άρθρου 14 παράγραφος 3 του κανονισμού 17. Οι έλεγχοι πραγματοποιήθηκαν στις 23 και 24 Οκτωβρίου 1995. Η παρούσα απόφαση βασίζεται σε έγγραφα που ανακαλύφθηκαν κατά τη διεξαγωγή των ελέγχων και σε καταγγελίες καταναλωτών που υποβλήθηκαν στην Επιτροπή.

(3) Έλεγχοι πραγματοποιήθηκαν στις εξής επιχειρήσεις: Volkswagen AG, Wolfsburg, Audi AG, Ingolstadt, Autogerma SpA, Verona, Auto Brenner SpA, Bozen/Bolzano, Auto Pedross Herbert & Co., Schlanders/Silandro, Dorigoni SpA, Trento, Eurocar SpA, Udien, IOB Silvano & C. SRL, Gemona, Adriano Mansutti, Tricesimo, Günther Rabanser, Waidbruck/Pontegardena, Mutschlechner SAS, Bruneck/Brunico και Franz Nitz, Sterzing/Vipiteno.

II. **Οι επιχειρήσεις**

(4) Η Volkswagen AG που εδρεύει στο Wolfsburg αποτελεί τη μητρική επιχείρηση και παράλληλα τη μεγαλύτερη και σημαντικότερη επιχείρηση του ομίλου Volkswagen. Στις επιχειρηματικές δραστηριότητες του ομίλου περιλαμβάνεται η παραγωγή αυτοκινήτων Volkswagen, Audi, Seat και Skoda καθώς και η κατασκευή στοιχείων και εξαρτημάτων για τον όμιλο σε παγκόσμια βάση. Άλλες δραστηριότητες εκτείνονται στον τομέα των βιομηχανικών κινητήρων, των ανταλλακτικών, των χρηματοδοτικών και των ασφαλιστικών δραστηριοτήτων.

(5) Η Volkswagen AG κατέχει μεταξύ άλλων το 98,99 % των μετοχών της Audi AG, Ingolstadt και το 100 % των μετοχών της Autogerma SpA, Verona. Στις επιχειρηματικές δραστηριότητες της Audi AG περιλαμβάνεται κυρίως η παραγωγή και διάθεση αυτοκινήτων υπό το σήμα Audi καθώς και η παραγωγή εξαρτημάτων αυτοκινήτων και κινητήρων. Η Autogerma SpA αποτελεί τον εισαγωγέα αυτοκινήτων Volkswagen και Audi καθώς και των ανταλλακτικών και εξαρτημάτων τους για την Ιταλία.

(6) Η απόφαση που ακολουθεί αφορά ως εκ τούτου την Volkswagen AG ως μητρική επιχείρηση των Audi AG και Autogerma SpA.

III. **Η θέση των εμπορικών σημάτων στη σχετική αγορά**

(7) Σύμφωνα με στοιχεία της Επιτροπής ο κύκλος εργασιών στα επιβατικά αυτοκίνητα Volkswagen και Audi την τελευταία τριετία στα κράτη μέλη είχε ως εξής (σε μονάδες· τα μερίδια αγοράς είναι σε παρένθεση):

Έτος	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) Οι πωλήσεις αμφοτέρων των σημάτων στην Ιταλία είχαν ως εξής κατά την ίδια περίοδο (σε μονάδες· τα μερίδια αγοράς βρίσκονται σε παρένθεση):

Έτος	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) Οι πωλήσεις αμφοτέρων των σημάτων στη Γερμανία είχαν ως εξής κατά την ίδια περίοδο (σε μονάδες· τα μερίδια αγοράς βρίσκονται σε παρένθεση):

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

(10) Οι πωλήσεις αμφοτέρων των σημάτων στην Αυστρία είχαν ως εξής κατά την ίδια περίοδο (σε μονάδες· τα μερίδια αγοράς βρίσκονται σε παρένθεση):

Έτος	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. ***Παράλληλο εμπόριο αυτοκινήτων VW και Audi***

I. **Έκταση των παράλληλων εξαγωγών**

(11) Από έγγραφα που βρέθηκαν στην Audi απορρέει ότι οι επανεξαγωγές αυτοκινήτων όλων των σημάτων από την Ιταλία για το χρονικό διάστημα από τον Ιανουάριο μέχρι τον Ιούνιο του 1994 υπολογίζονται σε 131 472 οχήματα (περίπου 12 % επί του συνόλου των παραδόσεων στην Ιταλία). Με βάση τον αριθμό αυτόν οι επανεξαγωγές για το σύνολο του 1994 υπολογίσθηκαν σε περίπου 250 000 οχήματα (περίπου 13 % των παραδόσεων στην Ιταλία). Το πρώτο εξάμηνο του 1994 επανεξάχθηκαν 19 429 αυτοκίνητα Volkswagen και Audi από την Ιταλία, ενώ υπολογίζεται ότι ο συνολικός αριθμός για το 1994 ανέρχεται σε 39 000 περίπου αυτοκίνητα ([3]). Από άλλα έγγραφα που βρέθηκαν στις Volkswagen και Audi απορρέει ότι οι επανεξαγωγές αυτοκινήτων Volkswagen και Audi από την Ιταλία προς τη Γερμανία ανήλθαν το 1993 σε 19 000 οχήματα περίπου ([4]). Το 1994 οι επανεξαγωγές των δύο σημάτων αυξήθηκαν αισθητά σε 22 000 οχήματα περίπου ([5]). Σύμφωνα με τα όσα ανέφεραν οι επιχειρήσεις στην απάντησή τους στις αιτιάσεις, το 1995 οι επανεξαγωγές αυτοκινήτων Volkswagen και Audi από την Ιταλία προς τη Γερμανία ανήλθαν σε 19 000 οχήματα.

(12) Μέχρι το Μάιο του 1993, οι επανεξαγωγές αφορούσαν μικρό αριθμό οχημάτων, αλλά από τον Ιούνιο/Ιούλιο του 1993 αυξήθηκαν σημαντικά για όλα τα μοντέλα VW και Audi. Από το Δεκέμβριο του 1992 μέχρι τον Ιούνιο του 1995 το ποσοστό επανεξαγωγών από την Ιταλία κυμάνθηκε για την Audi μεταξύ 17,4 % και 20,3 % των παραδόσεων στην Ιταλία ([6]). Για τη Volkswagen το ποσοστό αυτό ήταν σαφώς χαμηλότερο: 13,0 % (Ιανουάριος 1994) έως 15 % (Μάρτιος 1995) ([7]). Το ποσοστό των επανεξαγωγών επί των παραδόσεων στην Ιταλία ήταν σαφώς υψηλότερο για τις Volkswagen και Audi από ό,τι για τους ανταγωνιστές τους με εξαίρεση τους Ιταλούς κατασκευαστές και τη Seat ([8]).

(13) Σε μηνιαία βάση οι επανεξαγωγές αυτοκινήτων Volkswagen από την Ιταλία προς τη Γερμανία παρουσίασαν αυξητική τάση από τον Ιούνιο του 1993 φθάνοντας στο αποκορύφωμά τους το Νοέμβριο του 1993. Από το Φεβρουάριο του 1994 και μετά ήταν αισθητά χαμηλότερες. Από τον Αύγουστο του 1994 σημειώθηκε πάλι κάποια αύξηση η οποία κράτησε μέχρι το 1995 χωρίς όμως να φθάσει στα επίπεδα του δεύτερου εξαμήνου του 1993 ([9]).

(14) Σε μηνιαία βάση οι επανεξαγωγές αυτοκινήτων Audi από την Ιταλία στη Γερμανία αυξήθηκαν σημαντικά από το Μάιο του 1993 και μετά φθάνοντας στο απόγειό τους τον Οκτώβριο του 1993. Στη συνέχεια, το 1994, οι επανεξαγωγές έπεσαν σε πολύ χαμηλότερο επίπεδο για να μειωθούν και πάλι αισθητά από το Φεβρουάριο του 1995 και μετά [10].

II. **Διαφορές τιμών**

(15) Η Επιτροπή δημοσιεύει δύο φορές το χρόνο μία μελέτη σχετικά με τις τιμές των αυτοκινήτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση [11]. Τα εν λόγω στοιχεία συγκεντρώνει από τους κατασκευαστές αυτοκινήτων. Ένας από τους στόχους που επιδιώκει με τη δημοσίευση των μελετών αυτών, είναι η διαφάνεια στις τιμές και η παροχή κινήτρων στους τελικούς καταναλωτές να αγοράζουν αυτοκίνητα κυρίως στα κράτη μέλη που προσφέρουν τις μεγαλύτερες ευκαιρίες. Αντίθετα, δεν επιδιώκει την καθιέρωση ομοιόμορφων τιμών σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση. Με τη μεγαλύτερη διαφάνεια στις τιμές και την έκλυση δυνάμεων της αγοράς που επιτυγχάνεται με τον τρόπο αυτόν επιδιώκει περισσότερο τη μείωση των διαφορών στις τιμές των αυτοκινήτων.

(16) Με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία οι διαφορές στις τιμές [12] για τα μοντέλα των Volkswagen και Audi με τις μεγαλύτερες πωλήσεις μεταξύ Ιταλίας και Γερμανίας — Αυστρίας έχουν ως εξής:

Ημερομηνίες δειγματοληψίας	Μοντέλο	Ιταλία	Γερμανία	Αυστρία
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) Από τα στοιχεία αυτά συνάγεται το συμπέρασμα ότι οι διαφορές τιμών στα προαναφερόμενα μοντέλα μεταξύ Ιταλίας αφενός και Γερμανίας —και από 1ης Ιανουαρίου 1995 και Αυστρίας— αφετέρου, τουλάχιστον κατά το χρονικό διάστημα από 1ης Ιανουαρίου 1993 έως 1ης Νοεμβρίου 1995 ήταν γενικά αρκετά μεγάλες ώστε να αποτελούν κίνητρο για παράλληλες εξαγωγές αυτοκινήτων από την Ιταλία προς τη Γερμανία και την Αυστρία.

Γ. *Διαπιστωθείσες συμφωνίες και πρακτικές*

(18) Από τις συμφωνίες και τις πρακτικές των Volkswagen AG, Audi AG και Autogerma SpA με τους Ιταλούς αντιπροσώπους τους διαφαίνεται μία γενικότερη πολιτική η οποία αποσκοπεί στην παρεμπόδιση ή τον σοβαρό περιορισμό των παράλληλων εξαγωγών από την Ιταλία προς τη Γερμανία και την Αυστρία. Οι συμφωνίες αυτές και συντονισμένες πρακτικές είναι —ακόμη και μεμονωμένα— ικανές να περιορίσουν σοβαρά το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών και σχεδιασμένες προς τον σκοπό αυτόν.

(19) Ως παράλληλο εμπόριο στον τομέα των αυτοκινήτων (δηλαδή στην προκειμένη περίπτωση οι παράλληλες εξαγωγές και εισαγωγές) λαμβάνεται γενικά το σύνολο των διασυνοριακών πωλήσεων. Οι πωλήσεις αυτές διακρίνονται σε πωλήσεις μέσω του επίσημου δικτύου των εξουσιοδοτημένων αντιπροσώπων προς εμπόρους από άλλα κράτη μέλη που ανήκουν στο δίκτυο αυτό (μεταπωλητές) και προς εμπόρους από άλλα κράτη μέλη που ανήκουν στο δίκτυο διανομής, καθώς και σε πωλήσεις προς τελικούς καταναλωτές από άλλα κράτη μέλη, είτε άμεσα είτε με την παρέμβαση μεσάζοντα στη διάκριση αυτή βασίζονται και οι κανονισμοί (ΕΟΚ) αριθ. 123/85 και (ΕΚ) αριθ. 1475/95 της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών διανομής, πώλησης και εξυπηρέτησης μετά την πώληση αυτοκινήτων οχημάτων ([13]).

I. **Γενική πολιτική**

(20) Κατά τους ελέγχους της η Επιτροπή βρήκε έγγραφα στα οποία αναφέρονται ορισμένα από τα μέτρα που εντάσσονται στη γενικότερη στρατηγική:

(21) Η επιστολή της 21ης Σεπτεμβρίου 1944 ([14]) (εννοείται προφανώς το έτος 1994, βλέπε ημερομηνία στο έγγραφο που είναι συνημμένο στην επιστολή) από τον πρόεδρο της Autogerma κ. Schlesinger, προς τη Volkswagen AG περιγράφει τα μέτρα και περιλαμβάνει συνημμένο έγγραφο με το πρόγραμμα εφαρμογής τους σε διάφορα στάδια:

«... 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 maggiorsconto (Bonus)
		4. Kündigung des Händlervertrags ...».

(22) Σε υπόμνημα της Autogerma προς τη Volkswagen AG, της 26ης Σεπτεμβρίου 1994, με θέμα «Measures to control and prevent reexport» ([15]), αναφέρεται:

— «... 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) Υπόμνημα της Volkswagen «Maßnahmen durch Autogerma zur Vermeidung von Re-Exporten», της 6ης Φεβρουαρίου 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) Όσον αφορά τους Γερμανούς αντιπροσώπους η Audi κατέστησε με σημείωμα σαφές ότι —βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 123/85— οι κατασκευαστές δεν μπορούν να εμποδίσουν τις παράλληλες εισαγωγές με νόμιμο τρόπο και ότι «είναι παρακεκινδυνευμένο» να συνδεθούν τα ιταλικά μέτρα «με την παρεμπόδιση των επανεισαγωγών και μάλιστα σε επιστολή προς την γερμανική οργάνωση αντιπροσώπων». Για το λόγο αυτόν η Audi πρότεινε να κοινοποιούνται τα μέτρα στις κατά τόπους περιοχές προφορικά ([17]).

(25) Υπόμνημα της Autogerma «Measures to control and prevent reexport», της 15ης Μαρτίου 1995 ([18]):

«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) Συγκρίνοντας τον αριθμό των παραδόσεων προς εισαγωγείς με τον αριθμό των νέων αδειών κυκλοφορίας στην Ιταλία και τη Γερμανία οι Volkswagen και Audi ήταν σε θέση να υπολογίσουν σε μηνιαία βάση τον ακριβή αριθμό επανεισαχθέντων οχημάτων από την Ιταλία στη Γερμανία ([19]). Τα σχετικά στοιχεία έθεσε στη διάθεση της Audi το Kraftfahrt-Bundesamt (αρμόδια υπηρεσία για τις άδειες κυκλοφορίας στη Γερμανία, εφεξής KBA). Η Audi ωστόσο χρειάσθηκε να αναλάβει την υποχρέωση να μην χρησιμοποιήσει τα στοιχεία για τον εντοπισμό και την παρακολούθηση ξένων αντιπροσώπων ([20]).

(27) Όσον αφορά τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης που χορηγούνταν δωρεάν, η Volkswagen προγραμμάτιζε την επιβολή τέλους 150 γερμανικών μάρκων, «προκειμένου να δυσχεράνει τις επανεισαγωγές», ενώ η Audi απαιτούσε εκτός από την καταβολή του τέλους αυτού και απόδειξη της αγοράς του αυτοκινήτου (τιμολόγιο, σύμβαση αγοράς κ.λπ.) ([21]).

(28) Οι Volkswagen και Audi ανέθεσαν στην Autogerma, να παρακολουθεί συστηματικά τις πωλήσεις των ιταλών αντιπροσώπων με σκοπό τον έλεγχο των επανεισαγωγών, και να τους διαβιβάζει τα αποτελέσματα ([22]). Προς τον σκοπό αυτόν οι Volkswagen και Audi έθεσαν στη διάθεση του ιταλού εισαγωγέα τους αριθμούς αμαξώματος που είχαν εκδοθεί κατά κύριο λόγο στη Γερμανία ([23]) με εντολή να εντοπίσει τους αντίστοιχους εμπόρους και πελάτες ([24]). Η παρακολούθηση κατ' αυτόν τον τρόπο επέτρεψε την κατανομή των επανεισαγωγών ανά αντιπρόσωπο, πελάτη και μοντέλο ([25]).

(29) Στο πλαίσιο των λογιστικών ελέγχων («audits») των ιταλών αντιπροσώπων η Volkswagen ζήτησε από την Autogerma να διαπιστώνει τις παραδόσεις σε γερμανούς αντιπροσώπους των Volkswagen και Audi και να ελέγχει τις πωλήσεις προς μη εξουσιοδοτημένους μεταπωλητές ([26]).

(30) Σε μια περίπτωση, ένας υπάλληλος της Audi αγόρασε ένα Audi A 4 στην Ιταλία και προκειμένου να λάβει άδεια κυκλοφορίας στη Γερμανία, ζήτησε πιστοποιητικό συμμόρφωσης. Ο ενδιαφερόμενος χρειάσθηκε να καταθέσει έγγραφη δέσμευση στην Audi, με την οποία δήλωνε ότι το αυτοκίνητο προοριζόταν για ιδιωτική χρήση από τον ίδιο και αναλάμβανε τη δέσμευση να μην το πωλήσει πριν την παρέλευση ενός εξαμήνου, δεδομένου ότι βάσει των στατιστικών της KBA το αυτοκίνητο «θα χαρακτηριζόταν ως επανεισαγωγή και θα προκαλούσε προβλήματα» ([27]).

(31) Η Audi ζήτησε από τους Γερμανούς αντιπροσώπους της να εντοπίζουν και να της διαβιβάζουν τους αριθμούς πλαισίου επανεισαχθέντων και πωλούμενων από μεταπωλητές στη Γερμανία αυτοκινήτων ([28]). Οι επανεισαγωγές στην Αυστρία ακόμα και από μεμονωμένους πελάτες τέθηκαν υπό παρακολούθηση από την αυστριακή εταιρεία εισαγωγών «Porsche Austria» ([29]) ([30]). Τα μέτρα της Audi στέφθηκαν από επιτυχία με αποτέλεσμα το πρώτο τρίμηνο του 1995 να μην εισαχθεί ούτε ένα A 4 από την Ιταλία προς την Αυστρία ([31]).

(32) Εξαιτίας της αύξησης των επιστολών προς την Audi, με διαμαρτυρίες των πελατών της όσον αφορά τα προβλήματα που αντιμετώπιζαν κατά την επανεξαγωγή αυτοκινήτων, η επιχείρηση αποφάσισε τον Ιανουάριο του 1994 να απαντά με ενιαίο τρόπο στους τελικούς καταναλωτές. Η απάντηση αυτή επεσήμαινε στους πελάτες ότι τα επανεισαγόμενα αυτοκίνητα είναι συχνά εξοπλισμένα με διαφορετικό τρόπο πράγμα που καθιστά απαραίτητη την αλλαγή του εξοπλισμού τους και οδηγεί σε πρόσθετα έξοδα. Επίσης, επεσήμαινε ότι η αγορά ενός επανεισαγόμενου αυτοκινήτου είναι χρονοβόρα «δεδομένου ότι απαιτούνται από τις δημόσιες υπηρεσίες ειδικές άδειες». Τέλος, γινόταν αναφορά σε πλεονεκτήματα σε σχέση με τους ελέγχους και την εγγύηση σε περίπτωση αγοράς από εγχώριους αντιπροσώπους ([32]).

(33) Από απαντήσεις σε διαμαρτυρίες πελατών προκύπτει ότι η Audi, μεταξύ άλλων, επεσήμαινε τον διαφορετικό εξοπλισμό των αυτοκινήτων που προορίζονται για την ιταλική αγορά και τον μεγαλύτερο χρόνο παράδοσης καθώς και το γεγονός ότι δεν μπορούσε να υποδεικνύει στους εμπόρους σε ποιους καταναλωτές πρέπει να πωλούν αυτοκίνητα ([33]).

(34) Η Volkswagen, συνιστούσε «σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να δημιουργείται στους καταναλωτές που ζητούν πληροφορίες η εντύπωση ότι καθ' υπόδειξη της VW AG, της Autogerma ή των υπαλλήλων τους απαγορεύεται η παροχή πληροφοριών σε ιδιώτες ή σε μεσάζοντες». Αντίθετα θα έπρεπε να τονίζεται ότι δεν υπάρχουν αντίθετες προς την κοινοτική νομοθεσία οδηγίες ή εμπορικοί περιορισμοί που αποσκοπούν στην παρεμπόδιση της επανεισαγωγής αυτοκινήτων ([34]).

(35) Η Volkswagen έδωσε στην Autogerma οδηγίες ως προς τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να αντιδρά όταν οι πελάτες ζητούν την υποστήριξη του εισαγωγέα. Ως εισαγωγέας η Autogerma δεν πρέπει να δέχεται παραγγελίες δεδομένου ότι δεν ασχολείται με λιανικές πωλήσεις. Επιπλέον κανένας αντιπρόσωπος δεν μπορεί να εξαναγκασθεί να πωλήσει αυτοκίνητα προς κάποιο συγκεκριμένο πρόσωπο ([35]).

(36) Από έγγραφα σχετικά με την αλληλογραφία μεταξύ κατασκευαστών και τελικών καταναλωτών απορρέει ότι σε πολλές περιπτώσεις οι κατασκευαστές έδωσαν στον εισαγωγέα και σε αντιπροσώπους το «πράσινο φως» για την πώληση αυτοκινήτων σε ιδιώτες — αφού πρώτα έλεγξαν την κατάσταση ([36]).

(37) Σε πολλές επιστολές πελάτες που αντιμετώπιζαν προβλήματα ως προς την αγορά αυτοκινήτου από Ιταλούς αντιπροσώπους στρέφονταν προς την Autogerma ζητώντας την υποστήριξή της ([37]). Στις απαντήσεις του ο εισαγωγέας αναφέρεται κυρίως στον μεγάλο χρόνο παράδοσης για ορισμένα μοντέλα που οφειλόταν στις δυνατότητες του κατασκευαστή (π.χ. για το νέο VW Polo), χωρίς ωστόσο να δεσμεύεται ως προς την ημερομηνία παράδοσης ([38]). Σε ορισμένες περιπτώσεις η Autogerma ζητούσε από τον πελάτη να βεβαιώσει ότι «επιθυμεί να αγοράσει αυτοκίνητο στην Ιταλία ο ίδιος ή μέσω κάποιου αξιόπιστου μεσάζοντα» ([39]).

(38) Σκοπός της Autogerma, ήταν να «συστήσει στους Ιταλούς εμπόρους να περιοριστούν στις συμβατικές περιοχές τους» και στις διαπιστωμένες πωλήσεις εκτός συμβατικής περιοχής ή/και μέσω μη εξουσιοδοτημένων διαύλων να λαμβάνει μέτρα κλιμακούμενης αυστηρότητας ([40]).

(39) Για τον έλεγχο των πωλήσεων οι Volkswagen και Audi είχαν αναθέσει στην Autogerma, βάσει των αριθμών πλαισίου που ζητούσαν οι κατασκευαστές σε αυτοκίνητα προσφερόμενα, κυρίως από μεταπωλητές, στην Γερμανία να εντοπίζει τους παραδίδοντες ιταλούς εμπόρους και να τους διαβιβάζει τα στοιχεία αυτά ([41]). Στο πλαίσιο αυτό, η Autogerma ενημέρωνε τακτικά τους κατασκευαστές σχετικά με τα αποτελέσματα των ελέγχων και τα μέτρα για τον περιορισμό των ανεπιθύμητων πωλήσεων.

(40) Έχοντας ως στόχο να εξασφαλίσει την επιτυχία της γενικότερης στρατηγικής, η Autogerma ενέτεινε τους ελέγχους στις άδειες κυκλοφορίας που εκδίδονταν στην Ιταλία. Οι αντιπρόσωποι υποχρεώθηκαν κατά την κοινοποίηση των παραδόσεων να αναφέρουν τον αριθμό άδειας για όλες τις παραδόσεις τους. Επιπλέον, η Autogerma παρακολουθούσε από τον

Σεπτέμβριο του 1994 καθημερινά τις εισερχόμενες παραγγελίες ([42]). Όταν υπήρχε απόκλιση μεγαλύτερη από 10 % από την προγραμματιζόμενη ζήτηση χρειαζόταν ειδική άδεια από μέρους της όταν δε παρατηρούνταν αύξηση των εξαγωγών αντιδρούσε με καθυστέρηση των παραδόσεων ή με περιορισμό τους ([43]).

(41) Εκτός αυτού, τουλάχιστον από το 1993 και μετά, η Autogerma ανέθεσε σε ένα από τα τμήματά της (S.E.V.O.) την παρακολούθηση του ιταλικού δικτύου εμπορίας και ειδικότερα τις πωλήσεις καθώς και τον αριθμό των παραδιδόμενων στο εξωτερικό αυτοκινήτων ([44]). Οι εκθέσεις παρακολούθησης περιλάμβαναν καταλόγους των αλλοδαπών πελατών και ανέφεραν τα μέτρα που είχαν ληφθεί κατά των υπευθύνων αντιπροσώπων ([45]).

(42) Η Autogerma βεβαίωσε την Audi, ότι κατέβαλε κάθε προσπάθεια για την παρεμπόδιση των εξαγωγικών δραστηριοτήτων των αντιπροσώπων που περιλάμβαναν τόσο τις πωλήσεις προς άλλους εμπόρους αυτοκινήτων όσο και τις πωλήσεις σε τελικούς καταναλωτές ([46]). Για όλα τα αυτοκίνητα που παρέδιδε η Autogerma εξέδιδε τιμολόγιο που περιελάμβανε τον ΦΠΑ ([47]), επιδιώκοντας προφανώς να προωθήσει κατ' αυτόν τον τρόπο τις πωλήσεις στο εσωτερικό της Ιταλίας και να δυσχεράνει τις εξαγωγές σε διοικητικό επίπεδο. Για το νέο VW Polo λήφθηκαν αυστηρά μέτρα ελέγχου των πωλήσεων και περιορίσθηκε ο αριθμός των οχημάτων για τους αντιπροσώπους εκείνους που στο παρελθόν είχαν πραγματοποιήσει πολλές επανεξαγωγές ([48]).

II. **Λεπτομέρειες ως προς τις συμφωνίες και τις πρακτικές**

Οι συμφωνίες και οι πρακτικές εκ των οποίων συντίθεται η αναφερόμενη στο σημείο 1. γενική στρατηγική, έχουν αναλυτικά ως εξής:

1. *Ορολογία*

α) Λεξιλόγιο και ορισμοί

(43) Στην αλληλογραφία και στα εσωτερικά της έγγραφα η Volkswagen AG δεν χρησιμοποιεί ενιαίο ορισμό του παράλληλου εμπορίου. Η επιχείρηση γενικά χαρακτήριζε τις παραδόσεις σε μη εξουσιοδοτημένους μεταπωλητές ως «γκρίζα αγορά», συγχέοντας συχνά την γκρίζα αγορά με τις επανεισαγωγές, ή μιλούσε γενικά για «επανεισαγωγές» και «επανεξαγωγές».

(44) Στο πρόγραμμα μάρκετινγκ για το 1995, η Volkswagen αναφερόταν σε σχέση με την στρατηγική της για τις επανεισαγωγές, σε μέτρα για τον «περιορισμό των επανεισαγωγών ... με την άσκηση επιρροής στους αντιπροσώπους» καθώς και σε «συγκεκριμένα μέτρα κατά των γκρίζων εισαγωγέων». Σε εσωτερικά έγγραφα του Σεπτεμβρίου 1994 και του Φεβρουαρίου 1995, η επιχείρηση αναφερόταν σε μέτρα που είχαν ληφθεί κατά «των δραστηριοτήτων επανεξαγωγής» ([49]). Σε χειρόγραφο σημείωμα του Ιουλίου 1995, όπου γινόταν μνεία για την περίπτωση ενός «πραγματικού μεσάζοντα» ο οποίος αντιμετωπίζοντας προφανή εμπόδια από μέρους της Autogerma για την αγορά ενός αυτοκινήτου, απειλούσε με καταγγελία στην Επιτροπή, η Volkswagen συνιστούσε ότι η Autogerma έπρεπε για «πολιτικούς λόγους» να υποχωρήσει, προκειμένου να αποφευχθεί η άρση της απαλλαγής κατά κατηγορίες ([50]).

(45) Η Audi AG χρησιμοποίησε επίσης διάφορους όρους (όπως γκρίζα αγορά, επανεισαγωγές, αγορά επανεισαγωγών, παράνομες επανεισαγωγές από μη εξουσιοδοτημένους μεταπωλητές) ιδίως στο πλαίσιο της ανάλυσης του προβλήματος του παράλληλου εμπορίου μεταξύ Ιταλίας, Γερμανίας και Αυστρίας και τα μέτρα που έπρεπε να ληφθούν ή είχαν ληφθεί σχετικά.

(46) Για την καταπολέμηση της γκρίζας αγοράς ή των επανεισαγωγών, η Audi συνέστησε στα τέλη του 1994 μία «Task Force» ([51]) με τις απαραίτητες αρμοδιότητες και μέσα από άποψη χρηματοδότησης και επάνδρωσης. Η μονάδα αυτή άρχισε επίσημα τις δραστηριότητές της την 1η Ιανουαρίου 1995 — για περίοδο δύο ετών το πολύ ([52]). Η Audi ενημέρωσε τους εμπόρους και εισαγωγείς της με σχετική εγκύκλιο ως προς τους στόχους και τα καθήκοντα της μονάδας αυτής, ζητώντας ταυτόχρονα τη συνεργασία τους ([53]).

(47) Τα «καθήκοντα και οι στόχοι» συνίσταντο στην «καταπολέμηση των επανεισαγωγών» (ιδίως «παραδόσεις στη Γερμανία» αλλά και σε «άλλα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης») αφενός, και στην «παρεμπόδιση της προμήθειας αυτοκινήτων σε μη εξουσιοδοτημένους μεταπωλητές» ([54]) αφετέρου. Σε άλλο σημείο ορίζεται ότι στόχος της μονάδας αυτής είναι «ο περιορισμός και η αναχαίτιση της γκρίζας αγοράς και των επανεισαγωγών σε διαρκή βάση» ([55]) και η μείωσή τους σε κανονικά για τον ανταγωνισμό όρια. Στο πλαίσιο αυτό γινόταν αναφορά σε άλλους ανταγωνιστές (BMW, Mercedes).

(48) Σε σημείωμα με την «Projektbeschreibung: Bekämpfung Graumarkt/Reimporte» (περιγραφή του προγράμματος για την καταπολέμηση της γκρίζας αγοράς και των επανεισαγωγών), η Audi όρισε τα καθήκοντα και τους στόχους του προγράμματος (δηλαδή της Task Force) ως «1. Bekämpfung von Reimporten (καταπολέμηση των επανεισαγωγών) und 2. Verhinderung der Belieferung von nicht autorisierten Wiederverkäufern» (παρεμπόδιση των παραδόσεων σε μη εξουσιοδοτημένους μεταπωλητές) ([56]). Σε άλλο σημείο, η Audi περιορίζει εννοιολογικά τις επανεισαγωγές «στις διασταυρούμενες αγορές γερμανών αντιπροσώπων από το εξωτερικό» και τις παραδόσεις σε μεταπωλητές που δεν ανήκουν στο δίκτυο της εταιρείας (εμπόρους της γκρίζας αγοράς) ([57]).

(49) Ως βραχυπρόθεσμος στόχος της μονάδας δράσης ορίσθηκε ο περιορισμός των εξαγωγών σε λιγότερο από 100 αυτοκίνητα το μήνα ([58]) και στη μείωση του όγκου της γκρίζας αγοράς και των επανεισαγωγών κατά 50 % εντός ενός εξαμήνου. Αποτελέσματα θα έπρεπε να εμφανισθούν μέχρι το Σεπτέμβριο του 1995 ([59]). Για την επίτευξη των στόχων της μονάδας αυτής λήφθηκαν διάφορα μέτρα ([60]).

(50) Στο σημείο αυτό η Audi περιγράφει την γκρίζα αγορά ως μέρος της ευρύτερης αγοράς επανεισαγωγών μεν, αλλά τα μέτρα που λαμβάνει στρέφονται —όπως είναι φανερό στο σημείο αυτό— ταυτόχρονα τόσο κατά της γκρίζας αγοράς όσο και κατά της αγοράς επανεισαγωγών. Η ανομοιογενής χρήση όρων είχε ως σκοπό και αποτέλεσμα να δοθεί στους ιταλούς αντιπροσώπους η εντύπωση ότι η απαγόρευση/παρεμπόδιση των εξαγωγών και τα άλλα μέτρα για τον περιορισμό του παράλληλου εμπορίου μαζί με διάφορες κυρώσεις αφορούν και τις πωλήσεις προς μη ιταλούς τελικούς καταναλωτές καθώς και τις επανεισαγωγές από αυτούς.

(51) Οι εννοιολογικές αυτές επιλογές είχαν ως αποτέλεσμα να γίνει δυσκολότερη και να παραμείνει ηθελημένα ασαφής η διάκριση μεταξύ πωλήσεων σε μεταπωλητές οι οποίοι δεν ανήκουν στο δίκτυο διανομής των εταιρειών και ενεργούν για δικό τους λογαριασμό, αφενός, και πωλήσεων προς τελικούς καταναλωτές, τους μεσάζοντές τους και άλλους αντιπροσώπους του δικτύου διανομής των εταιρειών, αφετέρου.

(52) Η Autogerma SpA, στην αλληλογραφία της με τους αντιπροσώπους της, έκανε διάκριση κυρίως μεταξύ πωλήσεων εντός και εκτός συμβατικής περιοχής.

(53) Τουλάχιστον από το 1993 η Autogerma απηύθυνε συστάσεις, παραινέσεις και προειδοποιήσεις σε ιταλούς αντιπροσώπους με σκοπό να επηρεάσει την πολιτική τους όσον αφορά τις πωλήσεις. Στη συνέχεια, η Autogerma επέτρεψε επανειλημμένα την πραγματοποίηση γκρίζων εισαγωγών από ιταλούς αντιπροσώπους, τόσο γραπτά όσο και προφορικά. Εξαιτίας των εντατικότερων προσπαθειών των αντιπροσώπων της να επιτύχουν τους καθορισθέντες στόχους πωλήσεων και των επανειλημμένων αιτήσεων από μέρους αντιπροσώπων των VW/Audi, η Autogerma επέμεινε στους αντιπροσώπους της να περιοριστούν στις συμβατικές τους περιοχές [61].

(54) Η Autogerma, με διάφορες αφορμές, συνέστησε επανειλημμένα στους ιταλούς αντιπροσώπους, προφορικά και με εγκυκλίους να μην επιδίδονται σε πωλήσεις εκτός της περιοχής τους, δηλαδή τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό [62]. Κατά τον έλεγχο που πραγματοποιήθηκε στις περιοχές Trento, Bolzano και Silandro οι τοπικοί αντιπρόσωποι ανέφεραν στην Επιτροπή ότι η Autogerma τους συνέστησε επανειλημένα προφορικά να μην ασχοληθούν με εξαγωγές. Η σύσταση αυτή αφορούσε ιδίως τις πωλήσεις προς μη εξουσιοδοτημένους μεταπωλητές, αλλά περιελάμβανε σαφώς και τις πωλήσεις προς τελικούς καταναλωτές [63]. Στους εμπόρους [64] καθίστατο σαφές ότι «σε περίπτωση που δεν συμμορφώνονταν με τη σύσταση αυτή, (υπήρχε το ενδεχόμενο) καταγγελίας της σύμβασης αντιπροσωπείας» [65].

(55) Παρόμοιες συστάσεις και προειδοποιήσεις δόθηκαν και για συγκεκριμένα μοντέλα (το Audi A 4, το νέο VW Polo, το VW Golf Berlina, το VW Golf Variant) [66]. Για το νέο VW Polo οι αντιπρόσωποι ειδοποιήθηκαν το Σεπτέμβριο του 1994 να μην κάνουν εκπτώσεις και να μην πωλούν αυτοκίνητα με σκοπό την εξαγωγή [67].

(56) Η Autogerma απαγόρευσε στους αντιπροσώπους της να πωλούν αυτοκίνητα προς «salonisti» (κατόχους εκθέσεων αυτοκινήτων) [68]. Ο όρος αυτός διαχωρίζει στα ιταλικά τον ανεξάρτητο μεταπωλητή από τον «concessionario», δηλαδή τον έμπορο που ανήκει στο δίκτυο διανομής ενός κατασκευαστή αλλά δεν κάνει καμία διάκριση μεταξύ ανεξάρτητου μεταπωλητή και μεσάζοντα. Στο πλαίσιο αυτό ο εισαγωγέας αναφέρθηκε επανειλημμένα στις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 123/85, οι οποίες κατά την άποψή του απαγόρευαν τις πωλήσεις του είδους αυτού [69] και απειλούσε τους αντιπροσώπους ότι εάν δεν συμμορφώνονταν η Επιτροπή θα ήρε την απαλλαγή. Στην περίπτωση αυτή, λοιπόν, η Autogerma παρουσίαζε τα πράγματα κατά τέτοιον τρόπο ώστε να δοθεί στους εμπόρους η εσφαλμένη εντύπωση ότι η πώληση αυτοκινήτων σε μεσάζοντες προσέκρουε στο δίκαιο ανταγωνισμού της Κοινότητας και ότι υπήρχε κίνδυνος να επιβληθούν κυρώσεις.

(57) Τόσο η Autogerma όσο και η Audi γνώριζαν ότι οι αντιπρόσωποι εξηγούσαν στους πελάτες τους ότι δεν μπορούσαν ή δεν τους επιτρεπόταν να πωλήσουν αυτοκίνητα στο εξωτερικό ή σε αλλοδαπούς («ai clienti dicono che non posseno vendere all'estero . . .»). Για τον λόγο αυτόν, τους έδωσαν οδηγίες, ιδίως ενόψει του ελέγχου από την Επιτροπή, να μην αναφέρουν στους πελάτες τους την απαγόρευση/παρεμπόδιση από μέρους της Autogerma ή των κατασκευαστών και να δέχονται παραγγελίες αλλά στη συνέχεια να προφασίζονται διάφορα προβλήματα αποθήκευσης και παράδοσης ώστε να μην τις εκτελούν [70].

(58) Η Autogerma επιβεβαίωσε επανειλημμένα ότι ήταν αποφασισμένη να λάβει τα απαραίτητα μέτρα «για την επίτευξη του στόχου ως προς τον περιορισμό των εξαγωγών από την Ιταλία» [71]. Προς το σκοπό αυτόν εφάρμοσε σε συνεννόηση με τους κατασκευαστές μία σειρά μέτρων [72]. Η Autogerma είχε επίγνωση του γεγονότος ότι ορισμένα στοιχεία της στρατηγικής της δεν ήταν συμβιβάσιμα με τις μελλοντικές ρυθμίσεις της Κοινότητας για τη διανομή αυτοκινήτων [73].

β) Ταξινόμηση των εγγράφων

(59) Οι Volkswagen, Audi και Autogerma εισήγαγαν σε πολλά έγγραφά τους με τα διάφορα μέτρα περιορισμού μία ρήτρα περί απορρήτου. Για παράδειγμα η αλληλογραφία σχετικά με τον κατάλογο των μέτρων για τον έλεγχο και την παρεμπόδιση των επανεξαγωγών χαρακτηριζόταν ως «highly confidential» (άκρως εμπιστευτική) ή ως «riservato» (εμπιστευτική) [74]. Τα έγγραφα που αφορούσαν την εισαγωγή του σπαστού περιθωρίου κέρδους των αντιπροσώπων [75], τις συστάσεις προς τους αντιπροσώπους και την επιτήρησή τους [76] καθώς και τις καταγγελίες των συμβάσεων αντιπροσωπείας [77], χαρακτηρίζονταν συχνά ως «riservato» δηλαδή εμπιστευτικά.

γ) Επιπτώσεις για τους εμπόρους

(60) Γενικά, χρησιμοποιώντας το λεξιλόγιο αυτό στην αλληλογραφία της με τους ιταλούς εμπόρους η Autogerma δημιουργούσε την εντύπωση ότι όλες οι επανεξαγωγές ήταν απαγορευμένες. Η γλώσσα αυτή αποσκοπούσε στη δημιουργία ενός κλίματος αβεβαιότητας μεταξύ των ιταλών αντιπροσώπων με αποτέλεσμα να παραιτούνται σε πολλές περιπτώσεις από συναλλαγές με τελικούς καταναλωτές και τους μεσάζοντές τους. Ανεξάρτητα αν υπάρχει παγιωμένη ορολογία σε σχέση με το παράλληλο εμπόριο, θα απαιτείτο εννοιολογική σαφήνεια σύμφωνα με τα όσα αναφέρονται στους κανονισμούς (ΕΟΚ) αριθ. 123/85 και (ΕΚ) αριθ. 1475/95.

(61) Η ανομοιογενής και ασαφής χρήση λεξιλογίου όσον αφορά το παράλληλο εμπόριο δημιούργησε αβεβαιότητες στο εσωτερικό του ομίλου, δηλαδή στο πλαίσιο των συνομιλιών και της αλληλογραφίας μεταξύ της Volkswagen AG, της Audi AG και της Autogerma SpA. Το γεγονός αυτό επηρεάζει τις σχέσεις του ομίλου με τους αντιπροσώπους και προξενεί αβεβαιότητα ως προς το ποιες πωλήσεις επιτρέπονται και ποιες όχι. Με τον τρόπο αυτό περιορίζονται τα περιθώρια λήψεως αποφάσεων των εμπόρων όσον αφορά τις πωλήσεις εκτός της περιοχής τους.

2. *Πολιτική περιθωρίου κέρδους*

α) Volkswagen AG

(62) Τον Οκτώβριο του 1994, η Volkswagen ανακοίνωσε την εισαγωγή ενός συστήματος σπαστού περιθωρίου κέρδους με βάση την πώληση αυτοκινήτων εντός συμβατικής περιοχής («Split-Margin») για το νέο VW Polo, στην Ιταλία ([78]). Κατά βάση, ο κατασκευαστής ή ο εισαγωγέας χορηγεί στον αντιπρόσωπο έκπτωση επί της τιμής για κάθε παραγγελία αυτοκινήτου. Για το παλαιό μοντέλο VW Polo η έκπτωση αυτή ανερχόταν σε 13 %. Για το νέο μοντέλο, η έκπτωση αυτή διαιρείται σε μία αμέσως χορηγούμενη βασική έκπτωση 8 % και σε άλλη μία έκπτωση 5 % εξαρτώμενη από την έκδοση άδειας κυκλοφορίας στη συμβατική περιοχή του αντιπροσώπου ([79]).

(63) Η Volkswagen είχε υπόψη της ότι η εισαγωγή του μέτρου αυτού δεν συμβιβαζόταν ούτε με το νέο κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1475/95 ούτε με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 123/85, «διότι κατ' αυτόν τον τρόπο περιορίζεται το διασυνοριακό εμπόριο το οποίο προωθεί η Επιτροπή». Το μέτρο αυτό χαρακτηρίσθηκε συνεπώς ως «ιδιαίτερα ύποπτο για την επιβολή προστίμου» και ως εκ τούτου όφειλε να παραμείνει «εσωτερικό». Για τον λόγο αυτόν η Volkswagen πρότεινε στην Autogerma, να καταλήξουν σε ένα λεξιλόγιο και μία στάση που θα ήταν αποδεκτή από την Επιτροπή ([80]). Η Volkswagen επιβεβαίωσε επανειλημμένα την εφαρμογή του συστήματος του σπαστού περιθωρίου κέρδους στην πράξη ([81]).

β) Audi AG

(64) Εξαιτίας των σημαντικών πωλήσεων που πραγματοποιούσαν οι ιταλοί αντιπρόσωποι εκτός συμβατικής περιοχής, η Audi —σε συνεννόηση με την Autogerma και την ένωση αντιπροσώπων (Unione Concessionari Audi Volkswagen — UCAV καθώς και με την Volkswagen)— αποφάσισε, τον Οκτώβριο του 1994 να εισαγάγει για τα νέα μοντέλα (και για πρώτη φορά για το Audi A 4) ένα νέο καθεστώς καταβολής των εμπορικών περιθωρίων κέρδους.

(65) Το νέο καθεστώς αφορούσε τη διαίρεση του βασικού περιθωρίου 15 %, που υπολογιζόταν π.χ. για το παλαιό μοντέλο Audi 80 κατά την έκδοση του τιμολογίου, σε ένα αρχικό περιθώριο κέρδους 10 %, υπολογιζόμενο κατά την έκδοση του τιμολογίου, και σε ένα δεύτερο περιθώριο ύψους 5 % χορηγούμενο εντός διμήνου με την υποβολή αποδεικτικού έκδοσης άδειας κυκλοφορίας.

(66) Το νέο καθεστώς τέθηκε σε εφαρμογή από τις 18 Οκτωβρίου 1994 έτσι ώστε κατά την έκδοση του τιμολογίου να υπολογίζεται μεν κατ' αρχήν ολόκληρο το βασικό περιθώριο (15 %) αλλά σε μεταγενέστερο στάδιο να ζητείται η επιστροφή του δεύτερου μέρους 5 % ([82]). Το σύστημα αυτό επέτρεπε στον κατασκευαστή και στον εισαγωγέα να ελέγχουν απόλυτα στο πρώτο στάδιο τις άδειες κυκλοφορίας των πωλούμενων αυτοκινήτων και ιδίως ποιες είχαν εκδοθεί εντός και ποιες εκτός της συμβατικής περιοχής του αντιπροσώπου. Στη συνέχεια, σε περίπτωση πωλήσεων εκτός της συμβατικής του περιοχής, το δεύτερο σκέλος του περιθωρίου (5 %) χρεωνόταν στον αντιπρόσωπο.

γ) Autogerma SpA

(67) Οι συμβάσεις που συνάπτονταν μεταξύ Autogerma και ιταλών εμπόρων περιελάμβαναν σε παράρτημα (Allegato «A») έναν πίνακα με τα εμπορικά περιθώρια ανά μοντέλο («sconto in fattura»). Το περιθώριο για μοντέλα Volkswagen ήταν 13 % και 15 % και για τα μοντέλα Audi 15 % και 16 % ([83]). Με ισχύ από 1ης Ιανουαρίου 1994 προστέθηκε στο παράρτημα συμφωνία («Convenzione»), με την οποία τα νέα μοντέλα εξαιρούνταν ρητά από τα εν λόγω περιθώρια ([84]).

1. Μέτρα όσον αφορά τη Volkswagen

(68) Όσον αφορά τις πωλήσεις του νέου VW Polo, η Autogerma ενημέρωσε τους ιταλούς αντιπροσώπους τον Οκτώβριο και το Νοέμβριο του 1994. Η νέα ρύθμιση αφορούσε, αφενός, τα αυτοκίνητα επίδειξης του τύπου Polo, για τα οποία προβλεπόταν η διαίρεση του μέχρι τούδε βασικού περιθωρίου ύψους 13 % σε δύο μέρη: ένα ανερχόμενο σε 10 % και ένα δεύτερο μέρος ύψους 3 % χορηγούμενου τουλάχιστον για 6 μήνες μόνον εφόσον εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας στο όνομα του αντιπροσώπου, δηλαδή εντός της συμβατικής του περιοχής. Για όλες τις υπόλοιπες παραγγελίες του νέου Polo, η Autogerma ακολούθησε τις οδηγίες της Volkswagen, οι οποίες προέβλεπαν τη διαίρεση του μέχρι τούδε βασικού περιθωρίου ύψους 13 % σε ένα αμέσως καταβαλλόμενο μέρος ύψους 8 % και ένα υπόλοιπο ύψους 5 % καταβαλλόμενο μόνον σε περί-

πτωση πώλησηςς στο εσωτερικό της συμβατικής περιοχής ([85]). Κατά τον έλεγχο, η Επιτροπή επιβεβαίωσε ότι από το Νοέμβριο του 1994 το σπαστό περιθώριο εφαρμόσθηκε έτσι ώστε το δεύτερο μέρος του να καταβάλλεται μόνον σε περίπτωση έκδοσης άδειας κυκλοφορίας εντός της συμβατικής περιοχής του αντιπροσώπου ([86]).

2. Μέτρα όσον αφορά την Audi

(69) Με την κυκλοφορία του νέου μοντέλου Audi A 4 η Autogerma αποφάσισε να τροποποιήσει το σύστημα εμπορικού περιθωρίου κέρδους. Στη θέση του καταβαλλομένου κατά την έκδοση του τιμολογίου περιθωρίου ύψους 15 % που ίσχυε για το παλαιό μοντέλο Audi 80, το νέο βασικό περιθώριο («sconto in fattura» ή «sconto base/immediato») ανερχόταν μόνο σε 10 %. Το υπόλοιπο 5 % («sconto differito a breve») καταβαλλόταν στους εμπόρους εντός δύο μηνών και μόνον μετά την παράδοση και την αποδεδειγμένη έκδοση άδειας κυκλοφορίας εντός της συμβατικής τους επικράτειας ([87]). Με το χαρακτηρισμό του δεύτερου μέρους του περιθωρίου (5 %) ως «συμπληρωματική έκπτωση με βραχυπρόθεσμη αναστολή» γινόταν μία προσπάθεια απόκρυψης της άμεσης εξάρτησής της από την προϋπόθεση της πραγματοποίησης της πώλησης και της έκδοσης άδειας κυκλοφορίας εντός της συμβατικής περιοχής του αντιπροσώπου ([88]).

(70) Το νέο σύστημα περιθωρίων θα ελάμβανε τη μορφή της προσθήκης συμφωνίας στις συμβάσεις με ιταλούς αντιπροσώπους με την οποία η Autogerma θα αποκτούσε το δικαίωμα, να απαιτεί από τους εμπόρους την άμεση επιστροφή του δεύτερου μέρους του περιθωρίου κέρδους, ύψους 5 %, «σε περίπτωση πωλήσεων εκτός συμβατικής περιοχής» ([89]).

(71) Η Autogerma πληροφόρησε την Audi, το Νοέμβριο του 1994 σχετικά με την εισαγωγή του νέου συστήματος εμπορικών περιθωρίων για το Audi A 4 στην Ιταλία, δοκιμαστικά μέχρι τις 30 Απριλίου 1995. Το συμπλήρωμα περιθωρίου ύψους 5 % θα καταβαλλόταν κατ' αρχήν μέχρι τις 30 Απριλίου 1995, οπότε και θα λαμβανόταν οριστική απόφαση επί του θέματος.

(72) Μία πολιτική περιθωρίων που προβλέπει μικρότερο εμπορικό περιθώριο κέρδους για πωλήσεις και άδειες κυκλοφορίας εκτός συμβατικής περιοχής μειώνει τα έσοδα των αντιπροσώπων και τα κέρδη τους. Έτσι περιορίζει τα περιθώρια οικονομικών ελιγμών των εμπόρων σε σχέση με τις πωλήσεις αυτές.

3. *Πολιτική πριμοδοτήσεων*

(73) Η πριμοδότηση ύψους 3 % που καταβαλλόταν εκτός από το εμπορικό περιθώριο κατά βάση θα συνεχιζόταν. Στο πλαίσιο αυτό, η Audi τόνισε ότι η «πώληση εκτός συμβατικής περιοχής επιτρέπεται μέχρι το πολύ 15 %» και ότι πέραν του ορίου αυτού δεν θα καταβαλλόταν πριμοδότηση 3 % ([90]).

(74) Δεδομένου ότι η πριμοδότηση αυτή εξαρτήθηκε από την πώληση —και αργότερα και από την έκδοση άδειας κυκλοφορίας στο εσωτερικό ([91])— «στην περιοχή για την οποία είναι αρμόδιος» ([92]), ο αντιπρόσωπος θα υφίστατο οικονομικό μειονέκτημα ύψους 8 % επί της τιμής του αυτοκινήτου. Η Audi ανέφερε σαφώς ότι οι αντιπρόσωποι εξαιτίας των δαπανών διανομής, που ανέρχονται σε 10 % και κατά βάση βαρύνουν τους ίδιους, θα εμφάνιζαν αρνητικές ταμειακές ροές σε περίπτωση πωλήσεων εκτός συμβατικής περιοχής ([93]).

(75) Στο πλαίσιο συμφωνίας που προστέθηκε στις εμπορικές συμβάσεις τουλάχιστον από το 1987 και μετά (Convenzione «B») καθορίσθηκε η καταβολή δώρου ύψους 3 %, συναποτελούμενο από επιμέρους πριμοδοτήσεις για «επίτευξη στόχων ως προς τις άδειες κυκλοφορίας», «επίπεδο εξυπηρέτησης» και «ικανοποίηση πελατών» ([94]). Η πριμοδότηση αυτή χορηγείτο επιπλέον του συνήθους περιθωρίου κέρδους. Ο υπολογισμός της βασιζόταν στον αριθμό των πωλήσεων αυτοκινήτων εντός συμβατικής περιοχής. Καταβαλλόταν όμως και για πωλήσεις εκτός συμβατικής περιοχής υπό την προϋπόθεση ότι δεν υπερέβαιναν το 15 % του συνόλου των παραδόσεων του αντιπροσώπου.

(76) Η Autogerma ανέστειλε την πριμοδότηση τουλάχιστον από το 1993, για τις πωλήσεις εκτός συμβατικής περιοχής ([95]) και έπαυσε την καταβολή της τουλάχιστον από τον Ιανουάριο του 1994 ([96]). Δηλώνοντας ότι επεδίωκε τον περιορισμό των παράλληλων εξαγωγών, η Autogerma αποφάσισε το Σεπτέμβριο του 1994, να χορηγεί πριμοδότηση μόνον για εκδιδόμενες στη συμβατική περιοχή του αντιπροσώπου άδειες κυκλοφορίας ([97]).

(77) Προς τον σκοπόν αυτόν, η πρόσθετη στην εμπορική σύμβαση συμφωνία (Convenzione «B») που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη τροποποιήθηκε ανάλογα. Ενώ στην μέχρι τότε μορφή της η πριμοδότηση προβλεπόταν μόνον για πωλήσεις εντός συμβατικής περιοχής, στην τροποποιημένη μορφή της 31ης Δεκεμβρίου 1994, προστέθηκε η προϋπόθεση της έκδοσης άδειας κυκλοφορίας στην συμβατική περιοχή του αντιπροσώπου ([98]). Ο περιορισμός των πωλήσεων και των αδειών κυκλοφορίας εκτός συμβατικής περιοχής στο 15 % των συνολικών πωλήσεων του αντιπροσώπου διατηρήθηκε ([99]).

(78) Η ένωση αντιπροσώπων UCAV αμφισβήτησε, πάντως, τη νομιμότητα των προγραμματιζόμενων μέτρων έναντι των διατάξεων των κοινοτικών κανονισμών σχετικά με τη διανομή αυτοκινήτων και τις συμβάσεις αντιπροσωπείας ([100]).

(79) Η Audi επιβεβαίωσε την εισαγωγή και εφαρμογή του νέου συστήματος πριμοδότησης και την εξάρτησή της από την έκδοση άδειας κυκλοφορίας στην Ιταλία ([101]). Σε μεταγενέστερο χρονικό σημείο η Autogerma επιβεβαίωσε και πάλι ότι το εν λόγω σύστημα όντως εφαρμόσθηκε: «όσον αφορά την πριμοδότηση για την περίοδο Ιανουαρίου — Απριλίου 1994, αποφασίσθηκε να μην καταβληθεί σε 63 εμπόρους για παραδόσεις σε πελάτες εκτός της συμβατικής τους περιοχής» ([102]). Επίσης, το τελευταίο τρίμηνο του 1994 και το πρώτο του 1995 πριμοδότηση χορηγήθηκε μόνον για τις άδειες κυκλοφορίας που εκδόθηκαν εντός συμβατικής περιοχής. Η Autogerma αρνήθηκε την καταβολή της λεγόμενης «εισφοράς δικτύου διανομής» («Beitrags zur Organisation») για πωλήσεις εκτός συμβατικής περιοχής ([103]).

(80) Συνεπώς πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι το νέο σύστημα περιθωρίων κέρδους και πριμοδότησης αντιπροσωπεύει ένα αποτελεσματικό μέσο ασκήσεως πιέσεων, κυρίως οικονομικού χαρακτήρα, στους αντιπροσώπους προκειμένου να μην πραγματοποιούν πωλήσεις εκτός συμβατικής περιοχής. Σε περίπτωση πωλήσεων εκτός επικρατείας οι αντιπρόσωποι αντιμετώπιζαν σοβαρή μείωση των εσόδων τους. Επιπλέον, κατά τις συναλλαγές αυτές χάνουν και τη γενικότερα προσοδοφόρα αγορά παροχής υπηρεσιών μετά την πώληση (after sale service). Με τη νέα πολιτική περιθωρίων κέρδους και πριμοδότησης μειώθηκαν σημαντικά τα κίνητρα για συναλλαγές του τύπου αυτού. Για το λόγο αυτόν πολλοί ήταν οι αντιπρόσωποι που δεν πραγματοποίησαν πωλήσεις του τύπου αυτού, ανεξάρτητα από το εάν επρόκειτο για πωλήσεις σε μεταπωλητές ή τελικούς καταναλωτές. Η Audi επιβεβαίωσε επανειλημμένα την εφαρμογή των νέων καθεστώτων ([104]).

(81) Μία πολιτική που προβλέπει μικρότερο περιθώριο κέρδους και περικοπή της πριμοδότησης για τις πωλήσεις και τις άδειες κυκλοφορίας εκτός συμβατικής περιοχής μειώνει τα έσοδα και κατ' επέκταση τα κέρδη των αντιπροσώπων από τέτοιου είδους συναλλαγές με αποτέλεσμα να περιορίζει τα περιθώρια οικονομικών ελιγμών των αντιπροσώπων όσον αφορά την πραγματοποίηση των πωλήσεων αυτών.

4. *Τακτική περιορισμένης τροφοδοσίας της ιταλικής αγοράς*

(82) Τον Αύγουστο του 1993 οι Volkswagen και Audi καθόρισαν τις πρώτες κατευθυντήριες γραμμές για τον περιορισμό των παράλληλων εισαγωγών κάνοντας διάκριση μεταξύ «τυπικών διατυπώσεων» και «πρακτικών μέτρων» ([105]). Ενώ οι πρώτες αποσκοπούσαν στην τήρηση των συμβατικών υποχρεώσεων, ως ουσιαστικό μέτρο προτάθηκε κυρίως ο περιορισμός των ιταλικών αποθεμάτων.

α) Volkswagen AG

(83) Με το στόχο του περιορισμού της επανεξαγωγής αυτοκινήτων από την Ιταλία η Volkswagen αποφάσισε, στα τέλη του 1993 να προβεί σε «προσαρμογή της παραγωγής στη ζήτηση όσον αφορά την ιταλική αγορά» και σε «εφοδιασμό του λιανικού εμπορίου με βάση τη ζήτηση» καθώς και στη λήψη μέτρων «για τον περιορισμό των αποθεμάτων των εμπόρων» ([106]). Η πολιτική τροφοδοσίας της Ιταλίας οδήγησε τουλάχιστον το 1995 σε συμφορήσεις και παρατεταμένες προθεσμίες παραδόσεων για όλα τα μοντέλα.

(84) Η Volkswagen ήδη το πρώτο τρίμηνο του 1995 «προσάρμοσε την τροφοδοσία της ιταλικής αγοράς στη ζήτηση για μοντέλα Vento, Variant και Passat, έτσι ώστε να μην υπάρχει πλέον πρόβλημα αποθεμάτων» ([107]). Έτσι, η πολιτική της Volkswagen, που αποσκοπούσε στον περιορισμό των δυνητικών επανεξαγωγών αυτοκινήτων με την τακτική της περιορισμένης τροφοδοσίας της ιταλικής αγοράς αποδείχθηκε επιτυχής.

β) Audi AG

(85) Ένα μεγάλο μέρος των παραγγελιών αυτοκινήτων Audi ακυρώθηκαν εξαιτίας των υπερβολικών χρόνων παράδοσης (πάνω από 9 % στο χρονικό διάστημα από 1ης Ιανουαρίου μέχρι 10 Απριλίου 1995) ([108]). Εντούτοις, το Φεβρουάριο του 1995, ο κατασκευαστής αποφάσισε να ακυρώσει την παράδοση 8 000 πρόσθετων αυτοκινήτων του μοντέλου A 4, που είχε εγκρίνει η Autogerma για τους ιταλούς εμπόρους τα οποία προορίζονταν για επανεξαγωγή ([109]). Τον Απρίλιο του 1995 η Audi δικαιολόγησε τις περιορισμένες παραδόσεις όσον αφορά το νέο μοντέλο A 4, με το επιχείρημα «ότι μόνον η ιταλική ζήτηση μπορεί να ικανοποιηθεί» ([110]). Η Audi και η Autogerma εξέφρασαν και σε μεταγενέστερο χρονικό σημείο την άποψη ότι για να μειωθούν οι επανεξαγωγές (γκρίζα αγορά) θα πρέπει να συνεχιστεί η τακτική της περιορισμένης τροφοδοσίας της ιταλικής αγοράς ([111]).

(86) Μία πολιτική παραδόσεων η οποία, χωρίς να λαμβάνει ιδιαίτερα υπόψη τη φανερά μεγάλη ζήτηση από το εξωτερικό, λαμβάνει ως βάση την αναμενόμενη ή την πραγματική ζήτηση από ιταλούς πελάτες, περιορίζει την προσφορά αυτοκινήτων για τους ενδιαφερομένους από άλλα κράτη μέλη ή/και οδηγεί ιδίως για τις πωλήσεις εκτός συμβάτικής περιοχής, σε μεγάλες προθεσμίες παράδοσης. Με τον τρόπο αυτόν περιορίζεται αισθητά το περιθώριο ελιγμών των αντιπροσώπων για πωλήσεις του τύπου αυτού και κυρίως προς πελάτες του εξωτερικού.

5. *Περιορισμός των παραδόσεων εντός του δικτύου διανομής*

(87) Τόσο οι αυξημένες επανεισαγωγές από μη εξουσιοδοτημένους μεταπωλητές αλλά και οι επανεισαγωγές από εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους των VW/Audi αυτοκινήτων σε τιμές αισθητά χαμηλότερες από εκείνες των γερμανών αντιπροσώπων, οδήγησαν προφανώς σε σοβαρή μείωση των εσόδων των γερμανών αντιπροσώπων σε ορισμένες περιοχές. Έτσι, ορισμένοι αντιπρόσωποι κυρίως στη Γερμανία αναγκάσθηκαν να κάνουν επανεισαγωγές μέσω ιταλών αντιπροσώπων ή απευθείας μέσω της Autogerma, διαμαρτυρόμενοι για τις ασυνήθιστα μεγάλες προθεσμίες παράδοσης ([112]).

(88) Η Volkswagen δήλωσε ότι η κατάσταση αυτή οφειλόταν στην καθιέρωση ενός συστήματος «τροφοδοσίας της ιταλικής αγοράς ανάλογα με τις ανάγκες με αποτέλεσμα οι ιταλοί αντιπρόσωποι να ικανοποιούν πρώτα την παραδοσιακή τοπική πετατεία τους». Το Σεπτέμβριο του 1993 η ένωση εμπόρων VAG απηύθυνε έκκληση στη Volkswagen «να καταπολεμηθούν με κάθε τρόπο οι διασταυρούμενες αγορές στην Ευρώπη, είτε από αντιπροσώπους είτε από πελάτες μας» ([113]).

(89) Οι γερμανοί αντιπρόσωποι ζήτησαν επίσης από την Audi, να «περιορισθούν επειγόντως οι δυνατότητες επανεισαγωγής στη Γερμανία επιδοτούμενων αυτοκινήτων εξαγωγής δεδομένου ότι η τιμή πώλησής τους στη Γερμανία είναι κατώτερη της τιμής αγοράς που καταβάλλουν οι γερμανοί αντιπρόσωποι» πράγμα που «μακροπρόθεσμα στερεί τους γερμανούς αντιπροσώπους από τα έσοδά τους» ([114]). Οι επανεισαγωγές διαφόρων γερμανών αντιπροσώπων ανακαλύφθηκαν από άλλους γερμανούς αντιπροσώπους οι οποίοι διεβίβασαν στην Audi τους αριθμούς αμαξώματος και τα ονόματα των ιταλών αντιπροσώπων που προμήθευσαν τα σχετικά οχήματα ([115]).

(90) Όσον αφορά την ιταλική αγορά η Autogerma ζήτησε από την Audi, να μεριμνήσει ώστε οι γερμανοί αντιπρόσωποι που ενδιαφέρονται για παράλληλες εισαγωγές, που απευθύνονται γραπτά σε αυτήν, να μην «παρενοχλούν» συνεχώς τους ιταλούς αντιπροσώπους ([116]). Εκτός αυτού η Autogerma δεν δέχθηκε τα αιτήματα των γερμανών αντιπροσώπων όσον αφορά τις προθεσμίες παράδοσης (διασταυρούμενες παραδόσεις εντός του δικτύου διανομής VAG) επικαλούμενη την ανεπάρκεια των αποθεμάτων, τις συμφορήσεις στις παραδόσεις και τις παρατεταμένες προθεσμίες παράδοσης ([117]).

(91) Προκειμένου να λυθεί το πρόβλημα, προτάθηκε η σύναψη σαφών συμβάσεων με τον εισαγωγέα, στις οποίες θα αναφέρεται ότι τα παραδιδόμενα αυτοκίνητα θα προορίζονται μόνον για την αγορά του εκάστοτε αντιπροσώπου και θα προβλέπονται κυρώσεις έως και καταγγελία της σύμβασης σε περίπτωση παράβασης ([118]). Οι κατασκευαστές υπέστησαν πιέσεις τόσο από μέρους των γερμανών αντιπροσώπων τους όσο και από μέρους της Autogerma να περιορίσουν τις επανεισαγωγές προς τη Γερμανία.

(92) Ο περιορισμός των «διασταυρούμενων παραδόσεων» εντός του δικτύου διανομής, δηλαδή της δυνατότητας των αντιπροσώπων να αγοράζουν αυτοκίνητα από άλλους αντιπροσώπους ευρισκόμενους σε άλλα κράτη μέλη, στενεύει τα περιθώρια προμήθειας αυτοκινήτων που διαθέτουν.

6. *Καταγγελία συμβάσεων*

(93) Στα τέλη του 1993, η Autogerma προειδοποίησε 50 εμπόρους (μεταξύ των οποίων το Brenner Garage, μεγάλο διανομέα της περιοχής Bolzano) απειλώντας τους με κυρώσεις, να παύσουν αμέσως την οργανωμένη πώληση αυτοκινήτων εκτός της συμβατικής τους περιοχής ([119]). Οι προειδοποιήσεις συνεχίστηκαν το 1994 και το 1995 ([120]).

(94) Το 1993 η Autogerma κατήγγειλε τρεις συμβάσεις αντιπροσωπείας ([121]) και το Μάιο του 1994 αποφάσισε να καταγγείλει τη σύμβασή της με το Brenner Garage ([122]). Μέχρι το Φεβρουάριο του 1995 είχε παύσει να συναλλάσσεται με 12 εμπόρους αυτοκινήτων ([123]).

(95) Ήταν σαφές ότι η Autogerma κατήγγειλε τις συμβάσεις αντιπροσωπείας εξαιτίας των πωλήσεων που πραγματοποίησαν εκτός συμβατικής περιοχής, τόνισε όμως ότι «για το ευρύ κοινό η καταγγελία των συμβάσεων έγινε για διαφορετικούς λόγους» ([124]). Όντως, ως λόγος καταγγελίας δεν αναφέρθηκε ποτέ η πώληση αυτοκινήτων σε μη εξουσιοδοτημένους μεταπωλητές ([125]), αλλά κυρίως η μη επίτευξη των στόχων στις πωλήσεις και η μη τήρηση των συμβατικών υποχρεώσεων. Τουλάχιστον σε μία περίπτωση, η καταγγελία της σύμβασης αντιπροσωπείας έγινε βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1475/95 ([126]).

(96) Η συμπεριφορά αυτή δείχνει ότι η Volkswagen AG, η Audi AG και η Autogerma SpA είχαν επίγνωση του γεγονότος ότι τα μέτρα που είχαν λάβει είχαν επιπτώσεις και στις επιτρεπόμενες επανεισαγωγές, δηλαδή τις πωλήσεις σε μη ιταλούς τελικούς καταναλωτές ή σε μεσάζοντές τους.

(97) Τόσο η καταγγελία των συμβάσεων αντιπροσωπείας όσο και η απειλή της καταγγελίας για την πραγματοποίηση πωλήσεων εκτός συμβατικής περιοχής αποτρέπουν τους ενδιαφερομένους αντιπροσώπους από την πραγματοποίηση πωλήσεων του τύπου αυτού.

7. *Έγγραφη δέσμευση*

(98) Ήδη τον Οκτώβριο του 1993 η Autogerma συνέστησε στους ιταλούς αντιπροσώπους να ζητούν από τους τελικούς καταναλωτές να υπογράφουν «έγγραφη δέσμευση» ([127]). Σε περαιτέρω εγκύκλιο, τον Μάρτιο του 1995, η σύσταση αυτή κατέστη εντονότερη. Σύμφωνα με αυτήν, όλοι οι άγνωστοι στους αντιπροσώπους πελάτες και ιδίως οι αλλοδαποί, όφειλαν να υπογράφουν, κατά την αγορά του αυτοκινήτου, έγγραφη δέσμευση «Dichiarazione di Impegno» με την οποία —υπό την απειλή επιβάρυνσης με το 10 % της τιμής αγοράς— αναλαμβάνουν να μην πωλήσουν το αποκτηθέν αυτοκίνητο πριν την παρέλευση τριών μηνών από τον αγορά του και σε καμία περίπτωση πριν τη συμπλήρωση τουλάχιστον 3 000 χιλιόμετρα ([128]).

(99) Όταν ο κατασκευαστής, ο εισαγωγέας τους ή κάποια άλλη επιχείρηση του δικτύου διανομής απαιτούν την υπογραφή έγγραφης δέσμευσης με την οποία ο τελικός καταναλωτής αναλαμβάνει να μην πωλήσει το αυτοκίνητο πριν την παρέλευση δεδομένης προθεσμίας ή/και πριν τη συμπλήρωση ορισμένου αριθμού χιλιομέτρων, περιορίζει την ελευθερία του τελικού καταναλωτή να αποφασίσει να αγοράσει το αυτοκίνητο σε άλλο κράτος μέλος.

Δ. *Αποτέλεσμα των συμφωνιών και των πρακτικών των Volkswagen, Audi και Autogerma*

(100) Καθήκον της Autogerma, ως εταίρου των ιταλών αντιπροσώπων, ήταν να θέσει σε εφαρμογή τα εν λόγω μέτρα. Ωστόσο η Autogerma υπογράμμισε ότι η Audi δεν είναι σε θέση να επιβάλλει αυτοτελώς μέτρα στην Ιταλία, και ότι η εφαρμογή των μέτρων αυτών απαιτούσε τη «συγκατάθεση» της Autogerma ([129]).

(101) Η Autogerma επιστράτευσε διαφορες μεθόδους (επιστολές, επιτόπιους ελέγχους, διμερείς συναντήσεις, προφορικές συστάσεις) προκειμένου να καταστήσει στους αντιπροσώπους σαφείς τις συνέπειες που θα είχαν οι πωλήσεις εκτός συμβατικής περιοχής με αποτέλεσμα οι τελευταίοι να απόσχουν από τις πωλήσεις αυτές. Πολλοί πελάτες παραιτήθηκαν από την αγορά ενός αυτοκινήτου δεδομένου ότι οι αντιπρόσωποι επικαλούνταν προβλήματα εξαγωγής και πώλησης σε μη ιταλούς ενδιαφερομένους.

Ι. **Αντιδράσεις τελικών καταναλωτών**

(102) Διάφοροι πελάτες ανέφεραν τόσο στην Επιτροπή όσο και στους κατσκευαστές ότι αντιμετώπιζαν προβλήματα στην αγορά αυτοκινήτων από την Ιταλία. Από τα έγγραφα που συγκεντρώθηκαν προκύπτει ότι δεν

έγιναν δεκτές παραγγελίες εξαιτίας της υπηκοότητας των ενδιαφερομένων. Πολλοί πελάτες αναφέρουν παρόμοιες αντιδράσεις διαφόρων αντιπροσώπων:

— «. . . 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», αντίστοιχα «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.» αντίστοιχα «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. **Η στάση των αντιπροσώπων έναντι της Autogerma**

(103) Με βάση τις οδηγίες και τις συστάσεις της Autogerma πολλοί αντιπρόσωποι ανέλαβαν ρητά έναντι του εισαγωγέα τη δέσμευση να μην προβαίνουν σε πωλήσεις αυτοκινήτων εκτός συμβατικής περιοχής και ιδίως προς το εξωτερικό ([142]). Ορισμένοι αντιπρόσωποι έλαβαν σχετικά μέτρα (καμία εξαγωγή πέραν του επιτρεπόμενου ορίου 15 %, έκδοση άδειας κυκλοφορίας στην Ιταλία για κάθε πωλούμενο αυτοκίνητο, απόλυση υπαλλήλων που προγματοποιούσαν πωλήσεις στο εξωτερικό, προηγούμενη έγκριση από την Autogerma ([143]). Ο εισαγωγέας διαβεβαίωσε την Audi ότι π.χ. πέτυχε το μέτρο της εξάρτησης όλων των πωλήσεων από την προηγούμενη έγκριση του εισαγωγέα.

III. **Η στάση των αντιπροσώπων έναντι των πωλητών**

(104) Ως αποτέλεσμα της στρατηγικής που εφάρμοσαν οι κατασκευαστές και ο εισαγωγέας με σκοπό τον περιορισμό των επανεξαγωγών νέων αυτοκινήτων από την Ιταλία προς τη Γερμανία και την Αυστρία, σε πολλές περιπτώσεις οι αντιπρόσωποι αρνήθηκαν να πωλήσουν αυτοκίνητα σε πελάτες προερχόμενους από τα εν λόγω κράτη μέλη (βλέπε εξηγήσεις στο μέρος Ι). Οι αντιπρόσωποι, επικαλούμενοι το ενδεχόμενο «προβλημάτων» με τον κατασκευαστή απέτρεπαν την καταχώρηση των αυτοκινήτων εκτός Ιταλίας:

«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) Στους ολλανδούς πελάτες, δίνονταν διάφορες εξηγήσεις για την αποτρεπτική αυτή στάση, π.χ. με την ακόλουθη στερεότυπη απάντηση σε σχέση με τη δυνατότητα επανεξαγωγής του αυτοκινήτου: «Σας ευχαριστούμε για το φαξ (την επιστολή) σας αλλά δεν πραγματοποιούμε πλέον πωλήσεις στο εξωτερικό» ([145]), ή «λυπόμαστε αλλά έχουμε διακόψει τις εξαγωγές» ([146]).

(106) Σε άλλες περιπτώσεις οι αντιπρόσωποι επικαλέσθηκαν την περιορισμένη τροφοδοσία από μέρους του κατασκευαστή και πρότειναν στους πελάτες να παραιτηθούν από την αγορά. Προς το σκοπό αυτόν,

οι αντιπρόσωποι έδιναν την ακόλουθη στερεότυπη απάντηση στις διάφορες επαφές τους με πελάτες:

«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) Η Autogerma επιβεβαίωσε την επιτυχία της στρατηγικής αυτής και διαπίστωσε όσον αφορά την Audi ότι:

«... 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]).

Η Audi επιβεβαίωσε την κατάσταση αυτή, ανέφερε όμως ότι «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]).

Κεφάλαιο 2:

ΝΟΜΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

(108) Οι Volkswagen και Audi διαθέτουν τα αυτοκίνητά τους στην Κοινότητα μέσω δικτύων επιλεγμένων εμπόρων. Οι Volkswagen και Audi έχουν ορίσει την Autogerma ως αποκλειστικό εισαγωγέα στην Ιταλία για τα αυτοκίνητα με το σήμα VW και Audi. Η Autogerma συνάπτει με τους εμπόρους του δικτύου διανομής της συμβάσεις αντιπροσωπείας επί τη βάσει τυποποιημένης σύμβασης. Σύμφωνα με στοιχεία της Volkswagen προγραμματίζεται από το 1997 και μετά να οργανωθεί χωριστά η διάθεση των αυτοκινήτων VW και Audi.

(109) Βάσει της πάγιας νομολογίας του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (βλέπε απόφαση της 24ης Οκτωβρίου 1995 στην υπόθεση C 266/93, Bundeskartellamt/Volkswagen AG, VAG Leasing GmbH, Συλλογή 1995, I-3477) οι συμφωνίες μεταξύ εταίρων δραστηριοποιούμενων σε διάφορα επίπεδα, γνωστές ως κάθετες συμφωνίες, αποτελούν συμφωνίες κατά την έννοια του άρθρου 85 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ και σύμφωνα με αυτό απαγορεύονται.

Α. *Άρθρο 85, παράγραφος 1*

I. **Επιχειρήσεις**

(110) Η Volkswagen AG, οι θυγατρικές της Audi AG και Autogerma SpA και οι αντιπρόσωποί τους αποτελούν επιχειρήσεις κατά την έννοια του άρθρου 85 παράγραφος 1 της συνθήκης.

II. **Συμφωνία**

1. *Απαγόρευση/παρεμπόδιση των εξαγωγών*

(111) Από την ανάλυση των αναφερόμενων στο κεφάλαιο 1 μέρος Γ συμφωνιών και συντονισμένων πρακτικών των Volkswagen, Audi και Autogerma αποδιεκνύεται ότι στο πλαίσιο του συστήματος αποκλειστικής και επιλεκτικής διανομής των προϊόντων τους συμφώνησαν με τους αντιπροσώπους τους για την εφαρμογή πολιτικής στεγανοποίησης της αγοράς. Η πολιτική αυτή έλαβε τη μορφή απαγόρευσης/παρεμπόδισης της πραγματοποίησης εξαγωγών από τους ιταλούς αντιπροσώπους τους.

(112) Η απαγόρευση/παρεμπόδιση των εξαγωγών απορρέει από ένα σύνολο μέτρων συναποτελούμενο από προληπτικά μέτρα, ελέγχους και κυρώσεις. Κατά τον έλεγχο η Επιτροπή ανακάλυψε έγγραφα στα οποία αναφέρονται τα εν λόγω μέτρα. Τα κύρια τεκμήρια αποτελούν τα αναφερόμενα στο κεφάλαιο 1, μέρος Γ.Ι έγγραφα (βλέπε υποσημειώσεις 14 έως 18 και το έγγραφο «Maßnahmenprogramm» της 10ης Οκτωβρίου 1995 στην υποσημείωση 123).

(113) Όσον αφορά τα μεμονωμένα μέτρα επισημαίνονται οι συστάσεις και οι οδηγίες προς τους αντιπροσώπους που αναφέρονται στο κεφάλαιο 1 μέρος Γ.ΙΙ.1 (έγγραφα αναφερόμενα στις υποσημειώσεις 14, και 61 έως 70).

(114) Η επιτήρηση των αντιπροσώπων με τον έλεγχο των παραγγελιών, των πωλήσεων —συμπεριλαμβανομένης της υποχρέωσης των αντιπροσώπων να πωλούν αυτοκίνητα προς αλλοδαπούς μόνον ύστερα από έγκριση της Autogerma— ο έλεγχος των αδειών κυκλοφορίας και η διεξαγωγή επιτόπιων ελέγχων περιγράφονται στο κεφάλαιο 1 μέρος Γ.Ι (έγγραφα αναφερόμενα στις υποσημειώσεις 40 έως 48 και 143). Η συνεργασία μεταξύ κατασκευαστών και εισαγωγέα για τον έλεγχο των πωλήσεων του ιταλικού δικτύου διανομής περιγράφεται στο κεφάλαιο 1 μέρος Γ.Ι (έγγραφα αναφερόμενα στις υποσημειώσεις 19 έως 31).

(115) Παραδείγματα εφαρμογής κυρώσεων όπως συστάσεις, προειδοποιήσεις και καταγγελία συμβάσεων κατά των ιταλών αντιπροσώπων αναφέρονται στο κεφάλαιο 1 μέρος Γ.ΙΙ.6 (βλέπε ιδίως τα αναφερόμενα στις υποσημειώσεις 71, 120 έως 127 έγγραφα και το αναφερόμενο στην υποσημείωση 62 έγγραφο «Export aus Italien» της 13ης Ιουνίου 1994).

Η εμφανιζόμενη, τουλάχιστον από το 1987, στις συμβάσεις αντιπροσωπείας ρήτρα σύμφωνα με την οποία οι πριμοδοτήσεις θα χορηγούνται κατ' αρχήν μόνον για πωλήσεις των αντιπροσώπων εντός συμβατικής περιοχής, αναφέρεται στο κεφάλαιο 1 μέρος Γ.ΙΙ.3 (βλέπε έγγραφα της υποσημείωσης 94). Η ενίσχυση της ρήτρας αυτής με την τροποποίηση της σύμβασης αντιπροσωπείας, με ισχύ από 1ης Ιανουαρίου 1995 (βλέπε έγγραφο της υποσημείωσης 8) βάσει της οποίας η καταβολή της πριμοδότησης θα εξαρτάται βασικά από την καταχώρηση των αυτοκινήτων στην συμβατική περιοχή του αντιπροσώπου περιγράφεται επίσης στο κεφάλαιο 1 μέρος Γ.ΙΙ.3. Η ουσιαστική παύση της καταβολής της πριμοδότησης, τουλάχιστον από το 1993 (βλέπε έγγραφα στις υποσημειώσεις 18, 95 και 96) αναφέρεται στο κεφάλαιο 1 μέρος Γ.ΙΙ.3. Η εισαγωγή του σπαστού περιθωρίου κέρδους με τα μοντέλα VW Polo και Audi A 4, αποδεικνύεται με τα αναφερόμενα στις υποσημειώσεις 78 έως 81 καθώς και 84 και 85 όσον αφορά τη διανομή αυτοκινήτων Volkswagen [κεφάλαιο 1 μέρος Γ.ΙΙ.1 και κεφάλαιο 1 μέρος Γ.ΙΙ.2.γ)] και τα έγγραφα στις υποσημειώσεις 82 και 87 έως 89 όσον αφορά τη διανομή αυτοκινήτων Audi (κεφάλαιο 1 μέρος Γ.ΙΙ.2.).

(116) Η απαγόρευση/παρεμπόδιση των εξαγωγών περιλαμβάνει και την απαγόρευση/παρεμπόδιση των διασταυρούμενων παραδόσεων, δηλαδή παραδόσεων εντός του δικτύου διανομής. Απαγορεύεται για τους αντιπροσώπους των VW και Audi να πωλούν αυτοκίνητα σε άλλους αντιπροσώπους των εταιρειών αυτών ευρισκόμενους σε άλλα κράτη μέλη. Αυτό συνέβη μετά από διαμαρτυρία της Autogerma προς την Audi ότι γερμανοί αντιπρόσωποι παρενοχλούσαν τους ιταλούς αντιπροσώπους ζητώντας από την Audi, να δώσει εντολή στους γερμανούς αντιπροσώπους να παύσουν τις διασταυρούμενες αγορές. Ως αποδείξεις χρησιμεύουν κυρίως τα έγγραφα στις υποσημειώσεις 112 και 113 (κεφάλαιο 1 μέρος Γ.ΙΙ.5) και στις υποσημειώσεις 14 και 116 (κεφάλαιο 1 μέρος Γ.ΙΙ.5). Εκτός αυτού, η Autogerma δεν δέχθηκε παραγγελίες από μη ιταλούς αντιπροσώπους προφασιζόμενη ανεπαρκή αποθέματα (βλέπε το αναφερόμενο στην υποσημείωση 117 έγγραφο, κεφάλαιο 1 μέρος Γ.ΙΙ.6), και όχι δικαιολογούμενη ότι ως εισαγωγέας δεν πραγματοποιεί απευθείας πωλήσεις.

(117) Την απαγόρευση/παρεμπόδιση των εξαγωγών εξυπηρέτησε και τη τακτική της περιορισμένης τροφοδοσίας της ιταλικής αγοράς (βλέπε έγγραφο «Maßnahmenprogramm» της 10ης Φεβρουαρίου 1995 στην υποσημείωση 123). Από τα έγγραφα που ανακάλυψε η Επιτροπή κατά τον έλεγχο απορρέει ότι η VW, από τον Νοέμβριο του 1993 (βλέπε έγγραφο «zur Begrenzung von Re-Exporten aus Italien» στην υποσημείωση 106 κεφάλαιο 1 μέρος Γ.ΙΙ.4) και η Audi τουλάχιστον από το Δεκέμβριο του 1993 (βλέπε το έγγραφο «Gespräch am 14.12.93 in Wolfsburg, Marken Audi und VW: Preisplanung Italien/EG-Preisharmonisierung» στην υποσημείωση 106) ανάγκασαν τους αντιπροσώπους τους να σεβαστούν την απαγόρευση/παρεμπόδιση αυτή εφαρμόζοντας μία τακτική περιορισμένης τροφοδοσίας της αγοράς.

(118) Η Autogerma, επιβεβαίωσε με την επιστολή της προς την Audi με θέμα «Export aus Italien» της 13ης Ιουνίου 1994 την ύπαρξη των περιορισμών αυτών στις παραδόσεις (βλέπε υποσημείωση 62 με τη σχετική μετάφραση):

«. . . 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 . . .».

Το κείμενο που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 118 έχει ως εξής:

«. . . Παρά το γεγονός ότι οι προθεσμίες παράδοσης για τα Audi 80 μπορούν να μειωθούν σαφώς μέχρι 8 μήνες, οι ανάγκες των αντιπροσώπων ικανοποιούνται μόνον κατά ένα μέρος. Οι παραγγελίες των αντιπροσώπων δεν ικανοποιούνται όταν ο αριθμός των παραγγελλόμενων Audi 80 είναι υπερβολικά μεγάλος. . .»

(119) Κατά τη διάρκεια συζητήσεων με την Audi στις 22 Μαρτίου 1995, η Volkswagen διαπίστωσε (βλέπε υποσημείωση 107, πρακτικά συζήτησης της 27ης Μαρτίου 1995) ότι ο εφοδιασμός της αγοράς με αυτοκίνητα VW γινόταν ανάλογα προς τη ζήτηση. Στους αντιπροσώπους παραδίδονταν όσα αυτοκίνητα χρειάζονταν για να εξυπηρετηθούν οι ανάγκες της τοπικής τους πελατείας. Ακόμη και η Audi, στο εσωτερικό της έγγραφο με θέμα «Stand Maßnahmen gegen Graumarkt, 25 Νοεμβρίου 1994» (βλέπε σχετικό έγγραφο, υποσημείωση 82) με τη σχετική μετάφραση ανέφερε, σε σχέση με το νέο μοντέλο Audi A4 ότι:

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

Το κείμενο που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 119 έχει ως εξής:

«. . . οι παραδόσεις ρυθμίζονται κατά τρόπον ώστε να ικανοποιείται μόνον η ιταλική ζήτηση. . .»

(120) Μεταξύ των μέτρων που λήφθηκαν στο πλαίσιο της απαγόρευσης/παρεμπόδισης των εξαγωγών περιλαμβάνεται και η οδηγία προς τους αντιπροσώπους να εξαρτήσουν τη σύναψη σύμβασης πώλησης με καταναλωτή από το αν αυτός θα υπογράψει έγγραφη δέσμευση (βλέπε κεφάλαιο 1 μέρος Γ.ΙΙ.7 και έγγραφα στις υποσημειώσεις 127 και 128).

2. *Συμφωνία*

(121) Η απαγόρευση/παρεμπόδιση των εξαγωγών εντάσσεται στο πλαίσιο των συμβατικών σχέσεων που διατηρεί η Autogerma για τα αυτοκίνητα VW και Audi με τους αντιπροσώπους του ιταλικού δικτύου επιλεκτικής διανομής. Η απαγόρευση/παρεμπόδιση των εξαγωγών συμφωνήθηκε με τους αντιπροσώπους κατά ένα μέρος με εγκυκλίους και κατά ένα μέρος προφορικά και οι αντιπρόσωποι έδωσαν τη συγκατάθεση τους.

(122) Η Autogerma εφάρμοσε τις εντολές της Volkswagen όσον αφορά τη νέα ρύθμιση για τα περιθώρια κέρδους με δύο εγκυκλίους προς τους αντιπροσώπους έχοντας ήδη από 1ης Ιανουαρίου 1994 θεσπίσει τη νομική βάση προς το σκοπό αυτό: Με συνημμένη στη σύμβαση αντιπροσωπείας συμφωνία («convenzione») απέκλειε την εφαρμογή του μέχρι τότε ισχύοντος καθεστώτος στα νέα μοντέλα, χωρίς να αναφέρεται σε νέα ρύθμιση των περιθωρίων κέρδους [(βλέπε κεφάλαιο 1 μέρος Γ.ΙΙ.2, και κυρίως το κεφάλαιο 1 μέρος Γ.ΙΙ.2.γ)]. Η Autogerma αποσαφήνισε στη συνέχεια το νέο καθεστώς με εγκύκλιο της 20ής Οκτωβρίου 1994 και της 2ας Νοεμβρίου 1994 (βλέπε κεφάλαιο 1 Γ.ΙΙ.2 καθώς και τα αναφερόμενα στην υποσημείωση 85 έγγραφα). Με την εγκύκλιο της 20ής Οκτωβρίου 1994 η Autogerma κοινοποίησε τη διάρθρωση των νέων περιθωρίων κέρδους λαμβάνοντας ως παράδειγμα το νεοεισαχθέν στην αγορά VW Polo (μετάφραση στην υποσημείωση 85):

«. . .

A. Tutti i Concessionari	lettera del: 20. 10. 1994	foglio: 2
Loro Sedi	COM1/ORG/EP/ad	

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

a- Sconto base/immediato in fattura	= 8 %
b- Sconto "differito a breve"	= 5 %
Totale (come per il modello precedente)	= 13 %
c- Maggior Sconto (con stesse modalità)	= 3 %

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

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

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

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

(123) Με την εγκύκλιο της 2ας Νοεμβρίου 1994 (βλέπε υποσημείωση 85) ανακοινώνεται στους αντιπροσώπους ότι θεσπίζεται το νέο καθεστώς περιθωρίων κέρδους, όπως περιγράφεται στην εγκύκλιο της 20ής Οκτωβρίου 1994 με άμεση ισχύ και διάρκεια τουλάχιστον μέχρι τις 30 Απριλίου 1995. Αμφότερες οι εγκύκλιοι αποτελούν αναπόσπαστο μέρος των συμβατικών σχέσεων της Autogerma με τους αντιπροσώπους δεδομένου ότι διευκρινίζουν τις ρήτρες της σύμβασης αντιπροσωπείας που αποτελεί και το αντικείμενο της συνημμένης σε αυτήν συμφωνίας, οι οποίες ορίζουν ότι τα ισχύοντα περιθώρια κέρδους δεν θα εφαρμοσθούν στα νέα μοντέλα. Η Autogerma αναφέρει στην εγκύκλιο της 2ας Νοεμβρίου 1994, ότι η νέα ρύθμιση έχει άμεση ισχύ. Η νέα ρύθμιση σχετικά με τα περιθώρια αποτελεί από τις 2 Νοεμβρίου 1994 αναπόσπαστο μέρος των συμβατικών σχέσεων μεταξύ Autogerma και αντιπροσώπων. Η ερμηνεία αυτή επιβεβαιώνεται με τις αποφάσεις του Δικαστηρίου στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις Ford κατά Επιτροπής και στην προδικαστική απόφαση Bayerische Motorenwerke κατά ALD Auto-Leasing D GmbH ([150]).

(124) Η Autogerma εξετέλεσε τις οδηγίες της Audi όσον αφορά το καθεστώς περιθωρίων κέρδους το αργότερο το Νοέμβριο του 1994 το οποίο ενέταξε στις ιταλικές συμβάσεις αντιπροσωπείας υπό μορφή συμπληρωματικής συμφωνίας [βλέπε επιστολή της Autogerma προς την Audi της 10ης Νοεμβρίου 1994 «Splitmagergensystem — Audi A 4», υποσημείωση 87, κεφάλαιο 1 μέρος Γ.ΙΙ.2.γ) 2 και έγγραφο στην υποσημείωση 93].

(125) Εκτός αυτού το 1987, στο πλαίσιο των συμβάσεων αντιπροσωπείας, η Autogerma είχε συμφωνήσει με τους ιταλούς αντιπροσώπους της ότι πριμοδοτήσεις θα καταβάλλονταν μόνον για τις πωλήσεις προς πελάτες (ανεξάρτητα από το εάν επρόκειτο για τελικούς καταναλωτές, μεσάζοντες, άλλους αντιπροσώπους ή μη ανήκοντες στο δίκτυο διανομής μεταπωλητές) εντός συμβατικής περιοχής. Η «Convenzione B» που αφορά τη ρύθμιση για τις πριμοδοτήσεις ενισχύθηκε με ισχύ από 1ης Ιανουαρίου 1995. Ορίσθηκε ότι από το χρονικό αυτό σημείο και μετά πριμοδοτήσεις θα καταβάλλονταν μόνον για τις πωλήσεις αυτοκινήτων για τα οποία εκδίδονται άδειες κυκλοφορίας εντός της συμβατικής περιοχής του αντιπροσώπου. Απόδειξη αποτελεί το αναφερόμενο στην υποσημείωση 98 έγγραφο.

(126) Επίσης, οι αντιπρόσωποι ανέλαβαν ρητά έναντι του εισαγωγέα την υποχρέωση να μην προβούν σε πωλήσεις εκτός συμβατικής περιοχής και κυρίως προς το εξωτερικό (βλέπε κεφάλαιο 1 μέρος Δ.ΙΙ). Αυτό αποδεικνύεται με τα αναφερόμενα στην υποσημείωση 142 έγγραφα.

(127) Πέραν αυτού η στάση των αντιπροσώπων όπως περιγράφεται παρακάτω δείχνει ότι είχαν συγκατατεθεί στην απαγόρευση/παρεμπόδιση των εξαγωγών:

— οι αντιπρόσωποι συνιστούν στους μεταπωλητές τους, λόγω της απαγόρευσης/παρεμπόδισης των εξαγωγών, να μην πραγματοποιούν πλέον πωλήσεις προς το εξωτερικό. Απόδειξη αποτελεί η επιστολή της Eurocar SpA, που πωλεί αυτοκίνητα VW/Audi, της 6ης Μαρτίου 1995, προς τους μεταπωλητές της Fantini, Mansutti, Torresan, Ciesse Car, Tonero, Fantini και Autogris (βλέπε υποσημείωση 62 με τη σχετική μετάφραση) στην οποία η Eurocar SpA ανακοινώνει στους μεταπωλητές της ότι η Autogerma απαγορεύει αυστηρά τις πωλήσεις αυτοκινήτων στο εξωτερικό και ότι οι πωλήσεις εκτός συμβατικής περιοχής δεν πρέπει να υπερβαίνουν το 15 % του συνόλου των πωλήσεων:

«. . . 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. . .»,

— οι αντιπρόσωποι απολύουν συνεργάτες που πωλούν στο εξωτερικό. Απόδειξη η σημείωση που αναφέρεται στην υποσημείωση με θέμα: «Oggetto: Colloquio con Sig. Beikricher.-BZ», της 21ης Οκτωβρίου 1994 (υποσημείωση 143),

— οι αντιπρόσωποι ζητούν την άδεια της Autogerma πριν συνάψουν συμβάσεις πώλησης με τελικούς καταναλωτές του εξωτερικού (βλέπε κεφάλαιο 1· μέρος Δ.ΙΙ). Βλέπε υποσημείωση 143, επιστολές των αντιπροσώπων Fa. Brenner Garage προς την Autogerma της 19ης Δεκεμβρίου 1994 και της Fa. Dorigoni της 22ας Ιουνίου 1995,

— οι αντιπρόσωποι δεν δέχονται παραγγελίες από τελικούς καταναλωτές κατοικούντες εκτός Ιταλίας ούτε από άλλους αντιπροσώπους VW/Audi λέγοντας ότι δεν πραγματοποιούν πλέον πωλήσεις προς το εξωτερικό (βλέπε κεφάλαιο 1 μέρος Δ.ΙΙΙ). Βλέπε τις αναφερόμενες στις υποσημειώσεις 145 και 146 επιστολές του αντιπροσώπου Dorigoni,

— οι αντιπρόσωποι συνιστούν στους τελικούς καταναλωτές και τους άλλους εμπόρους του δικτύου διανομής να παραιτηθούν από την αγορά δεδομένου ότι η παράδοση μπορεί να απαιτήσει πάνω από ένα χρόνο (βλέπε κεφάλαιο 1 μέρος Δ.ΙΙΙ). Αποδεικτικά στοιχεία αποτελούν οι αναφερόμενες στην υποσημείωση 147 επιστολές του αντιπροσώπου Auto Brenner,

— οι αντιπρόσωποι ζητούσαν από τους τελικούς καταναλωτές να υπογράψουν υπεύθυνη δήλωση. Αποδεικτικά στοιχεία αποτελούν οι αναφερόμενες στην υποσημείωση 128 συμβάσεις πώλησης.

— οι αντιπρόσωποι αποδέχθηκαν τη διακοπή της πριμοδότησης για όλες τις πωλήσεις εκτός της συμβατικής περιοχής. Η καταβολή ή μη της πριμοδότησης ήταν στη διακριτική ευχέρεια του προέδρου της Autogerma χωρίς να υπάρχει ο φόβος αντιδράσεων από μέρους των αντιπροσώπων. Αποδεικτικό στοιχείο αποτελεί το εσωτερικό σημείωμα «Non riconoscimento/trattenuta del Maggior Sconto per vendite fuori zona (compreso esportazioni parallele)» της 28ης Ιουνίου 1997 (βλέπε υποσημείωση 97).

3. *Συμπέρασμα*

(128) Τα μέτρα που έλαβαν οι Volkswagen, Audi και Autogerma για την παρεμπόδιση των παράλληλων εξαγωγών δεν αποτελούν μονομερείς ενέργειες μη εμπίπτουσες στην απαγόρευση/παρακώλυση του άρθρου 85 παράγραφος 1, αλλά αποτελούν μέρος των συμβατικών σχέσεων μεταξύ κατασκευαστών και αντιπροσώπων του επιλεκτικού δικτύου διανομής, διαμέσου της Autogerma, δεδομένου ότι συμφωνήθηκε από κοινού η ένταξή τους στη σύμβαση αντιπροσωπείας. Το Δικαστήριο διαπίστωσε ήδη στην υπόθεση 107/82, AEG κατά Επιτροπής ([151]), ότι η ένταξη ενός διανομέα σε ένα επιλεκτικό δίκτυο διανομής συνεπάγεται τη ρητή ή σιωπηρή αποδοχή από μέρους των συμβαλλομένων της πολιτικής που εφαρμόζει η επιχείρηση. Η πολιτική περιορισμού των παραδόσεων της Volkswagen και της Audi, από οικονομική και νομική άποψη, αναπτύσσεται στο πλαίσιο των συμβάσεων διανομής με τους αντιπροσώπους. Η περιοριστική πολιτική παραδόσεων αλλάζει τις συμβατικές υποχρεώσεις μεταξύ Volkswagen, Audi, Autogerma και των αντιπροσώπων. Ορισμένες από τις παραγγελίες των αντιπροσώπων δεν εκτελούνται πλέον από τους κατασκευαστές. Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί η απόφαση του Δικαστηρίου στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις 25 και 26/84 ([152]), η οποία αφορά παρόμοιες περιστάσεις. Εκτός αυτού, οι γερμανοί και αυστριακοί αντιπρόσωποι επέμειναν στη Volkswagen και την Audi, τουλάχιστον από το Σεπτέμβριο του 1993, να περιορίσουν τις παραδόσεις στην ιταλική αγορά (βλέπε έγγραφο «Rede von Herrn Knief zur Plenum-Veranstaltung mit Herrn Dr. Piëch anlässlich des Europa-Kongresses στις 8 Σεπτεμβρίου 1993 στη Φρανκφούρτη στην υποσημείωση 113 και Protokoll der 7. Konferenz des Europäischen Händlerbeirats VW/Audi vom 21 bis 23 April 1994 in Dublin στην υποσημείωση 105).

(129) Δεν έχει σημασία αν οι αντιπρόσωποι τήρησαν την απαγόρευση/παρεμπόδιση των εξαγωγών εξαιτίας των πιέσεων που ασκούσαν οι κατασκευαστές. Στην απόφαση 82/367/ΕΟΚ, της 2ας Οκτωβρίου 1981, στην υπόθεση Hasselblad [153] η Επιτροπή δήλωσε ότι για να υπάρχει συντονισμένη πρακτική αρκεί «μία ανεξάρτητη επιχείρηση να προσαρμόζει συνειδητά και εθελούσια τη συμπεριφορά της στις επιθυμίες που εκφράζει κάποια άλλη επιχείρηση και ότι τα κίνητρα ή η επίγνωση της παράβασης δεν παίζουν κανένα ρόλο».

III. **Αισθητός περιορισμός του ανταγωνισμού**

1. *Ο περιορισμός του ανταγωνισμού ως στόχος και τα αποτελέσματά του*

α) Σκοπός

(130) Το σύστημα εντοπισμού των αντιπροσώπων που πραγματοποιούσαν εξαγωγές και οι σχετικές κυρώσεις αποσκοπούν στον περιορισμό του ανταγωνισμού «εντός σήματος» («intra-brand»). Στους ιταλούς αντιπροσώπους δεν επιτρέπεται να επωφελούνται από ορισμένα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα, όπως εκείνα που οφείλονται στις διακυμάνσεις των συναλλαγματικών ισοτιμιών, σε σχέση με τους αντιπροσώπους άλλων κρατών μελών στο πλαίσιο της πώλησης αυτοκινήτων σε πελάτες που κατοικούν εκτός της συμβατικής τους περιοχής ή εκτός Ιταλίας. Η μόνη διάκριση που γίνεται είναι μεταξύ πελατών που κατοικούν εκτός αυτής. Δεν έχει σημασία αν πρόκειται για τελικούς καταναλωτές, εξουσιοδοτημένους από αυτούς μεσάζοντες, άλλους αντιπροσώπους του ιδίου δικτύου διανομής ή ανεξάρτητους μεταπωλητές που δεν ανήκουν σε αυτό. Αποτέλεσμα είναι η κατάτμηση των αγορών.

(131) Ο στόχος του περιορισμού του ανταγωνισμού προκύπτει τόσο από τις δέσμες μέτρων όσο και από το καθένα από τα μέτρα αυτά ξεχωριστά:

i) Ο περιορισμός του ανταγωνισμού ως στόχος της δέσμης των μεμονωμένων μέτρων

Ο στόχος της δέσμης των μέτρων, δηλαδή η παρεμπόδιση των παράλληλων εξαγωγών ή —όπως συχνά αναφέρουν οι Volkswagen, Audi και Autogerma— επανεξαγωγών, καθίσταται σαφής από το εσωτερικό σημείωμα με θέμα «Re-Exporte» της Volkswagen της 1ης Μαρτίου 1994 (βλέπε την υποσημείωση 102 με τη σχετική μετάφραση):

«. . .

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) Και η επιστολή της Autogerma προς τη Volkswagen AG της 26ης Σεπτεμβρίου 1994 «Measures to control and prevent reexport» (βλέπε κεφάλαιο 1 μέρος Γ.Ι. και την υποσημείωση 15 με τη σχετική μετάφραση) αναφέρεται καθαρά στο θέμα:

«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) Τα έγγραφα αυτά αποδεικνύουν ότι η δέσμη των μέτρων εντάσσεται σε μία γενικότερη στρατηγική των Volkswagen, Audi και Autogerma, με την ποία επιχειρήθηκε η δραστική περιστολή των παράλληλων εξαγωγών από την Ιταλία. Οι κατασκευαστές θέλησαν με τα μέτρα αυτά να επηρεάσουν την αγορά και να προκαθορίσουν την εξέλιξή της. Απροκάλυπτο στόχο της Audi αποτελεί ο περιορισμός των εξαγωγών σε λιγότερα από 100 οχήματα το μήνα (βλέπε χειρόγραφο έγγραφο στην υποσημείωση 58) και η μείωση κατά το ήμισυ του όγκου των παράλληλων εισαγωγών του Φεβρουαρίου 1995 εντός εξαμήνου. Η δέσμη των μέτρων αποσκοπούσε στην επίτευξη του στόχου αυτού μέχρι το Σεπτέμβριο του 1995 (βλέπε πρακτικά συζήτησης της 3ης Φεβρουαρίου 1995, υποσημείωση 59).

(134) Ο σκοπός της περιστολής του ανταγωνισμού με τη λήψη της δέσμης των μέτρων καθίσταται ιδιαίτερα σαφής στο συνδυασμό του καθεστώτος πριμοδότησης και περιθωρίων κέρδους με την πολιτική του περιορισμένου εφοδιασμού της αγοράς (βλέπε έγγραφο «Maßnahmenprogramm» της 10ης Φεβρουαρίου 1995 στην υποσημείωση 123): Η πριμοδότηση και το περιθώριο κέρδους αποτελούν τη βάση των υπολογισμών του αντιπροσώπου όσον αφορά την αποδοτικότητα των πωλήσεων αυτοκινήτων, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών δαπανών (πωλητές, εκθετήριος χώρος). Η πριμοδότηση και το περιθώριο κέρδους καθορίζουν τα περιθώρια ελιγμών του αντιπροσώπου όσον αφορά τη διάρθρωση των τιμών, κατά τις διαπραγματεύσεις με τους πελάτες. Όταν ο αντιπρόσωπος έχει υπόψη του ότι όταν πωλεί αυτοκίνητα εκτός συμβατικής περιοχής του αφαιρείται το 3 % της πριμοδότησης, θα τις αποφύγει εφόσον είναι σε θέση να

διαθέσει τα αυτοκίνητα που του αναλογούν στο εσωτερικό της συμβατικής περιοχής του. Η ρύθμιση των περιθωρίων κέρδους έχει τον ίδιο, και μάλιστα εντονότερο, προσανατολισμό, δεδομένου ότι ο αντιπρόσωπος χάνει, περίπου 40 % (5 % του ανερχόμενου σε 13 % περιθωρίου), και με την πριμοδότηση σχεδόν 50 % (για τη VW) (βλέπε «Maßnahmenprogramm» της 10ης Φεβρουαρίου 1995, υποσημείωση 125) και 33 % (5 % του ανερχόμενου σε 15 % περιθωρίου), και με την πριμοδότηση σχεδόν 44 %, (για την Audi) των εσόδων του για κάθε αυτοκίνητο όταν πωλεί αυτοκίνητα σε πελάτες που κατοικούν εκτός της συμβατικής επικράτειάς του. Ούτε έχει τη δυνατότητα να αυξήσει αντίστοιχα την τιμή του αυτοκινήτου και να μετακυλίσει το οικονομικό μειονέκτημα στον πελάτη, εφόσον επιθυμεί να παραμείνει ανταγωνιστικός. Λαμβάνοντας υπόψη την περιοριστική πολιτική εφοδιασμού των VW και Audi, οι αντιπρόσωποί τους αναγκάζονται να μη δέχονται παραγγελίες από τελικούς καταναλωτές εκτός της συμβατικής τους περιοχής.

ii) Περιορισμός του ανταγωνισμού ως στόχος των μεμονωμένων μέτρων

(135) Τα μέτρα που έλαβαν οι Volkswagen, Audi και Autogerma έναντι των αντιπροσώπων τους για την εφαρμογή της απαγόρευσης/παρεμπόδισης των εξαγωγών δεν πρέπει να αξιολογηθούν ως περιοριστικά για τον ανταγωνισμό ως δέσμη αλλά ικανά να καταστήσουν ασύμφορες για τους ιταλούς αντιπροσώπους τις εξαγωγές αυτοκινήτων.

(136) — Ο περιορισμός της καταβολής της πριμοδότησης στις πωλήσεις εντός συμβατικής περιοχής, όπως ορίζει η «Convenzione B» της σύμβασης αντιπροσωπείας, αφαιρεί από τους αντιπροσώπους το κίνητρο να πωλούν αυτοκίνητα σε τελικούς καταναλωτές, μεσάζοντες που ενεργούν για λογαριασμό τελικών καταναλωτών και σε αντιπροσώπους του δικτύου διανομής από άλλα κράτη μέλη. Στην απόφαση 85/617/ΕΟΚ στην υπόθεση Sperry New Holland ([154]), η Επιτροπή αποφάνθηκε ότι οι συμφωνίες ή οι πρακτικές σχετικά με τις πριμοδοτήσεις απαγορεύονται όταν χορηγούνται υπό την προϋπόθεση ότι ο πελάτης δεν θα προβεί στην εξαγωγή του αγορασθέντος αντικειμένου. Ο σκοπός του περιορισμού του ανταγωνισμού επιτυγχάνεται με την ύπαρξη αντίστοιχης ρήτρας στη σύμβαση αντιπροσωπείας χωρίς να είναι απαραίτητο να εφαρμοσθεί ([155]). Το γεγονός ότι όντως διακόπηκαν οι πριμοδοτήσεις για πωλήσεις εκτός συμβατικής περιοχής τουλάχιστον από το Σεπτέμβριο του 1993 και μετά εντείνει τον περιοριστικό χαρακτήρα του μέτρου σε σχέση με τον ανταγωνισμό. Η διακοπή των πριμοδοτήσεων αποτελεί κύρωση — όπως την χαρακτήρισε η ίδια η Autogerma (βλέπε επιστολή της 21ης Σεπτεμβρίου 1994 στην υποσημείωση 14 και κεφάλαιο 1 μέρος Γ.Ι) που αποσκοπεί στην παρεμπόδιση του ενδοκοινοτικού εμπορίου.

(137) — Το νέο καθεστώς περιθωρίων κέρδους που ακολούθησε τη διακοπή των πριμοδοτήσεων επιδιώκει τον ίδιο στόχο. Ο περιορισμός του ανταγωνισμού επιτυγχάνεται ήδη με την εισαγωγή νέας ρύθμισης, κατ' αρχήν, για δεδομένο χρονικό διάστημα (βλέπε εγκύκλιος της 2ας Νοεμβρίου 1994 στην υποσημείωση 85). Η ελευθερία κινήσεων των αντιπροσώπων περιορίζεται δεδομένου ότι όταν πραγματοποιούν πωλήσεις εκτός της περιοχής τους επισείεται ως απειλή η λήψη μέτρων από μέρους της Autogerma, όπως η απαίτηση επιστροφής του περιθωρίου. Την ιδέα αυτή, η Επιτροπή επιβεβαίωσε σε διάφορες αποφάσεις ([156]). Το νέο καθεστώς περιθωρίων κέρδους όμως εφαρμόσθηκε και μετά τις 30 Απριλίου 1995 (βλέπε «Maßnahmen zur Reduzierung von Grauexporten», της 21ης Αυγούστου 1995, υποσημείωση 81 και το έγγραφο στην υποσημείωση 86).

(138) Στο εσωτερικό σημείωμα της 23ης Νοεμβρίου 1994 του κ. Diaz Ruiz προς τον πρόεδρο της Audi, Dr. Demel (βλέπε το αναφερόμενο στην υποσημείωση 93 έγγραφο με τη σχετική μετάφραση). η Audi αναφέρει τα εξής όσον αφορά τους σκοπούς του νέου καθεστώτος περιθωρίων κέρδους και πριμοδότησης:

«... 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) — Η απαγόρευση/παρεμπόδιση των διασταυρούμενων παραδόσεων, αποσκοπεί στην παρεμπόδιση των διασυνοριακών συναλλαγών μεταξύ ιταλών αντιπροσώπων και αντιπροσώπων από άλλα κράτη μέλη και τον αποκλεισμό των αγορών. Με τον τρόπο αυτόν μπορούν να διατηρηθούν οι ενίοτε μεγάλες διαφορές τιμών των αυτοκινήτων VW και Audi στο εσωτερικό της κοινής αγοράς (βλέπε κεφάλαιο 1 μέρος Β.ΙΙ). Το ασυμβίβαστο του περιορισμού αυτού ή της απαγόρευση/παρεμπόδισης των διασταυρούμενων παραδόσεων με το άρθρο 85 παράγραφος 1 της συνθήκης τονίσθηκε τόσο από την Επιτροπή όσο και από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο ([157]).

(140) — Η Autogerma υποχρέωσε τους αντιπροσώπους να λαμβάνουν τη συγκατάθεση του εισαγωγέα για τις πωλήσεις εκτός συμβατικής περιοχής (βλέπε κυρίως τα αναφερόμενα στις υποχημειώσεις 70 και 143 έγγραφα) προσβάλλοντας κατ' αυτόν τον τρόπο τη συμβατική ελευθερία των αντιπροσώπων, με σκοπό να περιορίσει τον ανταγωνισμό στο εσωτερικό του δικτύου διανομής.

(141) — Η τακτική της περιορισμένης τροφοδοσίας της ιταλικής αγοράς με αυτοκίνητα από μέρους των Volkswagen και Audi αποσκοπεί —όπως εξηγείται παραπάνω στο κεφάλαιο 2 μέρος A.II.1— στην συγκέντρωση των προσπαθειών των αντιπροσώπων στην εκάστοτε συμβατική περιοχή τους. Δεν είχε ως στόχο την επίλυση των εν μέρει πραγματικών προβλημάτων αποθήκευσης των ιταλών αντιπροσώπων (δηλαδή τον αριθμό των αυτοκινήτων που οι αντιπρόσωποι είναι υποχρεωμένοι να αγοράζουν από τους κατασκευαστές) ώστε να απαλλαγούν από ορισμένα οικονομικά βάρη. Αποσκοπούσε περισσότερο στην αποφυγή της υπονόμευσης της απαγόρευσης/παρεμπόδισης των εξαγωγών από τη δημιουργία πλεονασματικών αποθεμάτων. Απόδειξη αποτελεί το αναφερόμενο στην υποσημείωση 107 έγγραφο. Η Autogerma αναφέρθηκε στα αρνητικά αποτελέσματα της τακτικής της περιορισμένης τροφοδοσίας της ιταλικής αγοράς για τον ανταγωνισμό, σε επιστολή της προς την Audi με θέμα «Export aus Italien» της 13ης Ιουνίου 1994 (βλέπε υποσημείωση 62 και αναφορά στο κεφάλαιο 2 μέρος A.II.1.). Η τακτική της περιορισμένης τροφοδοσίας δεν μπορεί να δικαιολογηθεί με την επίκληση προβλημάτων παράδοσης δεδομένου ότι το εν λόγω μέτρο αφορούσε όλα τα μοντέλα από τα τέλη του 1993 και μετά ενώ, αργότερα, εντάθηκε για τα νέα μοντέλα VW Polo και Audi A 4. Το Φεβρουάριο του 1995 η Audi ακύρωσε την παράδοση 8 000 αυτοκινήτων του μοντέλου Audi A 4. Όταν η Autogerma διαμαρτυρήθηκε για το γεγονός αυτό, η Audi της επιβεβαίωσε την τακτική της περιορισμένης τροφοδοσίας της ιταλικής αγοράς με αυτοκίνητα. Σε εσωτερικό σημείωμα της σχετικής ομάδας εργασίας που συνέστησε η Audi, της 6ης Φεβρουαρίου 1995 (βλέπε υποσημείωση 109 με τη σχετική μετάφραση) αναφέρεται:

«*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) — Η Autogerma, εν γνώσει των Volkswagen και Audi, εκμεταλλεύθηκε το φόβο των αντιπροσώπων μήπως γίνει καταγγελία της σύμβασης αντιπροσωπείας ως μέσο άσκησης πιέσεων για το σεβασμό της απαγόρευσης/παρεμπόδισης των εξαγωγών. Η καταγγελία της σύμβασης αντιπροσωπείας είναι δυνατό να γίνει χωρίς να δοθούν λόγοι τουλάχιστον ένα χρόνο πριν (βλέπε παράγραφο XXI άρθρο 1 της σύμβασης αντιπροσωπείας, υποσημείωση 83). Η Autogerma όντως προέβη στην καταγγελία συμβάσεων με αντιπροσώπους που πωλούσαν αυτοκίνητα προς εξαγωγή (βλέπε έγγραφο «Export aus Italien» της 13ης Ιουνίου 1994, υποσημείωση 62). Στην περίπτωση αυτή, στο εσωτερικό της επιχείρησης τονίσθηκε ότι για τους εκτός επιχείρησης οι καταγγελίες έγιναν «για διαφορετικούς λόγους», (βλέπε το αναφερόμενο στην υποσημείωση 125 έγγραφο: «Besucht bei Autogerma», της 10ης Φεβρουαρίου 1995 και το κεφάλαιο 1 μέρος Γ. II. 6). Όταν ο κατασκευαστής ή ο εισαγωγέας εκμεταλλεύεται την επιλεκτική σύμβαση αντιπροσωπείας για να προσβάλλει τις συμβατικές ελευθερίες του αντιπροσώπου ο οποίος βρίσκεται σε κατάσταση οικονομικής εξάρτησης, τότε υφίσταται περιορισμός του ανταγωνισμού κατά την έννοια του άρθρου 85 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ. Η Επιτροπή επιβεβαίωσε την άποψη αυτή ήδη, στην απόφαση 82/367/ΕΟΚ Hasselblad ([158]).

(143) — Η Autogerma συμφώνησε με τους αντιπροσώπους —εν γνώσει των κατασκευαστών— να ζητούν από τους τελικούς καταναλωτές έγγραφη δέσμευση. Με τον τρόπο αυτόν ο τελικός καταναλωτής αναγκαζόταν να αναλάβει μία δέσμευση η οποία τον εμπόδιζε να ασκήσει το δικαίωμα να διαθέσει κατά πώς θέλει την περιουσία του. Μία τέτοια συμπεριφορά αποτελεί περιορισμό του ανταγωνισμού κατά την έννοια του άρθρου 85 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ. Το Δικαστήριο αποφάνθηκε στο πλαίσιο αυτό ότι:

«Από τη νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει ότι οι ρήτρες που περιλαμβάνονται σε συμβάσεις παράδοσης οι οποίες περιορίζουν την ελευθερία του αγοραστή να χρησιμοποιήσει το παραδοθέν εμπόρευμα σύμφωνα με τα δικά του οικονομικά συμφέροντα, συνιστούν περιορισμούς στον ανταγωνισμό κατά την έννοια του άρθρου 85 της συνθήκης ΕΚ» ([159]).

β) Επιπτώσεις

(144) Τα μέτρα έχουν ως αποτέλεσμα τον περιορισμό της διασυνοριακής πώλησης αυτοκινήτων. Στους αντιπροσώπους αναφέρθηκε επανειλημμένα (βλέπε το αναφερόμενο στην υποσημείωση 15 έγγραφο «Measures to control and prevent reexport», της 26ης Σεπτεμβρίου 1994, που αναφέρεται και στο κεφάλαιο 1 μέρος Γ.Ι και το έγγραφο της υποσημείωσης 18 που αναφέρεται στο κεφάλαιο 1 μέρος Γ.Ι), ότι τους επιτρεπόταν να πωλούν μόνον στο εσωτερικό της συμβατικής τους περιοχής και ότι σε περίπτωση που δεν τηρούσαν την εντολή αυτή θα τους επιβάλλονταν κυρώσεις. Οι

αντιπρόσωποι συμμορφώθηκαν με τις συστάσεις της Autogerma και αρνήθηκαν να πωλήσουν αυτοκίνητα σε πελάτες που είχαν την έδρα τους εκτός της συμβατικής τους περιοχής (ανεξάρτητα από το εάν επρόκειτο για τελικούς καταναλωτές, εξουσιοδοτημένους μεσάζοντές τους, άλλους αντιπροσώπους του δικτύου διανομής ή μη εξουσιοδοτημένους μεταπωλητές αυτοκινήτων). Στο κεφάλαιο 1 μέρος Δ αναφέρεται ότι οι αντιπρόσωποι αρνήθηκαν να πωλήσουν αυτοκίνητα VW/Audi σε τελικούς καταναλωτές με τη δικαιολογία ότι ο κατασκευαστής και ο γενικός εισαγωγέας απαγόρευαν τις εξαγωγές (βλέπε τα αναφερόμενα στο κεφάλαιο 1 μέρος Δ.Ι έγγραφα και τις υποσημειώσεις 130, 132, 134, 135, 136, 138 και 140). Οι αντιπρόσωποι αρνούνταν να πωλήσουν αυτοκίνητα σε τελικούς καταναλωτές συχνά με τη δικαιολογία ότι στην περίπτωση πώλησης αυτοκινήτου με σκοπό την εξαγωγή του θα υφίσταντο αντίποινα από μέρους του γενικού εισαγωγέα (υποσημείωση 137) έως και καταγγελία της σύμβασης αντιπροσωπείας (υποσημείωση 132). Οι αντιπρόσωποι απαντούσαν επίσης με στερεότυπη επιστολή στις παραγγελίες πελατών εκτός συμβατικής περιοχής ακόμη και όταν επρόκειτο σαφώς για τελικούς καταναλωτές. Επικαλούμενοι μεγάλες προθεσμίες παράδοσης απέτρεπαν τους ενδιαφερόμενους από την αγορά αυτοκινήτου από αυτούς (βλέπε τα αναφερόμενα στο κεφάλαιο 1 μέρος Δ.ΙΙΙ έγγραφα και τις υποσημειώσεις 145 και 147). Στη διάθεση της Επιτροπής υπάρχει έγγραφο το οποίο περιγράφει τις προσπάθειες ενός αντιπροσώπου να εξαγοράσει αυτοκίνητο που είχε παραδώσει σε τελικό καταναλωτή με έδρα εκτός της συμβατικής του περιοχής και το γεγονός ότι στην αναφορά των προσπαθειών του προς την Autogerma εξέφρασε τη λύπη του για τα προβλήματα που προξένησε στον κατασκευαστή (βλέπε το αναφερόμενο στο κεφάλαιο 1 μέρος Δ.ΙΙΙ έγγραφο και την υποσημείωση 144).

(145) Η Autogerma ανέφερε στην Audi, ότι τα ληφθέντα μέτρα είχαν οδηγήσει σε κάθετη πτώση των εξαγωγών αυτοκινήτων VW/Audi (υποσημείωση 148). Ο γενικός εισαγωγέας των Volkswagen, Audi και Porsche στην Αυστρία επιβεβαίωσε ότι τα μέτρα οδήγησαν στον αποκλεισμό της αγοράς (βλέπε υποσημείωση 31 με τη σχετική μετάφραση):

«... 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 ...».

γ) Συμπέρασμα

(146) Οι Volkswagen, Audi και Autogerma προσπάθησαν και πέτυχαν, χάρη στα μέτρα που έλαβαν να επιβάλουν την απαγόρευση/παρεμπόδιση των εξαγωγών. Τα μέτρα αυτά, τόσο στο σύνολό τους όσο και μεμονωμένα είναι ικανά να περιορίσουν τον ανταγωνισμό.

2. *Αισθητός περιορισμός του ανταγωνισμού*

(147) Τα μερίδια που κατέχουν οι Volkswagen και Audi στην κοινοτική αγορά νέων αυτοκινήτων είναι σημαντικά (βλέπε κεφάλαιο 1 μέρος Α.ΙΙΙ) και λαμβάνονται ως ένα σύνολο δεδομένου ότι η Audi, ως θυγατρική της Volkswagen, την ακολουθεί κατά πόδας της όσον αφορά την εμπορική πολιτική της. Στο πλαίσιο αυτό επισημαίνεται το σημείωμα συζήτησης με θέμα «Preisharmonisierung» της 30ής Αυγούστου 1993 (βλέπε υποσημείωση 105 με τη σχετική μετάφραση). Το σημείωμα αυτό συνοψίζει τα συμπεράσματα μίας συζήτησης μεταξύ Volkswagen και Audi για τον περιορισμό του παράλληλου εμπορίου, κυρίως σε σχέση με την Ιταλία. Υπό την επικεφαλίδα «IV Weiteres Vorgehen» αναφέρονται τα εξής:

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

(148) Μεταξύ Ιταλίας και των άλλων κρατών μελών υφίστανται από το 1993 σημαντικές διαφορές τιμών (βλέπε επισκόπηση στο 1 μέρος Β.ΙΙ). Οι διαφορές αυτές μεταξύ Ιταλίας και Γερμανίας και Αυστρίας κυρίως μειώθηκαν κάπως κατά τη διάρκεια του 1996, πράγμα που οφείλεται, μεταξύ άλλων (π.χ. αύξηση των τιμών των αυτοκινήτων Volkswagen και Audi), στην ανατίμηση της ιταλικής λίρας. Ως εκ τούτου το ενδιαφέρον που παρουσιάζει το παράλληλο εμπόριο αυτοκινήτων με την Ιταλία έχει μειωθεί. Ωστόσο, ο σκοπός των μέτρων που οι Volkswagen και Audi έλαβαν μέσω της Autogerma παραμένει αμετάβλητος. Τα μέτρα θα ανακτήσουν την αποτελεσματικότητά τους όταν οι διακυμάνσεις στις συναλλαγματικές ισοτιμίες και άλλοι παράγοντες αυξήσουν τις διαφορές τιμών. Ο περιορισμός του ανταγωνισμού στην κοινή αγορά ως εκ τούτου είναι δυνητικά αισθητός.

IV. **Αισθητός επηρεασμός των συναλλαγών μεταξύ κρατών**

(149) Το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών βλάπτεται δεδομένου ότι η επιβεβλημένη απαγόρευση/παρεμπόδιση των εξαγωγών από τη Volkswagen και την Audi περιορίζει το διασυνοριακό εμπόριο. Αφενός, υπάρχει αποκλεισμός της ιταλικής αγοράς ως δυνατή διέξοδος για παράλληλες εξαγωγές, αφετέρου δε, προστατεύονται οι αγορές προορισμού, οι οποίες χαρακτηρίζονται από σαφώς υψηλότερο επίπεδο τιμών, όπως η γερμανική και αυστριακή αγορά.

(150) Όπως περιγράφεται στο κεφάλαιο 1 μέρος Β.Ι, η έκταση των πραγματικών και δυνητικών παράλληλων εξαγωγών είναι σημαντική με αποτέλεσμα να επηρεάζεται αισθητά το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών.

V. **Συμπεράσματα**

(151) Οι Volkswagen και Audi διαμέσου της Autogerma σε συμφωνία με τους ιταλούς αντιπροσώπους τους απαγόρευσαν/παρεμπόδισαν την πραγματοποίηση εξαγωγών με αποτέλεσμα οι αντιπρόσωποί τους να είναι υποχρεωμένοι να μην πωλούν αυτοκίνητα VW και Audi εκτός των ορίων της συμβατικής τους περιοχής.

(152) Ο παράνομος στόχος της παρεμπόδισης ή του περιορισμού του παράλληλου εμπορίου επιβλήθηκε με γραπτή συμφωνία. Τα μέτρα που έλαβαν οι κατασκευαστές και ο εισαγωγέας τους εντάσσονται στο πλαίσιο των συμβατικών σχέσεων μεταξύ κατασκευαστών και αντιπροσώπων του δικτύου επιλεκτικής διανομής, διαμέσου της Autogerma.

(153) Πρόκειται για αισθητούς περιορισμούς του ανταγωνισμού που επηρεάζουν σοβαρά το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών με αποτέλεσμα να υπάρχει παράβαση του άρθρου 85 παράγραφος 1 της συνθήκης.

Β. *Άρθρο 85 παράγραφος 3*

I. **Κανονισμοί απαλλαγής κατά κατηγορίες (ΕΟΚ) αριθ. 123/85 και (ΕΚ) αριθ. 1475/95**

(154) Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 123/85 ([160]) ίσχυσε από την 1η Σεπτεμβρίου 1985 έως τις 30 Ιουνίου 1995. Αντικαταστάθηκε την 1η Σεπτεμβρίου 1995 με το νέο κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1475/95 ([161]). Το άρθρο 13 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1475/95 παρατείνει την ισχύ των διατάξεων του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 123/85 μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου 1995. Στο άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1475/95 ορίζεται ότι οι διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 123/85 παραμένουν σε ισχύ μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου 1996 για τις συμφωνίες που ίσχυαν την 1η Οκτωβρίου 1995 και πληρούσαν τις προϋποθέσεις απαλλαγής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 123/85. Ως εκ τούτου η παρούσα υπόθεση πρέπει να αξιολογηθεί αποκλειστικά σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 123/85. Από την 1η Οκτωβρίου 1996 οι διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1475/95 ισχύουν χωρίς κανένα περιορισμό.

(155) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 123/85 και ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1475/95 δεν επιτρέπουν την απαλλαγή μίας συμφωνίας που απαγορεύει τις εξαγωγές και αποσκοπεί στην παρεμπόδιση των παράλληλων εξαγωγών από τελικούς καταναλωτές, από εξουσιοδοτημένους μεσάζοντές τους ή άλλους εμπόρους του δικτύου διανομής.

1. *Άρθρο 3 σημείο 10 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 123/85*

(156) Το άρθρο 3 σημείο 10 στοιχείο α) του κανονισμού επιτρέπει στον κατασκευαστή να απαγορεύσει στους αντιπροσώπους του την παράδοση των προϊόντων της σύμβασης ή αντίστοιχων με αυτά προϊόντων σε μεταπωλητές που δεν ανήκουν στο δίκτυο διανομής του. Ο κανονισμός απαλλαγής κατά κατηγορίες λαμβάνει με τον τρόπο αυτό υπόψη το συμφέρον που έχει ο κατασκευαστής να προστατεύσει το δικό του δίκτυο επιλεκτικής διανομής.

(157) Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 123/85 ίσχυσε από την 1η Ιουλίου 1985 έως τις 30 Ιουνίου 1995 πράγμα το οποίο σημαίνει ότι η διάκριση που κάνει ο κανονισμός μεταξύ πωλήσεων προς τελικούς καταναλωτές μεσάζοντες και αντιπροσώπους του δικτύου διανομής, αφενός, και των πωλήσεων προς μεταπωλητές που δεν ανήκουν στο εν λόγω δίκτυο, αφετέρου, ήταν γνωστή. Οι τελευταίοι χαρακτηρίζονται συχνά ως γκρίζοι εισαγωγείς (Grauimporteure). Ωστόσο δεν χρησιμοποιείται ένα ενιαίο λεξιλόγιο με αποτέλεσμα ο όρος «Grauimporteure» να καλύπτει και τις παράλληλες εισαγωγές από τελικούς καταναλωτές ή/και τους μεσάζοντές τους. Ο όρος «επανεισαγωγές» (Reimporte) περιλαμβάνει κατά κανόνα όλα τα είδη παράλληλων εισαγωγών ανεξάρτητα από το εάν πραγματοποιούνται από τελικούς καταναλωτές, τους μεσάζοντές τους, άλλους αντιπροσώπους του δικτύου διανομής ή μη εξουσιοδοτημένους μεταπωλητές χωρίς ωστόσο να γίνεται και στην περίπτωση αυτή συνεπής χρήση λεξιλογίου.

(158) Εάν τα μέτρα των Volkswagen, Audi και Autogerma για την απαγόρευση/παρεμπόδιση των εξαγωγών στρέφονταν αποκλειστικά κατά των ανεξάρτητων εμπόρων, θα απαλλάσσονταν με βάση τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 123/85. Πράγμα που όμως δεν ισχύει για τους λόγους που αναφέρονται παρακάτω.

(159) Οι Volkswagen, Audi και Autogerma δεν κάνουν καμία διάκριση στο λεξιλόγιο που χρησιμοποιούν ούτε στην περιγραφή των μέτρων ανάμεσα σε μη εξουσιοδοτημένους μεταπωλητές, αφενός, και τελικούς καταναλωτές, τους μεσάζοντές τους και άλλους αντιπροσώπους του δικτύου διανομής, αφετέρου.

α) Λεξιλόγιο

(160) — Όπως περιγράφεται στο κεφάλαιο 1 μέρος Γ.ΙΙ.1, η Volkswagen δεν χρησιμοποιούσε ενιαίο λεξιλόγιο και με τους όρους γκρίζες εισαγωγές και τις επανεισαγωγές εννοούσε το ίδιο πράγμα. Απόδειξη αποτελούν τα αναφερόμενα στην υποσημείωση 50 έγγραφα. Έτσι οδηγούμαστε στο συμπέρασμα ότι τα μέτρα απαγόρευσης/παρεμπόδισης των εξαγωγών καλύπτουν όλα τα είδη επανεισαγωγών.

(161) Η συμπεριφορά της Volkswagen επιβεβαίωσε ότι σκοπός ήταν να περιορισθούν και οι επανεισαγωγές από τελικούς καταναλωτές ή τους μεσάζοντές τους. Στο εσωτερικό έγγραφο με θέμα «Verkauf an europäische Privatkunden und “echte” Vermittler» της 4ης Ιουλίου 1995 (υποσημείωση 50 με τη σχετική μετάφραση), η Volkswagen αναφέρει ότι ένας πραγματικός μεσάζων, δηλαδή κάποιος που είχε νόμιμα ορισθεί ως εκπρόσωπος κατά την έννοια του άρθρου 3 σημείο 11 του κανονισμού, προτίθετο να προβεί σε καταγγελία προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή διότι δεν του δόθηκαν πληροφορίες με εσωτερική εντολή της Autogerma. Στο σημείωμα η συμπεριφορά αυτή χαρακτηρίζεται ως ασυμβίβαστη με τον κανονισμό:

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

Το κείμενο που αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 161 και 162 έχει ως εξής:

«. . . Προσοχή: Κίνδυνος άρσης της απαλλαγής κατά κατηγορίες! . . .».

(162) Σε κάθε περίπτωση δεν προτείνεται η διακοπή της αντιβαίνουσας στον ανταγωνισμό τακτικής, αλλά συνιστάται ότι:

«. . . Aus politischen Gründen müssen hier Wogen geglättert werden . . .» «. . . για πολιτικούς λόγους πρέπει να κατευνασθούν τα πνεύματα».

(163) Η Volkswagen έδωσε στην Autogerma οδηγίες ως προς το λεξιλόγιο που πρέπει να χρησιμοποιεί έναντι των τελικών καταναλωτών (βλέπε υποσημείωση 35). Στις οδηγίες αυτές αναφέρεται ότι η πώληση αυτοκινήτων σε ιδιώτες επιτρέπεται και ότι εάν είχαν συναντήσει άρνηση, αυτό οφειλόταν σε παρεξήγηση. Εξάλλου κανείς δεν μπορεί να αναγκάσει έναν έμπορο να πωλήσει εμπορεύματα σε συγκεκριμένο πελάτη. Η εν λόγω επιστολή δείχνει ότι η Volkswagen προσπαθεί να δημιουργήσει την εντύπωση ότι συμμορφώνεται με τους κανόνες περί ανταγωνισμού αλλά στην πραγματικότητα συνεχίζει να αποθαρρύνει τους τελικούς καταναλωτές και δεν σέβεται το δικαίωμά τους να αγοράζουν τα αγαθά που επιθυμούν στον τόπο που επιθυμούν. Το εσωτερικό σημείωμα της Volkswagen (βλέπε έγγραφο στην υποσημείωση 34 με τη σχετική μετάφραση) επιβεβαιώνει το στόχο αυτόν. Σε αυτό αναφέρεται ότι:

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

Το κείμενο που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 163 έχει ως εξής:

«. . .σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να δημιουργηθεί η εντύπωση ότι με εντολή της VW AG, της Autogerma ή μεμονωμένων υπαλλήλων των επιχειρήσεων αυτών απαγορεύεται η παροχή πληροφοριών σε ιδιώτες ή σε νόμιμους μεσάζοντες. . .».

(164) Εάν η Volkswagen είχε εξαιρέσει τους τελικούς καταναλωτές από την απαγόρευση/παρεμπόδιση των εξαγωγών, οι οδηγίες αυτές της Autogerma δεν θα ήταν απαραίτητες ούτε θα χρειαζόταν να αναφέρει ότι πρέπει να αποφευχθεί η δημιουργία της εντύπωσης ότι εμποδίζεται το παράλληλο εμπόριο από τελικούς καταναλωτές ή τους μεσάζοντές τους. Δεδομένου ότι η εντύπωση αυτή μπορούσε να δημιουργηθεί μόνον με τις συχνές διαμαρτυρίες τελικών καταναλωτών, υπήρχε αρκετός χρόνος για τους κατασκευαστές και τον εισαγωγέα ώστε να εξασφλίσουν ότι οι «παρεξηγήσεις» αυτές δεν θα εμφανισθούν. Συνεπώς δεν απαιτείται ειδική ορολογία όταν η συμπεριφορά μίας επιχείρησης συμμορφώνεται με τους κανόνες ανταγωνισμού.

(165) Από το εσωτερικό σημείωμα με θέμα «Reimporte Italien» (βλέπε υποσημείωση 91) της 24ης Μαρτίου 1995 προκύπτει σαφώς ότι η συμπεριφορά της Autogerma που αναφέρεται στην εγκύκλιο της 16ης Μαρτίου 1995 (βλέπε υποσημείωση 68) σχετίζεται μόνον με την «επίσημη στάση» της (βλέπε έγγραφο «Reimporte Italien» στην υποσημείωση 91). Στο σημείωμα με θέμα «Reimporte Italien» της 9ης Μαΐου 1995 (βλέπε έγγραφο στην υποσημείωση 70 με τη σχετική μετάφραση) αυτό επιβεβειώνεται εκ νέου:

«. . . 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) — Στο έγγραφο της Audi «Projektbeschreibung Graumarkt/Reimporte», της 14ης Δεκεμβρίου 1994 (βλέπε υποσημείωση 56 με τη σχετική μετάφραση), που υποβλήθηκε στη διοίκηση της Audi AG, γίνεται μία εννοιολογική διάκριση μεταξύ επανεισαγωγών και δραστηριοτήτων μη εξουσιοδοτημένων μεταπωλητών ενώ παράλληλα αναφέρεται ότι πρέπει να καταπολεμηθούν όλα τα είδη γκρίζων εισαγωγών και επανεισαγωγών:

«*Projektbeschreibung: Bekämpfung Graumarkt/Reimporte*

Aufgaben und Zielsetzungen

1. Bekämpfung von Reimporten

— Einlieferung nach Deutschland

— Illegale Exporte aus Deutschland

— Andere Länder der Europäischen Union

2. Verhinderung der Belieferung von nicht-autorisierten Wiederverkäufen . . .».

(167) Στην εισήγηση της 9ης Φεβρουαρίου 1995, στη σύσκεψη του διοικητικού συμβουλίου της 13ης Φεβρουαρίου 1995 με θέμα «Μέτρα κατά της γκρίζας αγοράς και των γκρίζων εισαγωγών» (βλέπε υποσημείωση 57 με τη σχετική μετάφραση) οι επανεισαγωγές ορίζονται ως εξής:

«. . .

2. Ausgangssituation

Reimporte unterscheiden sich in

a: Quereinkäufe der deutschen Vertragshändler im Ausland

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

(168) Παρά το γεγονός ότι η Audi είχε επίγνωση ότι ήταν αναγκαία μία εννοιολογική διάκριση ανάμεσα στις επανεισαγωγές από τελικούς καταναλωτές ή τους μεσάζοντες που ενεργούν για λογαριασμό τους και τις διασταυρούμενες αγορές, εφενός, και στις επανεισαγωγές από μη εξουσιοδοτημένους μεταπωλητές και ότι ως εκ τούτου έπρεπε να ληφθούν διαφορετικά μέτρα για τις δύο αυτές κατηγορίες (βλέπε έγγραφο «Reimportsituation» της 23ης Οκτωβρίου 1995 στην υποσημείωση 104), στα έγγραφα τα οποία αφορούσαν άμεσα το θέμα της καταπολέμησης των γκρίζων

εισαγωγών και των επανεισαγωγών, έλειπε η διάκριση αυτή. Αυτό σημαίνει ότι η καταπολέμηση των επανεισαγωγών από τελικούς καταναλωτές και μεσάζοντες από την Ιταλία προς τη Γερμανία αποτελούσε τουλάχιστον μέρος του γενικότερου στόχου. Ως απόδειξη μπορούν να ληφθούν εκτός από το παραπάνω και άλλα έγγραφα: Στο έγγραφο με θέμα «Situationsbericht Grauimporte K-VSK am 6. 4. 1995» (βλέπε υποσημείωση 104 με τη σχετική μετάφραση) κάτω από την επικεφαλίδα «Organisation» αναφέρονται τα ακόλουθα:

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

(169) Στο έγγραφο της Audi «Graumarkt Italien» της 5ης Φεβρουαρίου 1995 (βλέπε υποσημείωση 8) η γκρίζα ιταλική αγορά οριζεται ως η διαφορά μεταξύ των αδειών κυκλοφορίας που εκδίδονται στην ιταλική αγορά και των παραδόσεων που κοινοποιούν οι εισαγωγείς, χωρίς να γίνεται διάκρση μεταξύ επανεισαγωγών από μη εξουσιοδοτημένους μεταπωλητές και επανεισαγωγών από τελικούς καταναλωτές/μεσάζοντες ή των διασταυρούμενων παραδόσεων. Από την εμπιστευτική έκθεση για την γκρίζα αγορά 9/95 της 28ης Σεπτεμβρίου 1995 (βλέπε υποσημείωση 104 με τη σχετική μετάφραση) στο σημείο «1. Derzeitige Graumarkt/Reimportsituation ... Deutschland») αναφέρεται μία στατιστική «In D zugelassene Re-Importfahrzeuge — Gesamt» και ο ακόλουθος σχολιασμός:

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

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

Το κείμενο που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 169 έχει ως εξής:

«. . . Οι ιδιωτικές εισαγωγές νέων αυτοκινήτων από τελικούς καταναλωτές αυξάνονται συνεχώς.

Δεν είναι δυνατή η διάκριση των ιδιωτικών εισαγωγών από τις εισαγωγές των μη εξουσιοδοτημένων εμπόρων. . .».

(170) Έναντι των τελικών καταναλωτών η Audi ακολουθεί την ίδια πολιτική με την Volkswagen: οι τελικοί καταναλωτές που διαμαρτύρονταν ότι οι ιταλοί αντιπρόσωποι της Audi αρνούνται να πωλήσουν αυτοκίνητα σε αλλοδαπούς ελάμβαναν τις ίδιες εξηγήσεις (βλέπε κεφάλαιο 1 μέρος Γ.Ι, έγγραφο στην υποσημείωση 32). Μεταξύ άλλων, αναφερόταν ο διαφορετικός εξοπλισμός των αυτοκινήτων καθώς και το επιχείρημα της Volkswagen ότι ο κατασκευαστής δεν μπορούσε να υποδεικνύει στους ιταλούς αντιπροσώπους σε ποιους τελικούς καταναλωτές θα έπρεπε να πωλούν αυτοκίνητα (βλέπε τα αναφερόμενα στην υποσημείωση 33 έγγραφα). Τα επιχειρήματα αυτά που ευσταθούν από νομική άποψη, εάν συσχετισθούν με άλλα έγγραφα που ανακαλύφθηκαν δείχνουν ότι η Audi θέλησε να εμποδίσει και τις παράλληλες εισαγωγές αυτοκινήτων από τελικούς καταναλωτές και τους μεσάζοντές τους. Οι αντιπρόσωποι έπρεπε να κατανοήσουν ότι δεν έπρεπε να αναφέρουν ότι ο κατασκευαστής ή ο εισαγωγέας τους απαγορεύει να πωλούν αυτοκίνητα σε τελικούς καταναλωτές (βλέπε έγγραφο στην υποσημείωση 149). Το επιχείρημα αυτό δεν θα ήταν αναγκαίο αν δεν είχε όντως απαγορευθεί στους αντιπροσώπους να πωλούν αυτοκίνητα σε μη ιταλούς τελικούς καταναλωτές.

(171) — Η Autogerma τονίζει σε διάφορα έγγραφα απευθυνόμενα προς τις Volkswagen και Audi, ότι απαγόρευε στους αντιπροσώπους να πραγματοποιούν πωλήσεις εκτός της συμβατικής τους περιοχής. Απόδειξη αποτελούν κυρίως η επιστολή με θέμα «Parallelexporte» της 14ης Ιουνίου 1994 (βλέπε υποσημείωση 65), η επιστολή της 21ης Σεπτεμβρίου 1994 (βλέπε υποσημείωση 14 αναφερόμενη παραπάνω στο κεφάλαιο 1 μέρος Γ.Ι) και η επιστολή της Autogerma, της 26ης Σεπτεμβρίου 1994 με θέμα «Measures to control and prevent reexport» (βλέπε υποσημείωση 15, αναφερόμενη παραπάνω στο κεφάλαιο 1 μέρος Γ.Ι). Επιπλέον η Autogerma, στην επιστολή της 13ης Ιουνίου 1994 επιβεβαιώνει (βλέπε υποσημείωση 62 με τη σχετική μετάφραση) με θέμα «Export aus Italien» στην Audi ότι:

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

(172) Και σε εσωτερικά έγγραφα η Autogerma τονίζει, ότι οι αντιπρόσωποι οφείλουν να πωλούν αντοκίνητα στην Ιταλία. Δεν κάνει διάκριση μεταξύ των ανεξάρτητων εμπόρων και των άλλων κατηγοριών αγοραστών, αλλά μόνον μεταξύ πωλήσεων εντός και εκτός Ιταλίας. Στο πλαίσιο αυτό αναφέρεται ιδίως το σημείωμα του προέδρου της Autogerma, της 28ης Ιουνίου 1994 (βλέπε υποσημείωση 97 με τη σχετική μετάφραση):

«. . . 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) Στις εγκυκλίους της προς τους αντιπροσώπους, η Autogerma κάνει διάκριση (βλέπε τα αναφερόμενα στην υποσημείωση 68 έγγραφα) μεταξύ τελικών καταναλωτών/μεσαζόντων και ανεξάρτητων εμπόρων, όμως, σε άλλα σημεία αφήνει τους αντιπροσώπους να εννοήσουν ότι οι πωλήσεις εκτός συμβατικής περιοχής, ανεξάρτητα από το είδος του αγοραστή, δεν είναι επιθυμητές:

Στο πλαίσιο αυτό αναφέρεται κυρίως το έγγραφο «Protokoll der Sitzung der Arbeitsgruppe Marketing U.C.A.V. — Autogerma/27 Juli 1994») (βλέπε έγγραφο στην υποσημείωση 67 με τη σχετική μετάφραση):

«. . .(Σελίδα 2, σημ. της Επιτροπής)

«Scarabel:

Unterstreicht, daß Sonderrabatte für Verkäufe außerhalb des Vertragsgebiets bei einigen Händlern blokkiert 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.»

(Σελίδα 4, σημ. της Επιτροπής)

«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) Με επιστολή της 21ης Ιανουαρίου 1995 η U.C.A.V. ενημέρωσε τους αντιπροσώπους σχετικά με τη σύσκεψη με την Autogerma, που πραγματοποιήθηκε στις 20 Ιανουαρίου 1995 (βλέπε έγγραφο στην υποσημείωση 66 με τη σχετική μετάφραση) όσον αφορά το μοντέλο Golf Variant:

«. . .(Σελίδα 3, σημ. της Επιτροπής)

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

(175) Σε επιστολές προς αντιπροσώπους η Autogerma ζητά από αυτούς να υποσχεθούν ότι δεν πρόκειται να πραγματοποιήσουν πωλήσεις εκτός συμβατικής περιοχής. Η Επιτροπή κατά τον έλεγχο ανακάλυψε πολλές τέτοιες επιστολές προς αντιπροσώπους (βλέπε τα αναφερόμενα στην υποσημείωση 65 έγγραφα). Εν είδει παραδείγματος αναφέρεται στο σημείο αυτό η επιστολή προς την Brenner Garage της 15ης Νοεμβρίου 1993 (βλέπε υποσημείωση 64 με τη σχετική μετάφραση):

«. . .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) Η χρησιμοποιούμενη από την Autogerma έννοια της «vendita organizzata» δεν υπάρχει στο άρθρο 3 σημείο 10 στοιχείο α) του ιταλικού κειμένου του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 123/85 ούτε στη στερεότυπη σύμβαση αντιπροσωπείας που χρησιμοποιούσε η Autogerma για τη σύναψη συμβάσεων με τους αντιπροσώπους (βλέπε σύμβαση αντιπροσωπείας στην υποσημείωση 83). Το πλαίσιο στο οποίο χρησιμοποιείται η έννοια αυτή από την Autogerma, καθιστά σαφές ότι δεν καλύπτει μόνον τη συμβατική υποχρέωση του αντιπροσώπου να μην πωλεί τα σχετικά προϊόντα σε εμπόρους εκτός του δικτύου διανομής σύμφωνα με το άρθρο 3 σημείο 10, στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 123/85. Αντίθετα η Autogerma συνδέει την έννοια της «vendita organizzata» με τη φράση «fuori del territorio contrattuale». Η εννοιολογική

αυτή σύνδεση είναι περιττή όταν εννοείται μόνον η πώληση αυτοκινήτων σε εμπόρους διότι ούτως η άλλως τη σύμβαση αντιπροσωπείας δεν την επιτρέπει χωρίς να διευκρινίζει αν ο εν λόγω έμπορος έχει την έδρα του εντός ή εκτός της συμβατικής περιοχής του αντιπροσώπου (βλέπε σημείο 3 τελευταία φράση της σύμβασης αντιπροσωπείας με την Eurostat SpA, στην υποσημείωση 83). Εκτός αυτού, η Autogerma χρησιμοποιεί στη γερμανική επιστολή τον όρο «aubenstehende Verkaufsorganisationen», που σημαίνει σαφώς ότι με αυτόν καλύπτει και τους μη ιταλούς εμπόρους αυτοκινήτων VW και Audi. Στο πλαίσιο αυτό, αναφέρεται η επιστολή στο κεφάλαιο 1 μέρος Γ.Ι., της 21ης Σεπτεμβρίου 1994 (βλέπε υποσημείωση 14 με τη σχετική μετάφραση):

«... 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) Σε άλλες στερεότυπες επιστολές προς αντιπροσώπους η Autogerma χρησιμοποιεί μόνον τη φράση «Vendita al di fuori del territorio contrattuale». Ως απόδειξη αναφέρεται το έγγραφο της υποσημείωσης 65 «Schreiden an 20 Händlers: Vendita al di fuori del territorio contrattuale» της 24ης Φεβρουαρίου 1995 (Autogerma, AG 000263) και το σημείωμα: «Elenco Concessionari ai quali è stata inviata lettera del 24.2.1995 per vendita fuori dal territorio contrattuale», της 23ης Φεβρουαρίου 1995. Σε αυτές η Autogerma επειλεί ορισμένους αντιπροσώπους των οποίων τα ονόματα περιλαμβάνονται σε συνημμένο στο σημείωμα κατάλογο, με διακοπή της σύμβασης αντιπροσωπείας εάν εξακολουθήσουν να πραγματοποιούν πωλήσεις εκτός συμβατικής περιοχής. Αυτό δείχνει ότι σκοπός της Autogerma ήταν να απαγορευθούν όλες οι πωλήσεις εκτός συμβατικής περιοχής ανεξάρτητα από το εάν αφορούν τελικούς καταναλωτές, μεσάζοντες άλλους αντιπροσώπους ή ανεξάρτητους εμπόρους.

(178) Εκτός αυτού κατά τον έλεγχο της Επιτροπής οι αντιπρόσωποι στις περιοχές Trento, Bolzano και Silandro ανέφεραν στην Επιτροπή ότι η Autogerma τους συνέστησε επανειλημμένα προφορικά να μην πραγματοποιούν εξαγωγές. Η σύσταση αυτή αφορούσε και τις πωλήσεις προς τελικούς καταναλωτές (βλέπε το αναφερόμενο στην υποσημείωση 63 έγγραφο).

(179) Η Επιτροπή είναι πεπεισμένη ότι η Autogerma ήταν επίτηδες ασαφής στα λεγόμενά της προκειμένου να δημιουργήσει στους αντιπροσώπους την εντύπωση ότι στις απαγορευόμενες «Vendita organizzata fuori del territorio contrattuale» περιλαμβάνονται τόσο οι διασταυρούμενες παραδόσεις στο εσωτερικό του δικτύου διανομής όσο και οι παραδόσεις προς τελικούς καταναλωτές και μεσάζοντες. Με τον τρόπο αυτόν απέφευγε τη ρητή απαγόρευση/παρεμπόδιση των πωλήσεων προς άλλους αντιπροσώπους, τελικούς καταναλωτές και μεσάζοντες, δεδομένου ότι η Autogerma γνώριζε — όπως εξηγείται στο κεφάλαιο 1 μέρος Γ.Ι — ότι ορισμένα στοιχεία της στρατηγικής της ήταν αντίθετα προς το ευρωπαϊκό δίκτυο ανταγωνισμού. Η Autogerma είχε την συμπαράσταση των κατασκευαστών στον τρόπο με τον οποίο χειρίστηκε το θέμα αυτό, οι οποίοι της είχαν επίσης επιστήσει την προσοχή (βλέπε έγγραφο στην υποσημείωση 17).

β) Περιγραφή των μέτρων

(180) — Κατά την επιτήρηση των αντιπροσώπων δεν γινόταν διάκριση μεταξύ πωλήσεων σε ανεξάρτητους εμπόρους και άλλους πελάτες. Επιπλέον ο αντιπρόσωπος πλέον, για κάθε πώληση εκτός συμβατικής περιοχής οφείλει στην ουσία να έχει τη συγκατάθεση της Autogerma (βλέπε υποσημείωση 69). Οι εκθέσεις προς την Autogerma σχετικά με τα αποτελέσματα των ελέγχων στους αντιπροσώπους περιλαμβάνουν όλες τις πωλήσεις εκτός συμβατικής περιοχής (βλέπε έγγραφα στην υποσημείωση 44).

(181) — Τουλάχιστον από το 1987 και μετά, σύμφωνα με την «Convenzione B» οι πριμοδοτήσεις χορηγούνται κατά βάση μόνον για πωλήσεις εντός της συμβατικής περιοχής ενώ από τον Ιανουάριο του 1995 προστέθηκε η προϋπόθεση της έκδοσης άδειας κυκλοφορίας στη συμβατική περιοχή. Ο περιορισμός αυτός δεν απαλλάσσεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 123/85. Ακόμη και η ρήτρα περί του 15 % των πωλήσεων της συμφωνίας, με την οποία ορίζεται ότι η πριμοδότηση καταβάλλεται και για πωλήσεις εκτός συμβατικής περιοχής όταν δεν υπερβαίνουν το 15 % του συνόλου των παραδόσεων του αντιπροσώπου δεν απαλλάσσεται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 123/85. Η προστασία του συστήματος αποκλειστικής και επιλεκτικής διανομής δεν απαιτεί παρόμοια ρήτρα διότι τα συμφέροντα του κατασκευαστή από την άποψη αυτή προστατεύονται ήδη με το άρθρο 3 σημείο 10 του κανονισμού. Ο κατασκευαστής δύναται να απαγορεύσει στον αντιπρόσωπο όλες τις πωλήσεις προς εμπόρους που δεν ανήκουν στο δίκτυο διανομής αλλά δεν δύναται να απαγορεύσει τις πωλήσεις σε τελικούς καταναλωτές, μεσάζοντες ή άλλους αντιπροσώπους που ιδίου δικτύου διανομής. Η ρήτρα του 15 %, όμως, δεν διακρίνει μεταξύ των διαφόρων ειδών πελατών και καλύπτει κατά τον ίδιο τρόπο τις πωλήσεις προς εμπόρους που δεν ανήκουν στο δίκτυο διανομής, τελικούς καταναλωτές, μεσάζοντες και άλλους αντιπροσώπους του ιδίου δικτύου διανομής.

Επιπλέον, από το Σεπτέμβριο του 1993, οι πριμοδοτήσεις διακόπηκαν (βλέπε έγγραφο στην υποσημείωση 18), χωρίς αυτό να εξαρτάται από την κατηγορία στην οποία ανήκαν οι πελάτες (άλλοι αντιπρόσωποι, τελικοί καταναλωτές, μεσάζοντες και μη εξουσιοδοτημένοι μεταπωλητές) στους οποίους πωλήθηκαν τα αυτοκίνητα προς εξαγωγή.

(182) — Το ίδιο ισχύει ως προς το καθεστώς των περιθωρίων κέρδους. Και στο σημείο αυτό η Autogerma δεν κάνει διάκριση αν ο αγοραστής είναι αντιπρόσωπος, τελικός καταναλωτής, μεσάζων ή έμπορος εκτός του δικτύου διανομής. Το μόνο κριτήριο για τη χορήγηση του πλήρους περιθωρίου είναι η έκδοση άδειας κυκλοφορίας εντός της συμβατικής περιοχής (βλέπε έγγραφα στην υποσημείωση 85) πράγμα που δείχνει ότι δεν πρόκειται μόνον για την παρεμπόδιση των πωλήσεων σε μη ανήκοντες στο δίκτυο διανομής εμπόρους αλλά όλων των παράλληλων εξαγωγών.

(183) — Η τακτική της περιορισμένης τροφοδοσίας της ιταλικής αγοράς με αυτοκίνητα έχει ως στόχο να ικανοποιήσει μόνον την ιταλική ζήτηση (βλέπε έγγραφο στην υποσημείωση 107). Με τον τρόπο αυτόν δεν χάνουν μόνον οι μη εξουσιοδοτημένοι μεταπωλητές τις πηγές από τις οποίες προμηθεύονται αυτοκίνητα αλλά και οι τελικοί καταναλωτές, οι μεσάζοντές τους και οι άλλοι αντιπρόσωποι.

(184) — Η απαγόρευση/παρεμπόδιση των διασταυρούμενων παραδόσεων αφορά εξ ορισμού μόνον τις πωλήσεις στο εσωτερικό του δικτύου διανομής. Ως εκ τούτου το μέτρο αυτό δεν συμφωνεί με το πνεύμα του άρθρου 3 παράγραφος 10 σημείο α). Η Volkswagen γνώριζε την παρεμπόδιση των διασταυρούμενων παραδόσεων στο εσωτερικό του δικτύου των αντιπροσώπων από την Autogerma (βλέπε σχετικά την επιστολή της Autogerma, της 21ης Σεπτεμβρίου 1994, στην υποσημείωση 14, όπως αναφέρεται στο κεφάλαιο 1 μέρος Γ.Ι), και δεν αντιτάχθηκε στην ανταγωνιστική αυτή συμπεριφορά της Autogerma. Η Audi συγκατατέθηκε στην απαγόρευση/παρεμπόδιση των διασταυρούμενων παραδόσεων στο εσωτερικό του δικτύου διανομής. Η Autogerma είχε ζητήσει από την Audi, να φροντίσει ώστε να μην υπάρχουν διασταυρούμενες παραδόσεις στο εσωτερικό του δικτύου διανομής (βλέπε έγγραφο στην υποσημείωση 116). Ορισμένοι γερμανοί αντιπρόσωποι ενημέρωσαν την Audi σχετικά με τις επανεισαγωγές που πραγματοποιούσαν άλλοι αντιπρόσωποι (βλέπε έγγραφα στην υποσημείωση 115).

2. *Άρθρο 3 σημείο 11 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 123/85*

(185) Σύμφωνα με το άρθρο 3 σημείο 11 του κανονισμού ο κατασκευαστής δύναται να υποχρεώσει τους αντιπροσώπους του να μην πωλούν αυτοκίνητα οχήματα της σειράς που αναφέρονται στη συμφωνία ή αντίστοιχα προϊόντα σε τελικούς καταναλωτές οι οποίοι χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες μεσάζοντα, παρά μόνον αν ο τελευταίος έχει προηγούμενη γραπτή εξουσιοδότηση να αγοράσει και, κατά περίπτωση, να παραλάβει ορισμένο αυτοκίνητο όχημα. Το άρθρο 3 σημείο 11 αποτελεί τη μόνη διάταξη του κανονισμού αυτού που δίνει στον κατασκευαστή και τον εισαγωγέα τη δυνατότητα να επιβάλλουν στον τελικό καταναλωτή έμμεσα μία υποχρέωση, στο πλαίσιο συμφωνίας μεταξύ κατασκευαστή/εισαγωγέα και αντιπροσώπου. Άλλες υποχρεώσεις, όπως η ανάληψη της δέσμευσης που περιγράφεται στο κεφάλαιο 1 μέρος Γ.ΙΙ.7, δεν επιτρέπεται να επιβληθούν στον τελικό καταναλωτή. Αυτό προκύπτει από την αρχή σύμφωνα με την οποία οι παρεκκλίσεις από την απαγόρευση/παρεμπόδιση των συντονισμένων πρακτικών, όπως υπάρχουν στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 123/85, πρέπει να ερμηνεύονται με στενό τρόπο. Στο πλαίσιο αυτό αναφέρεται η απόφαση του Δικαστηρίου στην υπόθεση Peugeot ([162]). Εκ των πραγμάτων προκύπτει ότι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 123/85 δεν απαλλάσσει την υποχρέωση που επέβαλαν οι Volkswagen και Audi μέσω της Autogerma στους αντιπροσώπους να ζητήσουν από τους τελικούς καταναλωτές να αναλάβουν δέσμευση.

3. *Άρθρο 3 σημείο 10 στοιχείο α) και σημείο 11 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1475/95*

(186) Η αξιολόγηση της συμπεριφοράς των Volkswagen, Audi, Autogerma και των ιταλών αντιπροσώπων βάσει του άρθρου 3 σημείο 10 στοιχείο α) και σημείο 11 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 123/85 ισχύει, από την 1η Οκτωβρίου 1996 και μετά και για το άρθρο 3 σημείο 10, στοιχείο α) και σημείο 11 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1475/95, δεδομένου ότι εντάχθηκαν στον νέο κανονισμό χωρίς καμία τροποποίηση.

4. *Άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1475/95*

(187) Σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 σημεία 3, 7 και 8 του κανονισμού αυτού, η απαλλαγή χάνεται αυτομάτως όταν τα μέρη συμφωνούν να επιβάλλουν περιορισμούς στον ανταγωνισμό που δεν απαλλάσσονται ρητά. Στην περίπτωση του άρθρου 6 παράγραφος 1 σημείο 3 το ανεφάρμοστο της απαλλαγής αφορά όλες τις ρήτρες που περιορίζουν τον ανταγωνισμό οι οποίες έχουν συνομολογηθεί στη σχετική συμφωνία. Στην περίπτωση του άρθρου 6 παράγραφος 1 σημεία 7 και 8 η απαλλαγή χάνεται για τις περιοριστικές για τον ανταγωνισμό ρυθμίσεις που ευνοούν τον κατασκευαστή (άρθρο 6 παράγραφος 2). Αρμόδια να αποφασίσουν ως προς τις νομικές συνέπειες της εφαρμογής του άρθρου 6 είναι τα εθνικά δικαστήρια.

II. **Ατομική απαλλαγή**

(188) Σύμφωνα με το άρθρο 85 παράγραφος 3 της συνθήκης η Επιτροπή δύναται υπό ορισμένες προϋποθέσεις να χορηγήσει ατομική απαλλαγή από την απαγόρευση/παρεμπόδιση του άρθρου 85 παράγραφος 1 της συνθήκης. Αυτό προϋποθέτει ωστόσο την εκ των προτέρων κοινοποίηση της υπό κρίση συμφωνίας στην Επιτροπή σύμφωνα προς τους ισχύοντες κανόνες. Δεδομένου ότι οι Volkswagen, Audi και Autogerma δεν κοινοποίησαν καμία από τις συμφωνίες τους με τους αντιπροσώπους στο πλαίσιο της πολιτικής αποκλεισμού της αγοράς, και ότι οι εν λόγω

συμφωνίες δεν εμπίπτουν στο άρθρο 4 παράγραφος 2 σημείο 1 του κανονισμού αριθ. 17 —στις υπό κρίση συμφωνίες οι οποίες αφορούν την εισαγωγή και την εξαγωγή προϊόντων μεταξύ κρατών μελών συμμετέχουν επιχειρήσεις από διάφορα κράτη μέλη— δεν είναι δυνατή η χορήγηση ατομικής απαλλαγής.

(189) Ακόμη και στην περίπτωση που οι εν λόγω συμφωνίες είχαν κοινοποιηθεί, δεν θα ελάμβαναν απαλλαγή. Ακόμη και εάν θεωρηθεί ότι η εν λόγω απαγόρευση/παρεμπόδιση των εξαγωγών συμβάλλει στη βελτίωση των διανομής των προϊόντων, ο καταναλωτής δεν πρόκειται να ωφεληθεί. Οι τελικοί καταναλωτές χάνουν τη δυνατότητα να εκμεταλλευθούν τα πλεονεκτήματα που προσφέρει η εσωτερική αγορά και τις διαφορές τιμών στα αυτοκίνητα που υπάρχουν από το ένα κράτος μέλος στο άλλο. Το δικαίωμα των καταναλωτών να αγοράζουν τα προϊόντα της προτίμησής τους στον τόπο που επιθυμούν, μέσα στην εσωτερική αγορά, περιορίζεται. Οι περιορισμοί που επιβάλλονται στους καταναλωτές είναι σαφείς αν ληφθεί υπόψη το περιεχόμενο της δέσμευσης. Η απαγόρευση/παρεμπόδιση των εξαγωγών αποτελεί ως εκ τούτου σοβαρή προσβολή του στόχου της προστασίας των καταναλωτών, όπως αναφέρεται στο άρθρο 85 παράγραφος 3 που αποτελεί αναπόσπαστο μέρος των κανόνων ανταγωνισμού της Κοινότητας.

III. **Συμπέρασμα**

(190) Η απαγόρευση/παρεμπόδιση των εξαγωγών που επέβαλαν οι Volkswagen, Audi και Autogerma δεν καλύπτεται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 123/85.

(191) Για το χρονικό διάστημα από 1ης Οκτωβρίου 1996 η απαγόρευση/παρεμπόδιση των εξαγωγών που επέβαλαν οι Volkswagen, Audi και Autogerma δεν καλύπτεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1475/95.

(192) Η χορήγηση ατομικής απαλλαγής αποκλείεται.

(193) Συνεπώς το άρθρο 85 παράγραφος 1 εφαρμόζεται άμεσα.

Γ. *Αντεπιχειρήματα της Volkswagen AG*

I. **Το επιχείρημα της έλλειψης αποδοτικής ισχύος των εσωτερικών εγγράφων**

(194) Στην απάντησή τους στις αιτιάσεις της Επιτροπής, της 12ης Ιανουαρίου 1997, οι Volkswagen AG και Audi AG θεωρούν ότι η Επιτροπή, για τη διαπίστωση των παραβάσεων των κανόνων ανταγωνισμού, βασίζεται κατά ένα μέρος όχι σε εξωτερικά πειστήρια αλλά σε εσωτερικές εκθέσεις του ομίλου στις οποίες γίνεται αναφορά στα εξωτερικά αυτά γεγονότα. Είναι σαφές ότι υπάρχει σύγκρουση συμφερόντων στο εσωτερικό του ομίλου, κυρίως μεταξύ του τομέα της διανομής και του τομέα των οικονομικών, καθώς και μεταξύ της Autogerma και των κατασκευαστών πράγμα που ενίοτε οδήγησε σε εκθέσεις με έντονο το υποκειμενικό κριτήριο ή με στοιχείο υπερβολής στις προτάσεις (βλέπε σελίδα 6 σημείο 5 της απάντησης). Τα έγγραφα που αντηλλάγησαν μεταξύ VW, Audi και Autogerma αντικατοπτρίζουν έναν εσωτερικό για την επιχείρηση διάλογο ο οποίος από τη σκοπιά του δικαίου των συμπράξεων δεν έχει καμία σημασία (βλέπε σελίδα 5 σημείο 3 της απάντησης).

(195) Η επιχειρηματολογία αυτή δεν λαμβάνει υπόψη το γεγονός ότι η Επιτροπή δεν κατηγορεί τις επιχειρήσεις για τη σύναψη αντιβαίνουσας στον ανταγωνισμό συμφωνίας μεταξύ μητρικής επιχείρησης και των θυγατρικών της κατά την έννοια του άρθρου 85 παράγραφος 1. Μόνον στο πλαίσιο αυτό θα ετίθετο το ερώτημα κατά πόσο η αλληλογραφία μεταξύ μητρικής επιχείρησης και των θυγατρικών της αποκτά σημασία από άποψη του δικαίου των συμπράξεων. Αντικείμενο της παρούσας απόφασης αποτελεί το γεγονός ότι η Volkswagen AG και οι θυγατρικές της Autogerma και Audi συνήψαν αντιβαίνουσα ανταγωνιστική συμφωνία με τρίτες επιχειρήσεις, δηλαδή τους ιταλούς αντιπροσώπους VW/Audi. Η αλληλογραφία μεταξύ μητρικής επιχείρησης και των θυγατρικών της χρησιμεύει ως απόδειξη της σύναψης μιας συμφωνίας με τις εν λόγω τρίτες επιχειρήσεις που αντιβαίνει στον ανταγωνισμό.

(196) Το επιχείρημα της Volkswagen AG, ότι υπήρχε σύγκρουση συμφερόντων στο εσωτερικό της επιχείρησης, έχει ως στόχο να αποσείσει την ευθύνη της για τη συμπεριφορά της Audi και της Autogerma. Το πώς μπορεί να καταλογισθεί η ευθύνη για τη συμπεριφορά των Autogerma και Audi στην Volkswagen AG εξηγείται αναλυτικά στο κεφάλαιο 2 μέρος ΣΤ.

(197) Κατά τα λοιπά αξίζει να σημειωθεί ότι τα αναφερόμενα στο κεφάλαιο 1 μέρος Γ.Ι. έγγραφα (βλέπε υποσημειώσεις 14 έως 16 και 18) δεν αποτελούν πρακτικά συζητήσεων αλλά έγγραφα που αφορούν ήδη ληφθείσες αποφάσεις. Στο πλαίσιο αυτό, αναφέρεται στο σημείωμα της Autogerma της 26ης Σεπτεμβρίου 1994: «. . . we confirm herewith the main measures taken by Autogerma to control and prevent reexport» (βλέπε μετάφραση στην υποσημείωση 15). Επίσης το σημείωμα της Autogerma «Measures to control and prevent reexport» της 15ης Μαρτίου 1995 (βλέπε υποσημείωση 18) απαριθμεί τα μέτρα που είχαν ληφθεί στο παρελθόν.

II. **Το επιχείρημα ότι οι δικηγόροι της Audi δύνανται να επικαλεσθούν το επαγγελματικό απόρρητο**

(198) Η Audi, κατά τη διάρκεια του ελέγχου επικαλέσθηκε το επιχείρημα —το οποίο επανέλαβε στην επιστολή της της 2ας Νοεμβρίου 1995 ([163])— ότι τα αντίγραφα των εγγράφων που συγκεντρώθηκαν στο πλαίσιο του ελέγχου στο τμήμα νομικών υποθέσεων και στο τμήμα MI-11 δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιηθούν. Οι υπάλληλοι του τμήματος νομικών υποθέσεων και ο

διευθυντής του τμήματος MI-11 επικαλούνται το «attorney's privilege» (επαγγελματικό απόρρητο) δεδομένου ότι παρείχαν υπηρεσίες νομικού συμβούλου στα διάφορα τμήματα υπό την ιδιότητα του ανεξάρτητου επαγγελματία. Η Audi, ωστόσο, παραδέχεται ότι οι εν λόγω συνεργάτες είναι μισθωτοί της Audi AG.

(199) Σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 του κανονισμού αριθ. 17 η Επιτροπή δύναται στο πλαίσιο των διεξαγομένων ελέγχων να ελέγξει μεταξύ άλλων και τα επαγγελματικά έγγραφα της επιχείρησης ως επαγγελματικά έγγραφα θεωρούνται εκείνα που αφορούν τη δραστηριότητα της επιχείρησης στη σχετική αγορά. Η αλληλογραφία μεταξύ δικηγόρου και πελάτη ανήκει σε αυτήν την κατηγορία εγγράφων, κατά την έννοια του άρθρου 14. Ο κανονισμός αριθ. 17 προστατεύει τον εμπιστευτικό χαρακτήρα της αλληλογραφίας μεταξύ δικηγόρου και πελάτη μόνον υπό την προϋπόθεση ότι η εν λόγω αλληλογραφία λαμβάνει χώρα αφενός στο πλαίσιο και για την υπεράσπιση του πελάτη και, αφετέρου, προέρχεται από ανεξάρτητους δικηγόρους οι οποίοι δεν συνδέονται με σύμβαση παροχής υπηρεσιών με τον πελάτη τους ([164]). Καμία από τις προϋποθέσεις αυτές δεν πληρείται στην προκείμενη περίπτωση. Η Audi AG λοιπόν δεν δύναται να επικαλεσθεί το επαγγελματικό απόρρητο των δικηγόρων.

III. **Το επιχείρημα του μεγάλου αριθμού των γκρίζων εισαγωγών**

(200) Στις παρατηρήσεις που υπέβαλαν στις 12 Ιανουαρίου 1997 σε σχέση με τις αιτιάσεις της Επιτροπής οι Volkswagen AG και Audi AG θεωρούν ότι, το μεγαλύτερο μέρος των επανεξαγωγών από την Ιταλία προς τη Γερμανία και την Αυστρία ανήκει στην κατηγορία των σαφώς απαγορευμένων παραδόσεων σε εμπόρους που δεν ανήκουν στο δίκτυο διανομής. Οι πωλήσεις σε ιδιώτες (και κατά περίπτωση σε μεσάζοντες) και σε άλλους αντιπροσώπους του δικτύου διανομής των VW-Audi ήταν αμελητέες (βλέπε σ. 12 και παρεπόμενες, σημείο 14 και παρεπόμενα).

(201) Η καθοριστική παράμετρος για την αξιολόγηση της υπόθεσης είναι αν εμποδίστηκαν οι πωλήσεις προς του τελικούς καταναλωτές, είτε προσωπικά είτε στους μεσάζοντές τους, και προς άλλους αντιπροσώπους των VW/Audi. Πράγμα που συνέβη (βλέπε κεφάλαιο 2 Α και κεφάλαιο 2 Β μέρος Ι.1), ακόμη και αν ληφθεί υπόψη το θετικό για την Volkswagen AG, γεγονός ότι το μεγαλύτερο μέρος των επανεξαγωγών πραγματοποιούσαν ξένοι προς το δίκτυο διανομής έμποροι. Ακόμη και αν εμποδίζεται μόνον ένα ασήμαντο μέρος των πωλήσεων προς τελικούς καταναλωτές, τους μεσάζοντές τους ή άλλους αντιπροσώπους VW/Audi, υφίσταται οπωσδήποτε παράβαση του άρθρου 85 παράγραφος 1. Όπως εξηγείται στο κεφάλαιο 2 μέρος Α IV, το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών επηρεάζεται αισθητά.

Δ. ***Διάρκεια της παράβασης***

(202) Η ύπαρξη της παράβασης διαπιστώνεται με σαφήνεια από τις 30 Δεκεμβρίου 1997 και μετά. Η Επιτροπή βασίζεται στα ακόλουθα έγγραφα (υποσημείωση 94): Παράρτημα της συμφωνίας αντιπροσωπείας: Convenzione «B» aggiunta al Contratto di Concessione Autogerma — Prodotti Audi e Volkswagen, της 30ής Δεκεμβρίου 1987 (Autogerma/Brenner Garage), παράρτημα της σύμβασης αντιπροσωπείας: Convenzione «B» aggiunta al Contratto di Concessione Autogerma, της 28ης Απριλίου 1994 (Autogerma). Στα εν λόγω έγγραφα ρυθμίζονται τα της πριμοδότησης. Η ρύθμιση αυτή μαρτυρεί ότι η πριμοδότηση χορηγείται κατά βάση για τις πωλήσεις εντός της συμβατής περιοχής. Πριμοδότηση για πωλήσεις εκτός συμβατικής περιοχής χορηγείται μόνον υπό την προϋπόθεση ότι οι πωλήσεις αυτές δεν υπερβαίνουν το 15 % των συνολικών παραδόσεων του αντιπροσώπου. Τα μέτρα για την παρεμπόδιση των παράλληλων εξαγωγών ενισχύθηκαν από 1η Σεπτεμβρίου 1993. Στο εσωτερικό σημείωμα «Measures to control and prevent reexport», της 15ης Μαρτίου 1995 (έγγραφο αναφερόμενο στο κεφάλαιο 1 μέρος Γ.Ι, βλέπε και την υποσημείωση 18) η Autogerma περιγράφει όλα τα υπόψη μέτρα και αναφέρει ότι από 1ης Σεπτεμβρίου 1993 δεν θα καταβάλλεται πριμοδότηση για τις πωλήσεις εκτός συμβατικής περιοχής.

Η Επιτροπή, στο πλαίσιο άλλης διαδικασίας κατά της Volkswagen AG πληροφορήθηκε ότι η ανάληψη δέσμευσης (βλέπε κεφάλαιο 1 μέρος Γ.ΙΙ.7) δεν εφαρμόζεται πλέον για κανένα από τα σήματα του ομίλου VW, από τις 13 Ιουνίου 1996, σε κανένα από τα κράτη μέλη της Κοινότητας.

Ε. ***Άρθρο 3 παράγραφος 1 του κανονισμού αριθ. 17***

(203) Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 του κανονισμού αριθ. 17 η Επιτροπή δύναται, εφόσον, κατόπιν αιτήσεως ή αυτεπάγγελτα διαπιστώσει παράβαση των διατάξεων του άρθρου 85 της συνθήκης, να υποχρεώσει τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις να παύσουν την διαπιστωθείσα παράβαση.

Προκειμένου να παύσουν οι διαπιστωθείσες στην προκειμένη περίπτωση παραβάσεις και λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι συνεχίζονται μέχρι σήμερα (βλέπε κεφάλαιο 2 μέρος Α.ΙΙΙ.2, κεφάλαιο 2 μέρος Β.Ι.4 και κεφάλαιο 2 μέρος Δ) οι ιταλοί αντιπρόσωποι πρέπει να ενημερωθούν ότι οι παραινέσεις, προειδοποιήσεις και κυρώσεις κηρύσσονται άκυρες. Επιπλέον, οι συμβάσεις με τους ιταλούς αντιπροσώπους πρέπει να τροποποιηθούν σε σχέση με τη ρύθμιση των περιθωρίων κέρδους και της πριμοδότησης. Άπαντες οι αντιπρόσωποι, στο εσωτερικό της Κοινότητας πρέπει να πληροφορηθούν ότι οι διασταυρούμενες παραδόσεις επιτρέπονται στο εσωτερικό της Κοινότητας και ότι δεν θα επιβληθούν κανενός είδους κυρώσεις ως προς αυτές.

(204) Λαμβάνοντας υπόψη τη σοβαρότητα της παράβασης, η οποία συνίσταται στην παρεμπόδιση του παράλληλου εμπορίου, είναι προσήκον και προς το συμφέρον της αποτελεσματικότητας των λαμβανομένων μέτρων να χρησιμοποιηθεί κατά της επιχείρησης η απειλή της επιβολής προστίμου.

ΣΤ. *Παραλήπτης της παρούσας απόφασης*

(205) Η Επιτροπή θεωρεί ότι την ευθύνη φέρει η Volkswagen AG, η Audi AG ανήκει κατά 98,99 % και η Autogerma SpA κατά 100 % στην Volkswagen AG. Ως εκ τούτου η Volkswagen AG φέρει την ευθύνη των ενεργειών τους [165]. Εκτός αυτού η Volkswagen AG είχε γνώση των ενεργειών των θυγατρικών της επιχειρήσεων. Στο κεφάλαιο 1 μέρος Γ.ΙΙ.2 αναφέρεται ότι οι Volkswagen και Audi επιθυμούσαν αμφότερες τη διάσπαση του περιθωρίου κέρδους, ότι η πολιτική πριμοδοτήσεων της Autogerma είχε εγκριθεί από τη Volkswagen AG (βλέπε επιστολή προς την Volkswagen που αναφέρεται στο κεφάλαιο 1 μέρος Γ.Ι και υποσημειώσεις 15, 16 και 17 καθώς και κεφάλαιο 1 μέρος Γ.ΙΙ.2), ότι η περιοριστική τροφοδοσία της ιταλικής αγοράς εφαρμοζόταν τόσο από την Volkswagen όσο και από την Audi και συνεπώς με την έγκριση της Volkswagen AG (κεφάλαιο 1 μέρος Γ.ΙΙ.4) και ότι η απαγόρευση/παρεμπόδιση των διασταυρούμενων παραδόσεων είχε εγκριθεί από την Volkswagen AG (βλέπε επιστολή στο κεφάλαιο 1 μέρος Γ.Ι, υποσημείωση 16 και κεφάλαιο 1 μέρος Γ.ΙΙ.5). Οι Volkswagen και Audi παρακολουθούσαν τις επανεισαγωγές στις εκάστοτε αγορές τους (βλέπε κεφάλαιο 1 μέρος Γ.Ι). Η εφαρμογή του συστήματος των δεσμεύσεων των τελικών καταναλωτών συμφωνήθηκε μεταξύ αντιπροσώπων και Autogerma εν γνώσει της Volkswagen AG (βλέπε κεφάλαιο 1 μέρος Γ.ΙΙ.7). Επιπλέον και η στάση έναντι των τελικών καταναλωτών ήταν εξίσου αναβλητική και επιβραδυντική (βλέπε κεφάλαιο 1 μέρος Γ.Ι). Η Volkswagen AG γνώριζε και ενέκρινε τη συμπεριφορά της Autogerma έναντι των αντιπροσώπων της.

Ζ. *Άρθρο 15 του κανονισμού αριθ. 17*

(206) Σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 2 του κανονισμού 17 η Επιτροπή στο πλαίσιο που καθορίζεται με το άρθρο αυτό δύναται να επιβάλει πρόστιμα σε περίπτωση που οι επιχειρήσεις, εκ προθέσεως ή εξ αμελείας, παραβαίνουν τις διατάξεις του άρθρου 85 παράγραφος 1.

(207) Η Επιτροπή είναι της άποψης ότι στην προκειμένη περίπτωση πρέπει να επιβληθεί πρόστιμο στη Volkswagen AG. Κατά των Audi AG και Autogerma SpA δεν επιβάλλεται πρόστιμο δεδομένου ότι η ευθύνη των ενεργειών τους καταλογίζεται στη Volkswagen AG.

(208) Οι ιταλοί αντιπρόσωποι ως ενεχόμενοι στη συμφωνία με τις Volkswagen, Audi και Autogerma για την απαγόρευση/παρεμπόδιση των παράλληλων εξαγωγών, έχουν πέσει θύματα της εφαρμοζόμενης από τους αντισυμβαλλομένους τους τακτικής της περιορισμένης τροφοδοσίας με αυτοκίνητα στην οποία συγκατατέθηκαν κάτω από πίεση. Οι αντιπρόσωποι δεν συμμετείχαν ενεργά. Για το λόγο αυτόν η Επιτροπή δεν τους επιβάλλει πρόστιμα.

(209) Κατά τον καθορισμό των προστίμων η Επιτροπή οφείλει να λάβει υπόψη όλους τους σχετικούς παράγοντες ιδίως τη σοβαρότητα και τη διάρκεια της παράβασης. Η σοβαρότητα εξαρτάται από το είδος της παράβασης, τις επιπτώσεις στην εν λόγω αγορά και το μέγεθος της συγκεκριμένης αγοράς.

(210) Η παρεμπόδιση των παράλληλων εξαγωγών αυτοκινήτων από τους καταναλωτές και των παραδόσεων μεταξύ αντιπροσώπων βάλλει κατά του στόχου της δημιουργίας μίας κοινής αγοράς, που αποτελεί μία από τις βασικές αρχές της συνθήκης και ήδη ως εκ τούτου χαρακτηρίζεται ως ιδιαίτερα σοβαρή.

(211) Η Επιτροπή έχει μέχρι σήμερα εξετάσει πολλές περιπτώσεις παρεμπόδισης των παράλληλων εισαγωγών και οι κανόνες που εφαρμόζονται έχουν καθορισθεί εδώ και πολλά χρόνια.

(212) Ο όμιλος Volkswagen κατέχει το υψηλότερο μερίδιο αγοράς όλων των παραγωγών αυτοκινήτων στην Κοινότητα.

(213) Η παράβαση είχε άμεσες επιπτώσεις στην ιταλική αγορά πωλήσεων καινούργιων αυτοκινήτων, δυσκολεύοντας σημαντικά, και για ένα χρονικό διάστημα σταματώντας ολοκλήρως τις πωλήσεις αυτοκινήτων για παράλληλη εξαγωγή από τους καταναλωτές. Παραλλήλως η παράβαση είχε επιπτώσεις στις αγορές καινούργιων αυτοκινήτων στη Γερμανία και την Αυστρία συγκεκριμένα και στις αγορές όλων των κρατών μελών. Οι αντιπρόσωποι σ' αυτές τις αγορές προστατεύονταν έναντι των ανταγωνιστικών τιμών της Ιταλίας.

(214) Η Volkswagen γνωρίζει οτι τα μέτρα σκόπευαν ή συντελούσαν στις παρεμποδίσεις των παράλληλων εξαγωγών και ότι περιόριζαν τον ανταγωνισμό. Η Volkswagen AG είχε πλήρη επίγνωση ότι η πρακτική της παραβίαζε το άρθρο 85. Αυτό προκύπτει από την εσωτερική ανακοίνωση/σημείωση με θέμα «Reimporte Italien» (Επανεισαγωγές από Ιταλία) της 23ης Φεβρουαρίου 1995 (βλέπε υποσημείωση 80). Συμπεραίνεται από το έγγραφο ότι η Volkswagen AG είχε σαφή ιδέα ως προς τα αποτελέσματα της πολιτικής περιθωρίων κέρδους και χαρακτήρισε η ίδια τη ρύθμιση αυτή ως «εξαιρετικά επικίνδυνη όσον αφορά την επιβολή προστίμου». Η σκοπιμότητα της πολιτικής επιβεβαιώνεται από τα μέτρα παρακολούθησης και επιβολής κυρώσεων έναντι των αντιπροσώπων. Σε ανακοίνωση/σημείωση της Audi AG (βλέπε υποσημείωση 17) αναφέρεται ότι θα ήταν «κάπως παρακεκινδυνευμένο» να «συσχετισθούν» τα ληφθέντα μέτρα στην Ιταλία «με την παρεμπόδιση των επανεισαγωγών» και προτείνει «την προφορική τους κοινοποίηση στις εκάστοτε περιοχές». Εκτός αυτού, τα έγγραφα που αφορούν την απαγόρευση/παρεμπόδιση των εξαγωγών ή τα οποία σχετίζονται με αυτήν

χαρακτηρίζονται πάντοτε ως εμπιστευτικά ή άκρως απόρρητα [βλέπε κεφάλαιο 1 μέρος Γ.ΙΙ.1.β) και τα αναφερόμενα στις υποσημειώσεις 74 έως 77 έγγραφα)]. Επομένως συμπεραίνεται ότι η Volkswagen παρέβη εκ προθέσεως το άρθρο 85 ([166]).

(215) Η παράβαση της Volkswagen αποτελεί σοβαρότατη παράβαση του άρθρου 85. Αυτό ισχύει για την πολιτική επιδομάτων που τέθηκε σε εφαρμογή από τις 31 Δεκεμβρίου 1987 (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 73 και επόμενες) και τα δραστικότερα μέτρα (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 82 έως 99) κατά τα έτη 1993 έως 1995 για την περαιτέρω παρεμπόδιση ή απαγόρευση/παρεμπόδιση του παράλληλου εμπορίου. Επομένως επιβάλλεται επιβολή προστίμου προς κύρωση αυτής της παράβασης ούτως ώστε χάρις στην αποτρεπτική της φύση να αποφευχθεί κάθε επανάληψη. Η Επιτροπή εκτιμά ότι το ποσό των 20 εκατομμυρίων Ecu αποτελεί κατάλληλη βάση για τον καθορισμό του προστίμου.

(216) Άλλος παράγοντας για τον καθορισμό του προστίμου είναι η διάρκεια της παράβασης, βάσει του άρθρου 15 παράγραφος 2 του κανονισμού αριθ. 17. Η παράβαση της Volkswagen διαπράττεται τουλάχιστον από τις 30 Δεκεμβρίου 1987 και μετά. Δεν τερματίσθηκε τελείως ως σήμερα.

(217) Η παράβαση διήρκεσε πάνω από δέκα χρόνια, ήταν επομένως πολύ μεγάλης διάρκειας. Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές για τον υπολογισμό των προστίμων που επιβάλλονται δυνάμει του άρθρου 15 παράγραφος 2 του κανονισμού αριθ. 17 και του άρθρου 65 παράγραφος 5 της συνθήκης ΕΚΑΧ (ΕΕ C 9 της 14. 1. 1998, σ. 3), το ποσό προσδιορισμένο σχετικά με την σοβαρότητα της παράβασης δύναται να αυξηθεί με ποσοστό ως το 10 % για κάθε έτος παράβασης. Για την περίοδο από 1998 μέχρι 1992, και για το έτος 1997, η Επιτροπή εκτιμά ότι αύξηση ύψους 5 % ανά έτος επιβάλλεται. Η παράβαση εντατικοποιήθηκε κατά την περίοδο 1993 ως 1996, κατά την οποία ελήφθησαν μέτρα που όξυναν την παράβαση. Για έκαστο έτος αυτής της περιόδου, η Επιτροπή εκτιμά ότι είναι ενδεδειγμένη ετησίως αύξηση αντίστοιχη με το 10 % κατ' ανώτατο όριο. Αυτό δικαιολογείται την αύξηση του αναφερομένου στην αιτιολογική σκέψη 215 ποσού κατά 35 εκατομμύρια Ecu ώστε να προκύπτει ποσό 85 εκατομμύρια Ecu.

(218) Πρόσθετα, για τον καθορισμό του προστίμου πρέπει να υπολογισθούν οι επιβαρυντικοί και ελαφρυντικοί παράγοντες.

(219) Η Επιτροπή, σε σχέση με την κατάσταση που επικρατεί στην Ιταλία, επεσήμανε σε δύο επιστολές της [(επιστολή της ΓΔ IV της 24ης Φεβρουαρίου 1995 (*D/12803) και 2ας Μαΐου 1995 (*D/15797)] προς την Volkswagen AG, ότι η απαγόρευση/παρεμπόδιση των παράλληλων εξαγωγών από την Ιταλία αποτελεί παράβαση των κοινοτικών κανόνων ανταγωνισμού. Από σημείωμα με θέμα «Reimporte Italien» της 24ης Μαρτίου 1995, το οποίο ανακαλύφθηκε κατά τη διάρκεια του ελέγχου από την Επιτροπή (βλέπε υποσημείωση 91) προκύπτει ότι τουλάχιστον η πρώτη επιστολή της Επιτροπής αποτέλεσε αντικείμενο διαβουλεύσεων μεταξύ VW και Audi, χωρίς οι επιχειρήσεις να αντιληφθούν τις νομικές συνέπειες. Είναι γεγονός οτι η Autogerma έστειλε μία εγκύκλιο προς τους αντιπροσώπους, με ημερομηνία 16 Μαρτίου (βλέπε υποσημείωση 68), της οποίας στάλθηκε αντίγραφο στην Επιτροπή, υπενθυμίζοντας στους αντιπροσώπους τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 123/85 και των συμβολαίων τους. Στη πραγματικότητα ωστόσο δεν καταργήθηκαν οι προγενέστερες επιβεβλημένες παρεμποδίσεις πωλήσεων σε καταναλωτές και μεσάζοντες. Συγκεκριμένα, τα συμβόλαια διανομής δεν προσαρμόσθηκαν καταλλήλως. Το γεγονός ότι η Volkswagen δεν τερμάτισε την παράβαση κατόπιν απολαβής των επιστολών της Επιτροπής και ταυτόχρονα άφηνε την Επιτροπή να πιστεύει ότι είχε τερματίσει την παράβαση εκτιμάται ως επιβαρυντικός παράγοντας για τον καθορισμό του προστίμου.

(220) Η εκμετάλλευση προς την Volkswagen της οικονομικής εξάρτησης που υπάρχει μεταξύ ενός παραγωγού αυτοκινήτων και των αντιπροσώπων του με σκοπό την παρεμπόδιση και απαγόρευση/παρεμπόδιση πωλήσεων των αντιπροσώπων σε καταναλωτές που δεν κατοικούν την περιοχή ως ορισμένη στο συμβόλαιο τους αποτελεί πρόσθετος επιβαρυντικός παράγοντας. Ως αποτέλεσμα, μεγάλος αριθμός Ιταλών αντιπροσώπων, ανεξαρτήτων επιχειρήσεων και νομικώς και οικονομικώς, υπέστησαν μείωση του κύκλου εργασιών τους, σε ορισμένες περιπτώσεις αρκετά σημαντικές. Η πίεση που ασκήθηκε από την Volkswagen και τις εταιρείες του ομίλου της εναντίον των αντιπροσώπων κορυφώθηκε όταν απειλήθηκαν πάνω από 50 αντιπρόσωποι με ακύρωση των συμβολαίων τους εφόσον συνέχιζαν τις πωλήσεις σε ξένους πελάτες, εκ των οποίων καταναλωτές. Τελικά, 12 συμβόλαια ακυρώθηκαν, διακινδυνεύοντας την ύπαρξη των επιχειρήσεων (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 93, 142 και 177).

(221) Έχοντας υπόψη όλες τις επιβαρυντικές παριστάσεις, δικαιολογείται μια αύξηση του βασικού ποσού του προστίμου κατά 20 %, δηλαδή 17 εκατομμύρια Ecu.

(222) Η ιταλική λίρα υποτιμήθηκε σημαντικά δύο φορές, το Σεπτέμβριο του 1992 και το Μάρτιο του 1995.

Σε ανακοίνωση ([167]) με θέμα τις επιπτώσεις των διακυμάνσεων των συναλλαγματικών ισοτιμιών στην εσωτερική αγορά, η Επιτροπή είχε διαπιστώσει ότι η βιομηχανία αυτοκινήτων επηρεάζεται σημαντικά από τις συναλλαγματικές διακυμάνσεις, και ότι οι επιχειρηματίες των κρατών με υπερτιμημένο νόμισμα αντιμετωπίζουν δυσκολίες κατά τις εξαγωγές προς τα κράτη με υποτιμημένο νόμισμα.

Ωστόσο, στην ίδια ανακοίνωση, η Επιτροπή σαφώς δήλωσε ότι οι πρακτικές υπό μορφή παρεμπόδισης των παράλληλων εισαγωγών που πραγματοποιούνται λόγω διακυμάνσεων των συναλλαγματικών ισοτιμιών αντιβαίνουν σαφέστατα στο κοινοτικό δίκαιο ανταγωνισμού.

Επομένως, η υποτίμηση της ιταλικής λίρας δεν απαλλάσει επ' ουδενί λόγο τη Volkswagen από την υποχρέωση συμμόρφωσης προς το δίκαιο ανταγωνισμού.

Κατά συνέπεια, ο λόγος αυτός δεν αποτελεί ελαφρυντικό παράγοντα για τον προσδιορισμό του προστίμου,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η Volkswagen AG μαζί με τις θυγατρικές της επιχειρήσεις Audi AG και Autogerma SpA παρέβησαν τις διατάξεις του άρθρου 85 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ, διότι συνήψαν με τους ιταλούς αντιπροσώπους του δικτύου διανομής συμφωνίες με σκοπό την απαγόρευση ή την παρεμπόδιση των πωλήσεων προς τελικούς καταναλωτές, που ενεργούσαν είτε δι' ίδιον λογαριασμό είτε μέσω μεσαζόντων, και προς άλλους αντιπροσώπους του δικτύου διανομής εγκατεστημένους σε άλλα κράτη μέλη.

Άρθρο 2

Η Volkswagen AG υποχρεούται να θέσει τέλος στη διαπιστωθείσα στο άρθρο 1 παράβαση αμέσως μετά την επίδοση της παρούσας απόφασης και δεν έχει δικαίωμα να την αντικαταστήσει με περιορισμούς που αποβλέπουν στον ίδιο σκοπό. Ειδικότερα, η Volkswagen AG υποχρεούται το αργότερο εντός δύο μηνών από την επίδοση της παρούσας απόφασης:

α) να τροποποιήσει τη σύμβαση αντιπροσωπείας με τους ιταλούς αντιπροσώπους κατά τρόπον ώστε η καταβολή των πριμοδοτήσεων να μην εξαρτάται από το αν ένα όχημα πωλείται εντός συμβατικής περιοχής ή σε άλλο κράτος μέλος·

β) να γνωστοποιήσει με εγκύκλιο στους ιταλούς αντιπροσώπους την άρση της ρύθμισης των περιθωρίων κέρδους που θεσπίστηκε με τις εγκυκλίους της 20ής Οκτωβρίου 1994 και της 2ας Νοεμβρίου 1994, σχετικά με το ότι το περιθώριο είναι πιο περιορισμένο στην περίπτωση πώλησης ενός οχήματος σε άλλο κράτος μέλος απ' ό,τι στην περίπτωση πώλησης εντός της συμβατικής περιοχής·

γ) να γνωστοποιήσει με εγκύκλιο στους ιταλούς αντιπροσώπους την άρση όλων των περιορισμών ως προς τις διασταυρούμενες παραδόσεις σε αντιπροσώπους σε άλλα κράτη μέλη και να τους επισημάνει ότι δεν απαιτείται πλέον συναίνεση του εισαγωγέα καθώς και ότι δεν υπάρχει πλέον κίνδυνος κυρώσεων με τη μορφή του περιορισμένου εφοδιασμού με αυτοκίνητα ή καταγγελίας της σύμβασης αντιπροσωπείας στην περίπτωση που ένας αντιπρόσωπος πωλήσει αυτοκίνητο σε τελικό καταναλωτή από άλλο κράτος μέλος, παρουσιαζόμενο αυτοπροσώπως ή εκπροσωπούμενο από εξουσιοδοτημένο μεσάζοντα·

δ) να γνωστοποιήσει με εγκύκλιο προς όλους τους αντιπροσώπους του δικτύου διανομής VW/Audi εντός της Κοινότητας, την άρση όλων των περιορισμών ως προς τις διασταυρούμενες παραδόσεις από την Ιταλία σε άλλα κράτη μέλη·

ε) να δώσει εντολή στην θυγατρική της επιχείρηση Audi AG να αποστείλει εγκύκλιο με το περιεχόμενο των στοιχείων α) έως δ) στους συμβεβλημένους με αυτή αντιπροσώπους στην Κοινότητα και να δώσει εντολή στην θυγατρική της επιχείρηση Autogerma SpA να αποστείλει εγκύκλιο με το περιεχόμενο των στοιχείων α) έως γ) στους συμβεβλημένους με αυτή αντιπροσώπους στην Ιταλία.

Άρθρο 3

Επιβάλλει στην Volkswagen AG, εξαιτίας της σοβαρότητας της παράβασης του άρθρου 85 παράγραφος 1 σης συνθήκης ΕΚ πρόστιμο ύψους 102 εκατομμυρίων Ecu.

Άρθρο 4

Το καθοριζόμενο στο άρθρο 3 πρόστιμο καταβάλλεται εντός τριών μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης σε Ecu στον ακόλουθο λογαριασμό της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων:

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

Μετά τη λήξη της προθεσμίας καταβάλλονται τόκοι υπερημερίας. Οι τόκοι υπολογίζονται με βάση επιτόκιο το οποίο χρεώνεται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Νομισματικής Συνεργασίας για τις πράξεις του σε Ecu κατά την πρώτη εργάσιμη ημέρα του μηνός κατά την οποία εκδόθηκε η απόφαση, προσαυξημένο κατά 3,5 %, ήτοι συνολικά 7,75 %.

Άρθρο 5

Όσον αφορά τις αναφερόμενες στο άρθρο 2 υποχρεώσεις, επιβάλλεται στη Volkswagen AG χρηματική ποινή ύψους 1 000 Ecu για κάθε ημέρα μη συμμόρφωσης προς την παρούσα απόφαση. Η υπερημερία αρχίζει από τη λήξη της δίμηνης προθεσμίας που προβλέπεται για τη συμμόρφωση προς την παρούσα απόφαση.

Άρθρο 6

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Volkswagen AG, D-38436 Wolfsburg.

Η παρούσα απόφαση αποτελεί εκτελεστό τίτλο κατά την έννοια του άρθρου 192 της συνθήκης.

Βρυξέλλες, 28 Ιανουαρίου 1998.

Για την Επιτροπή

Karel VAN MIERT

Μέλος της Επιτροπής

Υποσημειώσεις

(Τα αναφερόμενα στις υποσημειώσεις έγγραφα που φέρουν * χαρακτηρίστηκαν από τα μέρη ως «εμπιστευτικά», όσα δε φέρουν ** χαρακτηρίστηκαν από τα μέρη ως «άκρως εμπιστευτικά»).

(1) ΕΕ 13 της 21. 2. 1962, σ. 204/62.

(2) ΕΕ 127 της 20. 8. 1963, σ. 2268/63.

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

(4) Εσωτερική ανακοίνωση/σημείωμα της 3. 3. 1994 (Volkswagen, AU-GK D 3)· Εσωτερική ανακοίνωση/σημείωμα: *Reimporte Audi,* της 10. 5. 1994 (Volkswagen, AU-VE G D 38).

(5) Έγγραφο: *In Deutschland zugelassene Re-Importfahrzeuge (Italien),* της 6. 4. 1995 (Volkswagen, VW-DB B 9 Sekretariat Santelmann, φάκελος «Re-Importe»)· εσωτερική ανακοίνωση/σημείωμα: *Re-Importe Audi,* της 8. 5. 1995 (Volkswagen, AU-VE D 106).

(6) Εσωτερική ανακοίνωση/σημείωμα: *Reimporte,* της 3. 3. 1994 (Volkswagen, AU-GK D 3)· εσωτερική ανακοίνωση/σημείωμα: *Reimporte Audi,* της 10. 5. 1994 (Volkswagen, AU-VE G D 38)· εσωτερική ανακοίνωση/σημείωμα: *Re-Importe Audi,* της 9. 2. 1995 (Volkswagen, AU-VE C D 78)· εσωτερική ανακοίνωση/σημείωμα: *Re-Importe Audi,* της 8. 5. 1995 (Volkswagen, AU-VE D 106)· εσωτερική ανακοίνωση/σημείωμα: *Re-Importe Audi,* της 21. 8. 1995 (VW, AU-KS B 6).

(7) Εσωτερική ανακοίνωση/σημείωμα: *Reimporte* της 3. 3. 1994 (Volkswagen, a.a.O./υποσημείωση 4)· εσωτερική ανακοίνωση/σημείωμα: *Re-Importe VW,* της 8. 5. 1995 (Volkswagen, AG 000345).

(8) Έγγραφο: *Graumarkt/Projekt,* της 1/95 (Audi, AU-VE C D 85)· έγγραφο: *Graumarkt Italien* της 5. 2. 1995 (Audi, AU-VE C D 86)· έγγραφο: *Vendite veicoli nuovi fuori territorio,* της 17. 2. 1995 (Audi, AU-VE G D 28).

(9) Εσωτερική ανακοίνωση/σημείωμα: *Reimporte,* της 3. 3. 1994 (Volkswagen, a.a.O./υποσημείωση 4)· Übersicht: *In Deutschland zugelassene Re-Importfahrzeuge (Italien),* της 6. 4. 1995, (Volkswagen VM-DB B 9 Sekretariat Santelmann, Akte «Re-Importe»)· εσωτερική ανακοίνωση/σημείωμα: *Re-Importe VW,* της 8. 5. 1995 (Volkswagen, a.a.O./υποσημείωση 7).

(10) Εσωτερική ανακοίνωση/σημείωμα: *Reimporte* της 3. 3. 1994 (Volkswagen, a.a.O./Fn 4)· εσωτερική ανακοίνωση/σημείωμα: *Re-Importe Audi,* της 8. 5. 1995 (Volkswagen, a.a.O./υποσημείωση 6).

(11) Οι τιμές των αυτοκινήτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, ΓΔ IV-Ανταγωνισμός, διάφορες εκδόσεις.

(12) Λεπτομέρειες για τα μοντέλα και τους υπολογισμούς υπάρχουν στα κατά καιρούς ανακοινωθέντα τύπου: IP(93) 545 της 1. 7. 1993· IP(93) 1201 της 22. 12. 1993· IP(94) 704 της 26. 7. 1994· IP/95/50 της 19. 1. 1995· IP/95/768 της 24. 7. 1995 και IP/96/145 της 15. 2. 1996. Στοιχεία για την Αυστρία υπάρχουν από την προσχώρησή της, την 1.1.1995, και μετά.

(13) ΕΕ L 15 της 18. 1. 1985, σ. 16, και ΕΕ L 145 της 29. 6. 1995, σ. 25.

(14) Επιστολή προς τη Volkswagen: *Parallelexporte,* της 21. 9. 1994 (Autogerma, AG 000878). Το κείμενο που αναφέρεται εδώ και στην αιτιολογική σκέψη 176 έχει ως εξής:

«. . . Ολόκληρο το ιταλικό δίκτυο διανομής άγχεται όσον αφορά την επίτευξη των στόχων και την ανάγκη διατήρησης των μέχρι τούδε επιτυχιών στον τομέα των πωλήσεων. Η ανάγκη αυτή εξώθησε ορισμένους συνεργάτες μας που υφίστανται πιέσεις από εξωτερικά δίκτυα πωλήσεων (μεταξύ των οποίων πολλοί αλλοδαποί αντιπρόσωποι αυτοκινήτων Volkswagen και Audi), στην πραγματοποίηση πωλήσεων και εκτός της ζώνης που καλύπτουν δια συμβάσεως, ορισμένες, μάλιστα, φορές και στο εξωτερικό.

Συνεπώς, η παρέμβαση της Autogerma έχει ως στόχο να τηρούν οι έμποροι των Volkswagen/Audi τις συμβατικές περιοχές, μέσω της διεξαγωγής ελέγχων εκπλήρωσης των συμβατικών υποχρεώσεων, ιδίως όσον αφορά τις πωλήσεις στις ίδιες τις συμβατικές περιοχές, σε όλες τις συμβεβλημένες επιχειρήσεις (εξαιτίας της μη εκπλήρωσης των συμβατικών υποχρεώσεων έγινε καταγγελία 6 συμβάσεων αντιπροσωπείας λαμβάνοντας υπόψη τις προβλεπόμενες προς τον σκοπό αυτόν προθεσμίες, σύμφωνα με τις οποίες οι συμβάσεις λήγουν στα τέλη του 1994 και τα μέσα του 1995). Σε σχέση με ορισμένους άλλους αντιπροσώπους προτιθέμεθα, βάσει των στοιχείων που προέκυψαν από τους ελέγχους όσον αφορά τις παραδόσεις, να επικαλεσθούμε την μη εκπλήρωση των συμβατικών υποχρεώσεων προκειμένου να συγκεντρώσουμε αναλυτικότερα στοιχεία σχετικά με τους τελικούς καταναλωτές των αυτοκινήτων.

Η διαδικασία αυτή θα τύχει περαιτέρω επεξεργασίας στο δίκτυό μας. Το πρόγραμμα προβλέπει μια νέα διάρθρωση των περιθωρίων κέρδους με την οποία το ποσοστό των "maggiori-sconti" (πριμ) —το οποίο εξαρτάται από την εκπλήρωση των συμβατικών υποχρεώσεων από ποσοτική και ποιοτική άποψη— αυξάνεται ενώ μειώνεται το σταθερό ποσοστό επί των τιμολογίων πώλησης. Με τον τρόπο αυτόν επιτυγχάνεται κατανομή των περιθωρίων. . ..

Συνημμένο έγγραφο στην επιστολή COMIORG/EP/st. της 21.9.1994

Πωλήσεις εκτός των συμβατικών περιοχών ή/και εξουσιοδοτημένων διαύλων

Προληπτικά μέτρα	*Έλεγχοι*	*Κυρώσεις*
1. Γενικές οδηγίες	1. Έλεγχος των αδειών/πωλήσεων	1. Προφορική προειδοποίηση
2. Άμεσες οδηγίες για κάθε περίπτωση/Unterreedung	2. Έλεγχος	2. Γραπτή προειδοποίηση
3. Γραπτή σύσταση για την τήρηση των συμβατικών υποχρεώσεων	3. Έρευνες εκτός της συμβατικής περιοχής	3. Διακοπή του maggior-sconto (πριμ)
		4. Καταγγελία σύμβασης . . .»

([15]) Επιστολή ** προς τη Volkswagen: *Measures to control and prevent reexport,* της 26. 9. 1994 Autogerma (AG 000905). Το κείμενο έχει ως εξής:

«. . . σε συνέχεια της συζήτησής μας στη Βερόνα την Πέμπτη 15 και την Παρασκευή 16 Σεπτεμβρίου (κ.κ. Schlesinger, Bertino, De Simone, Wichmann και Kuhn) και των τηλεφωνημάτων που ακολούθησαν σχετικά με το θέμα, επιβεβαιώνουμε με την παρούσα τα κυριότερα μέτρα που έλαβε η Autogerma για τον έλεγχο και την πρόληψη των επανεξαγωγών:

— Εγκύκλιοι με τις οποίες εξηγούνται στους εμπόρους τα όρια που θεσπίζουν οι κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 123/85.

— Δυσανάλογη αύξηση των τιμών καταλόγου (με τις γνωστές συνέπειες όσον αφορά το δείκτη τιμών και τον όγκο πωλήσεων).

— Διεξαγωγή ελέγχων στις ύποπτες αντιπροσωπείες.

— Σύσταση του προέδρου της Autogerma στη συνάντηση αντιπροσώπων στη Βερόνα στις 14 Ιουλίου 1994 να πωλούν τα εισαγόμενα αυτοκίνητα στην Ιταλία και κυρίως στην συμβατική τους περιοχή.

— Ίδια σύσταση στη συνάντηση της ομάδας των εμπορικών αντιπροσώπων στη Βερόνα στις 27 Ιουλίου.

— Το θέμα εθίγη εκ νέου από τον πρόεδρο της Autogerma με την ευκαιρία του συνεδρίου για το νέο Polo στις 3 και 4 Σεπτεμβρίου στο Παρίσι.

— Επίσης, στο συμβούλιο αντιπροσώπων που συνήλθε στο Παρίσι στις 4 Σεπτεμβρίου, ο κ. Schlesinger μίλησε χωρίς περιστροφές με σκοπό να αποφευχθεί η επανεξαγωγή του νέου Polo και γενικά αυτοκινήτων που εισάγει η Autogerma.

— Με εσωτερικό υπόμνημα στις 28 Ιουνίου προς τη διοίκηση της Autogerma, ο πρόεδρος αναλαμβάνει ο ίδιος την έγκριση του τριμηνιαίου πριμ για όλες τις εκτός της συμβατικής περιοχής πωλήσεις.

— Το τριμηνιαίο πριμ, που η καταβολή του ανεστάλη για όλες τις εκτός της συμβατικής περιοχής πωλήσεις θα καταβάλλεται από το επόμενο τρίμηνο μόνον βάσει της εγγραφής των αυτοκινήτων στο μητρώο (άδειας) κυκλοφορίας.

— Επίσης για τις ενέργειες προώθησης των πωλήσεων που είναι κυρίως υπέρ του τελικού καταναλωτή, η έκδοση ιταλικής άδειας κυκλοφορίας είναι απαραίτητη για την υποστήριξη που γενικά λαμβάνει τη μορφή εξαρτημάτων, υπόσχεσης επαναγοράς ή ευκολιών πληρωμής.

— Οι παραγγελίες των αντιπροσώπων ελέγχονται καθημερινά. Οι παραγγελίες που υπερβαίνουν το 10 % της ζήτησης απαιτούν ειδική έγκριση για να γίνουν αποδεκτές.

— Επιστολές αποστέλλονται ειδικά στους αντιπροσώπους που ασχολούνται με επανεξαγωγές.

— Ύποπτοι ξένοι αγοραστές πρέπει να υπογράφουν δήλωση με την οποία αναλαμβάνουν την υποχρέωση να μην μεταπωλήσουν το αυτοκίνητο πριν την παρέλευση κάποιου ελάχιστου αριθμού μηνών και στο πωλητήριο συμβόλαιο περιλαμβάνονται κυρώσεις.

— Οι συμβάσεις των αντιπροσώπων που υποτροπιάζουν καταγγέλονται (μέχρι στιγμής έχουν γίνει 6 καταγγελίες). Σε κάθε περίπτωση το μέτρο αυτό θα εφαρμοσθεί προσεκτικά προκειμένου να αποφευχθούν τα δικαστήρια και το κόστος που συνεπάγονται και από άποψη εικόνας της επιχείρησης. Προς το παρόν η αντικατάσταση αντιπροσώπων είναι δύσκολη ή αδύνατη. Αυτό σημαίνει πρόσθετα προβλήματα στην κάλυψη της περιοχής.

— Αύξηση των αποθεμάτων της Autogerma προκειμένου να μειωθούν οι επενδύσεις των αντιπροσώπων. Με τον τρόπο αυτόν αποφεύγεται η αναζήτηση ανεπιθύμητων διεξόδων για την πραγματοποίηση πωλήσεων από μέρους των αντιπροσώπων.

Χάρη στην πολιτική αυτή η Autogerma εξακολουθεί να έχει πολύ παλιά απώλητα αποθέματα:

αυτοκίνητα ηλικίας άνω των 14 μηνών	41
αυτοκίνητα ηλικίας άνω των 13 μηνών	48
αυτοκίνητα ηλικίας άνω των 12 μηνών	323
αυτοκίνητα ηλικίας άνω των 11 μηνών	656
αυτοκίνητα ηλικίας άνω των 10 μηνών	915
αυτοκίνητα ηλικίας άνω των 9 μηνών	1 460
Σύνολο	3 443

— Όλες οι ενέργειες προώθησης των πωλήσεων που αναπτύσσονται προσθέτουν αξία στα αυτοκίνητα που φέρουν εξαρτήματα. Με τον τρόπο αυτόν οι αντιπρόσωποι δεν χρειάζονται πρόσθετο περιθώριο για την επανεξαγωγή.

— Επιτόπιοι εκπρόσωποι παρακολουθούν επίσης την κατάσταση και αναφέρουν, τις επανεξαγωγές των αντιπροσώπων που ανακαλύπτουν.

— Η διανομή του νέου Polo θα ελέγχεται αυστηρότατα. Οι αντιπρόσωποι με βεβαρημένο παρελθόν ως προς την επανεξαγωγή θα υποστούν περικοπές στον εφοδιασμό.

— Το τμήμα προώθησης των πωλήσεων μελετά νέους τρόπους δράσης ειδικά για την Ιταλία, άγνωστους στο εξωτερικό. Τα νέα μέτρα θα τεθούν σε εφαρμογή το 1995.

Είμαστε πεπεισμένοι ότι με τα μέτρα αυτά θα μειωθούν δραστικά οι επανεξαγωγές αυτοκινήτων στη Γερμανία εφόσον ληφθούν μέτρα και κατά των Γερμανών αντιπροσώπων που αναζητούν συνεχώς νέα αυτοκίνητα ερχόμενοι απευθείας σε επαφή με τους αντιπροσώπους μας και εφόσον απαγορευθεί σε επιχειρήσεις όπως η VAGAS να κάνουν ενδιαφέρουσες προσφορές στους αντιπροσώπους μας που σημειώνουν ζημίες . . .».

([16]) Σημείωμα: *Maßnahmen durch Autogerma zur Vermeidung von Re-Exporten,* της 6. 2. 1995 (Volkswagen, VW-KH HDK Re-Exporte). Το κείμενο έχει ως εξής:

«. . .

— γραπτές πληροφορίες (εμπορικού χαρακτήρα) σχετικά με την κοινοτική οδηγία (ΕΟΚ) αριθ. 123/85,

— επανειλημμένοι έλεγχοι διαφόρων εμπόρων, αποτρεπτικές παραινέσεις, περικοπή των πριμοδοτήσεων, 11 καταγγελίες συμβάσεων (διακινδυνευμένες πωλήσεις: περίπου 8 800 οχήματα το 1995) — βλέπε συνημμένο έγγραφο,

— πριμοδότηση (τριμηνιαία) καταβαλλόμενη βάσει της καταχώρησης των πωληθέντων αυτοκινήτων στο μητρώο κυκλοφορίας της περιοχής,

— δυσανάλογη αύξηση των τιμών καταλόγου,

— αποφυγή της "μετατόπισης" σε επίπεδο λιανικής,

— "διάσπαση περιθωρίων" στο Polo A 03

  — 8 % αμέσως επί του τιμολογίου

  — 5 % απόδειξη εγγραφής στο μητρώο κυκλοφορίας της περιοχής

  — 3 % πριμοδότηση (στόχοι, ικανοποίηση πελατών, πρότυπα της επιχείρησης)

— άλλα (βλέπε επιστολή AG της 26. 9. 1994) . . .».

([17]) Ανακοίνωση: *Grauimporte Italien,* της 12. 12. 1994 (Audi, AU-DH C Doc 1).

([18]) Σημείωση: *Measures to control and prevent reexport,* της 15. 3. 1995 (Autogerma, AG 000253):

«Μέτρα επιτήρησης και παρεμπόδισης της επανεξαγωγής αυτοκινήτων

Περίοδος	Μέτρα παρεμπόδισης	Περίοδος	Μέτρα επιτήρησης	Περίοδος	Κυρώσεις
15.10.91-28.1.93-1.7.93 11.8.93-12.10.93-15.10.93 6.6.94-21.3.95 (ολοκλήρωση)	Εγκύκλιος σχετικά με τα όρια βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 123/85	Από το 2ο τριμ. του 94	Παράδοση και έλεγχος καταχώρησης	Προσωρινό	Συναντήσεις με αντιπροσώπους και συστάσεις
Προσωρινό	Επείγουσα σύσταση σχετικά με τη γενική συνέλευση	Από το 2ο τριμ. του 94	Έλεγχος στους ύποπτους αντιπροσώπους	07.12.1993 και 24.2.1995	Προειδοποιητικές επιστολές
Προσωρινό	Επείγουσα σύσταση για τη συνάντηση με τους εμπόρους	Από το 2ο τριμ. του 94	Καθημερινός έλεγχος των παραγγελιών από αντιπροσώπους	Από το 3ο τριμ. του 93	Αναστολή των τριμηνιαίων πριμ για πωλήσεις εκτός επικρατείας
		Από το 2ο τριμ. του 94	Απαίτηση προσκόμισης αποδεικτικού καταχώρησης για την καταβολή των μέτρων προώθησης	Από το 1ο τριμ. του 95	Τριμηνιαία πριμ κύκλου εργασιών μόνο για τις νέες άδειες κυκλοφορίας
		Από το 3ο τριμ. του 94	Έλεγχος των πωλήσεων Polo και A4	Από 6/94	Καταγγελία της σύμβασης με τον αντιπρόσωπο

Τα στοιχεία σχετικά με τις χρονικές περιόδους στο παρόν σημείωμα διαβάζονται ως εξής:

«2ο F.M.P. 94» σημαίνει «"δεύτερος τέταρτος μήνας" περίοδος 94», επομένως τα μέτρα άρχισαν να ισχύουν την 1. 5. 1994·

«3ο F.M.P. 94» σημαίνει «"τρίτος τέταρτος μήνας" περίοδος 94», επομένως τα μέτρα άρχισαν την 1. 9. 1994·

«3ο F.M.P. 93» σημαίνει «"τρίτος τέταρτος μήνας" περίοδος 93», επομένως τα μέτρα άρχισαν την 1. 9. 1993·

«1ο F.M.P. 95» σημαίνει «"πρώτος τέταρτος μήνας" (προφανώς ξεχάστηκε η λέξη περίοδος) 95», επομένως τα μέτρα άρχισαν την 1. 1. 1995.

([19]) Βλέπε π.χ. την επιστολή προς την Audi: *Ermittlung von Reimporten,* της 3. 5. 1994 (KBA, AU-VE D 113).

([20]) Επιστολή προς την Audi: *Ermittlung von Reimporten,* της 20. 4. 1994 (KBA, AU-VE D 114).

([21]) Ηλεκτρονικό ταχυδρομείο: (*Re-) Importe, Herstellerbescheinigungen,* της 26. 1. 1995 (Audi, AU-KS B 9).

([22]) Π.χ. έγγραφο: *Reexporte VW 1993,* της 30. 3. 1994 (Autogerma, AG 000184).

([23]) Οι αριθμοί αμαξώματος προέρχονται κυρίως από τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης που εκδίδονται από τον κατασκευαστή για τον πελάτη ή από τους διανομείς που δεν ανήκουν στο δίκτυο και ενεργούν για λογαριασμό του πελάτη. Το πιστοποιητικό αυτό υποβάλλεται στις γερμανικές αρχές για την έκδοση άδειας κυκλοφορίας (βλέπε την ανακοίνωση προς την Autogerma: *Von Privatpersonen (Firmen oder verdächtigen Personen) angeforderte Herstellerbescheinigungen,* χωρίς ημερομηνία (Audi, AU-VE G D 19)· τις ανακοινώσεις προς την Autogerma: *Reimporte,* της 12. 1. και 17. 1. 1995 (Audi, AU-MW 11). Σύμφωνα με την οδηγία του ομοσπονδιακού υπουργείου μεταφορών, η υποβολή πιστοποιητικού συμμόρφωσης (ή μιας «κατάστασης δεδομένων») απαιτείται από την 1. 12. 1994 για όλα τα εισαγόμενα ή επανεισαγόμενα αυτοκίνητα (βλέπε ηλεκτρονικό ταχυδρομείο *(Re-) Importe, Herstellerbescheinigungen,* της 26. 1. 1995 (Audi, AU-KS B 9), παρά το γεγονός ότι η σχετική οδηγία δεν έχει ακόμη τεθεί σε εφαρμογή σε όλα τα ομόσπονδα κράτη (φαξ προς την Audi: *Verfahren gegen Reimporteure,* της 24. 3. 1995 (Volkswagen, AU-GK E 4).

([24]) Π.χ. Ηλεκτρονικό ταχυδρομείο προς την Autogerma: *RE-Import,* της 26. 4. 1994 (Audi, AU-GK 3)· σημείωση: *Re-Import Italien,* της 19. 8. 1994 (Audi, AU-GK D 3)· ανακοίνωση προς την Autogerma: *Fahrzeug-Kaufverträge,* 26. 1. 1995 (Audi, AU-MW D 27)· Ηλεκτρονικό ταχυδρομείο προς την Autogerma: *fabrgestellnr,* της 15. 3. 1995 (Audi, AU-VE D 63)· Ηλεκτρονικό ταχυδρομείο προς την Autogerma: *fabrgestellnr,* της 21. 3. 1995 (Audi, AU-VE G D 62).

([25]) Επιστολή (φαξ) προς την Audi: *Parallel-Markt,* της 21. 3. 1995 (Autogerma, AU-VE C D 60).

([26]) Επιστολή προς την Autogerma: *Verkauf von Volkswagen und Audi Fahrzeugen an gewerbliche Wiederverkäufer,* της 18. 1. 1995 (Volkswagen, AG 000333).

([27]) Ηλεκτρονικό ταχυδρομείο προς την Audi: *A4 Privat,* της 24. 2. 1995 (Audi, AU-MW D 3).

([28]) Ανακοίνωση: *Anschreiben Graumarkt),* της 16ης Μαρτίου 1995 και σχετική εγκύκλιος προς τους αντιπροσώπους, της 14ης Μαρτίου 1995 (Audi, AU-GK D 3).

([29]) Η *Porsche Austria Gesellschaft m.b.H. & Co.* αποτελεί το γενικό εισαγωγέα αυτοκινήτων Volkswagen, Audi και Porsche στην Αυστρία.

([30]) Φαξ προς την Audi: *Grauimport,* της 18. 5. 1995 (Porsche Austria, AU-VE 2).

([31]) Φαξ προς την Audi: *Grauimporte,* της 27. 3. 1995 (Prosche Austria, AU-VE 5 και WV-KH K-15 HDK, φάκελος *Re-exporte*)· στο ίδιο πλαίσιο, φάξ προς την Autogerma, της 5. 7. 1995 (Porsche Austria, AU-VE D 137).

([32]) Ανακοίνωση: *Reimporte· Standard-Schreiben, της* 27. 1. 1994 (Audi, AU-DH C Doc 7).

([33]) Π.χ. επιστολή προς την Wieser, της 17. 2. 1995 (Audi, AU-KS A 2), επιστολές προς την Petersen, της 3. 4. και 10. 4. 1995 (AU-MW D 3)

([34]) Σημείωμα: *Empfehlungen für Korrespondenzfälle και* Auskünfte bei Anfragen europäischer Privatkunden, χωρίς ημερομηνία (Volkswagen, VW-KH K 35 και 36).

([35]) Φαξ προς την Autogerma: *Kunde N. Lenz,* της 9. 6. 1995 (Volkswagen, VW-KH K 26).

([36]) Π.χ. επιστολή προς την Autogerma: *Auto Pedross* — Verkoop an deutsche Privatkunden, της 1. 3. 1995 (Volkswagen, VW-SR R 20)· επιστολή προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή: *Beschwerde,* της 27. 4. 1995 (Bernhard, VW-DB B 18)· σημείωμα: *Anruf eines Kunden,* της 7. 7. 1995 (Volkswagen, VW-KH K-38)· επιστολή προς την Audi: *Kauf eines Audi in Italien,* της 8. 8. 1995 (Simon, AU-VE G D 12)· φάξ προς την Autogerma: *Kunde Keppler,* της 14. 8. 1995 (Volkswagen, AG 000530).

([37]) Π.χ. επιστολή προς την Autogerma, της 7. 2. 1995 (Friedrich, AG 000202).

([38]) Επιστολή προς την Friedrich: *Kauf eines Polo,* της 24. 2. 1995 (Autogerma, AG 000200/Fn 37), σε σχέση με την εν λόγω επιστολή η Autogerma διαβεβαίωση τη Volkswagen ως προς τις παραδόσεις: «. . . η κατάσταση ως προς τις παραδόσεις τεσσάρων μοντέλων μεταξύ των οποίων και τα Polo και Audi A4 είναι δραματική» και συνέστησε την παραπομπή των πελατών σε γερμανούς αντιπροσώπους (φάξ προς τη Volkswagen: *Briefe von H. Dieter Friedrich),* της 27. 1. 1995 (Autogerma, AG 000204/υποσημείωση 37).

([39]) Π.χ. επιστολή προς τη Baur: *Autokauf in Italien,* της 14. 6. 1995 (Autogerma, AG 000269).

([40]) Π.χ. επιστολή προς τη Volkswagen: *Parallelexporte,* της 21. 9. 1994 (Autogerma, a.a.O./υποσημείωση 14).

([41]) Π.χ. φάξ προς Autogerma: *Händleraudits Re-Importe Italien,* της 26. 11. 1993 (Volkswagen, AG 000054)· επιστολή προς την Audi: *Export von Parallelfahrzeugen,* της 30. 1. 1995 (Autogerma, AG 000195).

([42]) Σημείωμα: *Measures to control and prevent reexport,* της 15. 3. 1995 (Autogerma a.a.O./Fn 18)· επιστολή ** προς την Audi: *Measures to control and prevent reexport,* της 26. 9. 1994 (Autogerma· a.a.O./Fn 15)· σημείωμα: *Maßnahmen der Autogerma zur Unterbindung von Reexporten aus Italien,* της 31. 1. 1994 (Autogerma, VW-SR R 6)· πρωτόκολλο/έκθεση: *Besuch bei Autogerma,* της 10. 2. 1995 (Audi, AU-MW D 37).

([43]) Π.χ. επιστολή ** προς τη Volkswagen: *Measures to control and prevent reexport,* της 26. 9. 1994 (Autogerma, AG 000634).

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

([45]) Π.χ. εσωτερικό σημείωμα *: *«Visita alla Concia Necker di Milano/MI — controllo dell'attività di vendita»,* της 17. 12. 1993 (S.E.V.O., AG 000223)· εσωτερικό σημείωμα: *«Attività di vendita della Concessionaria Dorigoni di Trento»,* της 17. 12. 1993 (S.E.V.O., AG 000480).

([46]) Επιστολή προς την Audi: *Attività di vendita in Paesi esteri,* της 4. 10. 1993 (Autogerma, AG 000840).

([47]) Πρακτικά/έκθεση: *Besuch bei Autogerma,* της 10. 2. 1995 (Audi, a.a.O./υποσημείωση 42).

([48]) Επιστολή προς τη Volkswagen: *Measures to control and prevent reexport,* της 26. 9. 1994 (Autogerma, a.a.O./υποσημείωση 15).

([49]) Εσωτερική ανακοίνωση/σημείωση: *Ergänzung zur Rücksprache 027 vom 19. 7. 94 . . .,* της 12. 9. 1994 (Volkswagen, a.a.O./υποσημείωση 71)· σημείωμα: *Maßnahmen durch Antogerma zur Vermeidung von Re-Exporten,* της 6. 2. 1995 (Volkswagen, a.a.O./υποσημείωση 16).

([50]) Εσωτερική ανακοίνωση/σημείωση: *Grauimporte Polo,* της 7. 2. 1995 (Volkswagen, VW-DB B 25)· εσωτερική ανακοίνωση/σημείωση: *Abmahnaktion gegen Reimporteure,* της 13. 1. 1995 (Volkswagen, AU-GK E 1)· *Marketingplan Deutschland 1995, Volkswagen Pkw,* της 10. 1. 1995 (Volkswagen, VW-SD S1 και S2)· (χειρόγραφο) σημείωμα: *Verkauf an europäische Privatkunden und «echte» Vermittler,* της 4. 7. 1995 (Volkswagen, VW-KH K-37).

([51]) *Vorlage zur Vorstandssitzung am 13. 2. 1995: Enleitung von Maßnahmen gegen den Graumarkt/Grauimportmarkt·* της 9. 2. 1995 (Audi, AU-MW 1)· φαξ: *Beschluß des Vorstands Audi am 13. 12. 1995,* της 20. 2. 1995 (Audi, AU-VE C D 79) απόσπασμα από το πρωτόκολλο 6/95 συνεδρίαση του διοικητικού συμβουλίου της 13. 2. 1995: *Einleitung von Maßnahmen gegen den Graumarkt/Grauimportmarkt* (Audi, AU-KS C).

([52]) Εγκύκλιος προς τους αντιπροσώπους: *Graumarkt,* της 20. 1. 1995 (Audi, AU-KS B 14)· ανακοίνωση: *Information über Händleranschreiben,* της 23. 1. 1995 (Audi, AU-VE G D 87).

([53]) Εγκύκλιος προς τους εισαγωγείς: *Graumarkt/Reimport,* της 6. 2. 1995 (Audi, AU-VE G D 27)· επιστολή προς την Autogerma: *Graumarkt/Reimport,* της 15. 3. 1995 (Audi, AU-VE G D 72).

([54]) Π.χ. σημείωμα: *«Projektbeschreibung: Bekämpfung Graumarkt/Reimporte»,* της 14. 12. 1994 (Audi, AU-VE C D 49).

([55]) *Vorlage zur Vorstandssitzung am 13. 2. 1995,* της 9. 2. 1995 (Audi, AU-KS C 12)· σημείωμα: *«Graumarkt»,* χωρίς ημερομηνία (Audi, AU-KS B 10).

([56]) Π.χ. σημείωμα: *Bereich Graumarkt Analyse/Unterbindung Reimporte/Graumarkt,* της 4. 10. 1995 (Audi, AU-VE D 128)· εσωτερικό σημείωμα: *Sachbearbeiter Graumarkt,* της 9. 2. 1995 (Audi, AU-VE D 103)· σημείωμα: *Projektbeschreibung Graumarkt/Reimporte,* της 14. 12. 1994 (Audi, AU-VE D 130)·

([57]) *Vorlage zur Vorstandssitzung am 13. 2. 1995,* της 9. 2. 1995 (Audi, AU-KS C 12).

([58]) (Χειρόγραφο) σημείωμα, χωρίς ημερομηνία (παράρτημα του σημειώματος: *Stand Maßnahmen gegen Graumarkt, 25. 11. 1994* (Audi, AU-VE C D 71).

([59]) Protokoll Ressortgespräch: *Maßnahmen gegen Graumarkt/Reimporte,* της 3. 2. 1995 (Audi, AU-KS B 11)· *Vorlage zur Vorstandssitzung am 13. 2. 1995,* της 9. 2. 1995 (Audi, a.a.O./υποσημείωση 57).

([60]) Π.χ. σημείωμα: *Re-Import,* της 29. 9. 1994 (Audi, AU-KS B 15).

([61]) Π.χ. επιστολή προς την Volkswagen: *Measures to control and prevent reexport,* της 26. 9. 1994 (Autogerma, a.a.O./υποσημείωση 15).

([62]) Π.χ. επιστολή * προς την Baldan Auto: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale,* της 20. 10. 1993 (Autogerma, AG 000293)· επιστολή * προς τη Silemotori Negro: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale,* της 9. 3. 1994 (Autogerma, AG 000296)· επιστολή προς την Audi: *Export aus Italien,* της 13. 6. 1994 (Autogerma, AG 000852)· επιστολή προς την Fantini et al.: *Vendite fuori zona, της 6. 3. 1995* (Eurocar, EU-GV 249): «. . . sono assolutamente vietate le vendite all'estero (anche di quelle vetture preventivamente immatricolate in Italia)»· το απόσπασμα της επιστολής αυτής που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 127 έχει ως εξής:

«Είχαμε και στο παρελθόν την ευκαιρία να σας καταστήσουμε γνωστά τα προβλήματα που παρουσιάζουν οι πωλήσεις αυτοκινήτων στο εξωτερικό. Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι η Autogerma δεν είναι πλέον διατεθειμένη να ανεχθεί τη διεξαγωγή υπερβολικών πωλήσεων εκτός συμβατικής περιοχής επισημαίνουμε τα εξής: —Οι πωλήσεις προς το εξωτερικό απαγορεύονται αυστηρά (αυτό ισχύει και για την πώληση αυτοκινήτων που έχουν ήδη ιταλική άδεια κυκλοφορίας).— Για όλες τις πωλήσεις εκτός συμβατικής περιοχής που υπερβαίνουν το 15 % των ίδιων παραδόσεων, θα υπάρχουν κυρώσεις.».

(63) Πρακτικά: *Compte rendu de l'inspection menée chez les revendeurs de Bolzano, Trento et Silandro,* του Οκτωβρίου 1995 (Επιτροπή).

(64) Π.χ. επιστολή * προς την Brenner Garage: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale,* της 20. 10. 1993 και της 15. 11. 1993 (Autogerma, AG 000724 και 000723), το κείμενο της αναφερόμενης στην αιτιολογική σκέψη 175 επιστολής της 15. 11. 1993 έχει ως εξής:

«. . . Θέμα: *Πωλήσεις εκτός συμβατικής περιοχής*

Αναφερόμεθα στην προηγούμενη επιστολή μας ORG/EP/cb της 20. 10. 1993 με το ίδιο θέμα.

Προς έκπληξή μας διαπιστώσαμε ότι δεν επιβεβαιώσατε το περιεχόμενο της επιστολής μας πράγμα που θεωρούμε όχι μόνον εξαιρετικά σημαντικό αλλά και αποφασιστικής σημασίας για την ορθή οργάνωση των πωλήσεων της επιχείρησής σας.

Σας επισημαίνουμε ότι σε περίπτωση που δεν απαντήσετε ότι διακόψατε όλες τις πωλήσεις εκτός της συμβατικής σας περιοχής θα υποστείτε τις συνέπειες που αναφέρονται στην προτελευταία παράγραφο της εν λόγω επιστολής.

Εν αναμονή της απάντησής σας, από την οποία θα πρέπει απορρέει η ετιμότητά σας να τηρήσετε τις ισχύουσες ρυθμίσεις. . .».

Επιστολές προς την Autocommerciale SpA, Beikircher s.r.l., F.LLI Zicari SpA: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale*, της 20. 10. 1993 (Autogerma, AG 000289, 000294, 000838)· επιστολές προς τη Schreiben an Dr. Guy Beretich SpA, F.LLI Negro srl, Walter Bonazzi: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale*, της 26. 11. 1993 (Autogerma, AG 000287, 000631, 000836)· επιστολή προς την Brenner Garage SpA-AG: *Attività di vendita organizzata*, της 29. 11. 1993 (Autogerma, AG 000721)· επιστολές προς την Silvano IOB&C. srl, Eurocar SpA: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale*, της 9. 3. 1994 (Autogerma, AG 000285, EU 182)· επιστολή προς την Bemi Auto srl: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale*, της 4. 5. 1994 (Autogerma, AG 000503)· επιστολή προς τη Di Viesto SpA: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale*, της 18. 7. 1995 (Autogerma, AG 000502).

(65) Επιστολή προς τη Volkswagen: *Parallelexporte*, της 14. 6. 1994 (Autogerma, AG 000665 και 000666)· επιστολή προς 50 αντιπροσώπους: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale con diffida a cessare immediatemente l'attività stessa*, της 20. 10. 1993 (Autogerma, ήδη αναφερθείσα στην υποσημείωση 64) σε σχέση με το σημείωμα: *Elenco Concessionari cui è stata inviata la lettera con ogetto «Attività di vendita . . .»,* της 24. 11. 1993 (Autogerma, AG 000975) και σημείωμα: *Elenco Concessionari . . .* , της 11. 3. 1994 (Autogerma, ήδη αναφερθείσα στην υποσημείωση 62), επιστολή προς 20 αντιπροσώπους: *Vendita al di fuori del territorio contrattuale*, της 24. 2. 1995 (Autogerma, AG 000263) σε σχέση με το σημείωμα: *Elenco Concessionari ai quali è stata inviata lettera del 24. 2. 1995 per vendita fuori dal territorio contrattuale*, της 23. 2. 1995 (Autogerma, AG 000261).

(66) Εγκύκλιος προς αντιπροσώπους: *Relazione su Riunioni 20. 1. 1995*, της 21. 1. 1995 (UCAV, DO-SG 80 bis 84)· Το κείμενο που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 174 έχει ως εξής: «Κανένα από τα αυτοκίνητα αυτά δεν επιτρέπεται να πωληθεί εκτός της περιοχής την οποία καλύπτει η Autogerma. . .».

(67) Protokoll der Sitzung der Arbeitsgruppe Marketing van U.C.A.V. — AUTOGERMA/27. 7. 1994 (βλέπε πρωτότυπο: *Verbale della riunione del gruppo di lavoro marketing U.C.A.V. — Autogerma del 27-7-1994*, (Autogerma, αναφερόμενο στην υποσημείωση 97)· επιβεβαίωση σε επιστολή προς την Volkswagen: *"Measures to control and prevent reexport"*, με ημερομηνία 26. 9. 1994 (AG, αναφερόμενη στην υποσημείωση 15).

(σελίδα 2)

«*Scarabel:*

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

Dr. Schlesinger:

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

(σελίδα 4)

Dr. Schlesinger:

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

([68]) Διάφορες εγκύκλιοι του 1993 προς τους αντιπροσώπους: *Regolamento CEE 123/85,* της 28. 1. 1993, 1. 7. 1993, 11. 8. 1993 *, 12. 10. 1993* (Autogerma, AG 000106, 000094, 000977 και 000978, 000080)· εγκύκλιος προς τους αντιπροσώπους: *Regolamento CEE 123/85 Distribuzione selettiva dei veicoli*, της 16. 3. 1995 (Autogerma, EU-1 έως 3)· σημείωμα: *Measures to control and prevent reexport*, της 15. 3. 1995 (Autogerma, AG 000620).

([69]) Π.χ. σημείωμα: *esportazioni parallele*, της 2. 5. 1995 (Autogerma, AG 000282).

([70]) Σημείωμα συζήτησης: *Collaquio con S.Engmann/Audi*, της 22. 9. 1995 (Autogerma, AG 000001)· εσωτερικό σημείωμα: *Reimporte Italien*, της 9. 5. 1995 (Volkswagen, AU-VE D 23).

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

([71]) Εσωτερική ανακοίνωση/σημείωση: . . . *Ergebnis aus den Maßnahmen zur Unterbindung von Re-Export-Aktivitäten*, της 12. 9. 1994 (Volkswagen, VW-UD PC Piening).

([72]) Π.χ.: Ηλεκτρονικό ταχυδρομείο ** προς την Audi: *Gray market/Measures to control and prevent reexport*, της 23. 9. 1994 (Autogerma, AG 000880 και 000881)· (χειρόγραφο) εσωτερικό σημείωμα: *Riexportazioni dall'Italia alla Germania*, χωρίς ημερομηνία (Autogerma, AG 000498).

([73]) Αναφορές π.χ. στο ηλεκτρονικό ταχυδρομείο*: *Visita Bothe*, της 22. 3. 1995 (Autogerma, AG 000388).

([74]) Βλέπε τα αναφερόμενα στις υποσημειώσεις 15, 42, 43, 72 και 102 έγγραφα που φέρουν ** (. . . . .) ή * (. . . . .).

([75]) Βλέπε τα αναφερόμενα στις υποσημειώσεις 73, 78, 80, 87, 96 και 97 έγγραφα που φέρουν * (. . . . .)

([76]) Βλέπε τα αναφερόμενα στις υποσημειώσεις 44, 45, 62 και 64 έγγραφα που φέρουν * (. . . . .).

([77]) Βλέπε τα αναφερόμενα στις υποσημειώσεις 123 και 126 έγγραφα που φέρουν * (. . . . .).

([78]) Εσωτερικό σημείωμα *: *Condizioni di fornitura per i veicoli Audi A* 4 e Volkswagen Polo, της 6. 10. 1994 (Autogerma, AG 000026 και 000027). εγκύκλιος προς τους αντιπροσώπους: *Fatturazione Nuova Polo*, της 20. 10. 1994 και 2. 11. 1994 (Autogerma, VW-KH K-6 και 7 και a.a.O./Fn. 85).

([79]) Επιστολή προς τη Volkswagen: *Fakturierung des neuen Polo und Einführung des «Split-Margin»*, της 24. 10. 1994 και εγκύκλιος προς τους αντιπροσώπους: *Fatturazione Nuova Polo*, της 20. 10. 1994 (Autogerma, VW-SR R 13).

([80]) Εσωτερική ανακοίνωση/σημείωση *: *Reimporte ITALIEN*, της 23. 2. 1995 (Volkswagen, VW-SR R 21).

([81]) Σημείωμα: *Maßnahmen zur Reduzierung von Grauexporten (VW PkW-Italien)*, της 6. 4. 1995 (Volkswagen, VW-DB B 7 Secr. Santelmann, φάκελος «Re-Importe» και Volkswagen, VW-DB B 16) και κυρίως το σημείωμα: *Maßnahmen zur Reduzierung von Grauexporten (VW PkW-Italien)*, της 21. 8. 1995 (Volkswagen, VW-SR R18), στα σημεία: «Splitting der Händlermarge beim Polo» και «Bonuszahlungen in Abhängigkeit vom Bestimmungsort des Fahrzeugs (aber: mit neuer GVO nicht vereinbar) αντίστοιχα.

([82]) Σημείωμα: *Stand Maßnahmen gegen Graumarkt*, 25. 11. 1994), (Audi, AU-VE D 26).

([83]) Παράρτημα της σύμβασης αντιπροσωπείας: *Allegato* «A» al Contratto di Concessione Autogerma — Prodotti Volkswagen e Audi, της 31. 12. 1991 (Autogerma, BR 33 έως 44)· σύμβαση αντιπροσωπείας Eurocar: *Contratto di Concessione per la Vendita e il Servizio di Assistenza*, της 30. 12. 1987 (Autogerma/Eurocar, EU 55-113).

([84]) Συμφωνία: *Converzione aggiunta al Contratto di Concessione Autogerma — Prodotti Volkswagen e Audi*, της 28. 12. 1993 (Autogerma, DO 26 έως 32).

([85]) εγκύκλιος προς τους αντιπροσώπους: *Fatturazione Nuova Polo*, της 20. 10. 1994 (Autogerma, BR-MF 229) και της 2. 11. 1994 (Autogerma, BR-MF 231). Βλέπε επίσης τις διαπραγματεύσεις μεταξύ της ένωσης αντιπροσώπων και της Autogerma: *Riunione Consiglio Direttivo U.C.A.V.*, της 27. 2. 1995 (U.C.A.V., EU 48, 49 και 51) και *Riunione U.C.A.V./Autogerma*, της 27. 2. 1995 (U.C.A.V., EU 54, 56 και 57). Το κείμενο της αναφερόμενης στην αιτιολογική σκέψη 122 εγκυκλίου της 20. 10. 1994 προς τους αντιπροσώπους έχει ως εξής:

«Με σκοπό την εξεύρεση ικανοποιητικών λύσεων που έχουν ζωτική σημασία για μας και το σύνολο του δικτύου διανομής, για τα προβλήματα που εμφανίζονται τακτικά και αναγκάζουν ορισμένες επιχειρήσεις να ενεργούν με τρόπο αντίθετο προς τα κοινά συμφέροντα (π.χ. πωλήσεις μέσω μη αναγνωρισμένων μεταπωλητών, αδικαιολόγητες και υπερβολικές εκπτώσεις, πωλήσεις εκτός συμβατικής περιοχής κ.λπ.), την Τρίτη 18 Οκτωβρίου, στη Βερόνα θα συζητηθεί με τον πρόεδρο, τον αντιπρόεδρο και ορισμένους συμβούλους της UCAV, στο πλαίσιο της ομάδας εργασίας ISC, μία νέα διάρθρωση εκπτώσεων για το νέο Polo η οποία θα έχει ως εξής:

α) Βασική έκπτωση με την έκδοση του τιμολογίου	= 8 %
β) «βραχυπρόθεσμη αναδρομική» έκπτωση	= 5 %
συνολικά (όπως για το προηγούμενο μοντέλο)	= 13 %
γ) Πριμοδότηση (υπό τους ίδιους όρους)	= 3 %

Η αναδρομική έκπτωση στο σημείο β) δίνεται σε μεταγενέστερο χρονικό σημείο αλλά βραχυπρόθεσμα και βασίζεται στην δέσμευση από μέρους μας και από καθένα από τους αντιπροσώπους της Autogerma, να τηρηθεί η συμβατική περιοχή, στην οποία τόσο η Autogerma όσο και ο αντιπρόσωπος είναι υπεύθυνοι για τον υπολογισμό, τη διανομή και την πώληση αυτοκινήτων έχοντας την υποχρέωση να μεριμνούν για τους τελικούς καταναλωτές.

Απομένει να αποσαφηνισθεί αν είναι προς το συμφέρον όλων μας να προσαρμοσθεί προς τα πάνω ή προς τα κάτω το ποσοστό των επιτρεπόμενων πωλήσεων εκτός συμβατικής περιοχής που ανέρχεται σε 15 %.

Οι εκπρόσωποι της UCAV θα έλθουν σύντομα σε επαφή μαζί σας προκειμένου να πληροφορηθούν τις απόψεις, τις προτάσεις και τις βελτιώσεις που προτείνετε.

Στη συνέχεια θα έλθουν σε επαφή μαζί μας προκειμένου να λάβει οριστική απόφαση η Autogerma . . .».

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

([87]) Π.χ. εσωτερικό σημείωμα *: *Condizioni di fornitura per i veicoli Audi A4 e Volkswagen Polo*, της 6. 10. 1994 (Autogerma, a.a.O./Fn 78)· Πρακτικά/σημείωμα: *Stand Maßnahmen gegen Graumarkt*, της 12. 10. 1994 (Autogerma, AU-VE G D 51)· Επιστολή προς την Audi: *Splitmagergensystem — Audi A4*, της 10. 11. 1994 (Autogerma, AG 000661).

([88]) Εσωτερικό σημείωμα: *Condizioni di fornitura per i veicoli Audi A4* e Volkswagen Polo, της 6. 10. 1994 (Autogerma, a.a.O./υποσημείωση 78).

([89]) Επιστολή προς την Audi: *Splitmagergensystem — Audi A4*, της 10. 11. 1994 (Autogerma, a.a.O./υποσημείωση 87).

([90]) Πρακτικά/σημείωμα: *Besuch bei Autogerma am 12. 10. 1994, Stand Maßnahmen gegen Graumarkt* (Audi, AG 000895)· σημείωμα: *Stand Maßnahmen gegen Graumarkt, 8. 11. 1994*„ της 14. 11. 1994 (Audi, AU-VE D 133).

([91]) Σημείωμα: *Reimporte Italien*, της 24. 3. 1995 (Volkswagen, VW-KH K-16 και 17)· σημείωμα: *Eingeleitete Maßnahmen durch Autogerma zur Vermeidung von Re-Ecporten, verursacht durch Wiederverkäufer*, της 22. 11. 1994 (Volkswagen, VW-KH K-55 HDK φάκελος «Re-Exporte».

([92]) Εγκύκλιος προς αντιπροσώπους: *Graumarkt; Margensystem in Italien*, της 8. 12. 1994 (Audi, AU-DH C).

([93]) Ανακοίνωση: *Grauimporte Italien*, της 23. 11. 1994 (Audi, AU-VE D131).

«Παράρτημα στη σύμβαση αντιπροσωπείας:Bijgesloten vindt u de schriftelijke bevestiging van de heer Schlesinger van de aanvullende maatregelen (gedeelde marges) om grijze invoer te voorkomen.

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

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

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

([94]) Παράρτημα στη σύμβαση αντιπροσωπείας: *Convenzine* «B» affiunta al Contratto di Concessione Autogerma — Prodotti Audi e Volkswagen, της 30. 12. 1987 (Autogerma/Brenner Garage, BR 168 έως 171)· παράρτημα στη σύμβαση αντιπροσωπείας: *Converzione* «B» aggiunta al Contratto di Concessione Autogerma, της 28. 4. 1994 (Autogerma, BR-MF 160 έως 167).

([95]) Σημείωμα: *Measures to control and prevent reexport*, της 15. 3. 1995 (Autogerma, a.a.O/Fn 18)· ηλεκτρονικό ταχυδρομείο προς την Audi: *Gray market/Measures to control an prevent reexport*, της 23. 9. 1994 (Autogerma, a.a.O/ υποσημείωση 72).

([96]) Επιστολή προς τη Volkswagen και την Audi: *Parallelexporte*, της 14. 6. 1994 (Autogerma, AU-VE C D 53)· σημείωμα: *Measures to control and prevent reexport*, της 15. 3. 1995 (Autogerma, a.a.O/υποσημείωση 18) και διάφορες επιστολές * προς αντιπροσώπους, π.χ. την Eurocar: *Maggio sconto su consegne autoveicoli Volkswagen Audi . . .*, της 18. 10. 1994 (Autogerma, EU-GV 224) και της 8. 6. 1994 (EU-GV 222), προς την Brenner Garage: *Maggior sconto su consegne autoveicoli*

Volkswagen Audi . . . , της 8. 6. 1994 (Autogerma, BR-MF 228) και της 31. 1. 1994 (Autogerma, AG 000713)· επιστολή προς την Autogerma: *Maggior sconto consegne autoveicoli III/ quadr. 93 — Concess, Ancona*, της 25. 1. 1994 (Bonazzi, AG 000013) και την Bonazzi: *Maggior sconto su consegne autoveicoli Volkswagen Audi* 3/ quadr. '93, της 15. 3. 1994 (Autogerma, AG 000014).

(97) Σημείωμα*: *Elenco nostro fatturato ai Concessionari: totale 1993 e 01/01-30/06/1994*, της 4. 7. 1994 (Autogerma, AG 000029)· εσωτερικό σημείωμα: *Non riconoscimento/trattenuta del Maggior Sconto per vendite fuori zona (compreso esportazioni parallele)*, της 28. 6. 1994 (Autogerma, AG 000499)· εσωτερικό σημείωμα: *Verbale della Riunione del Gruppo di Lavoro Marketing U.C.A.V. — Autogerma,* της 27. 7. 1994 (Autogerma, AG 000023)· ηλεκτρονικό ταχυδρομείο προς την Audi: *Gray market/Measures to control and prevent reexport*, της 23. 9. 1994 (Autogerma, a.a.O./υποσημείωση 72)· Το κείμενο του αναφερόμενου στην αιτιολογική σκέψη 172 εσωτερικού εγγράφου της 28. 6. 1994 έχει ως εξής:

«. . . Θέμα: *Μη αναγνώριση/μείωση της πριμοδότησης για πωλήσεις εκτός συμβατικής περιοχής (συμπεριλαμβανομένων των παράλληλων εξαγωγών)*

Με την παρούσα βεβαιώνω ότι, όπως δήλωσα προφορικά, όλες οι περιπτώσεις χορήγησης ή μη της πριμοδότησης για πωλήσεις εκτός συμβατικής περιοχής και για παράλληλες εξαγωγές θα εγκρίνονται γραπτά από εμένα (με υπογραφή και ημερομηνία).

Είναι κάτι που αποκτά ιδιαίτερη σημασία λαμβάνοντας υπόψη τις στατιστικές που δημοσιεύθηκαν στον τύπο όσον αφορά τις παραδόσεις και τις άδειες κυκλοφορίας οι οποίες δημιουργούν αρνητικές εντυπώσεις στο κοινό και εμποδίζουν την ακριβή εκτίμηση της κατάστασης που επικρατεί στην αγορά.

Επαναλαμβάνω για ακόμη μία φορά, ότι το δίκτυο διανομής που διαθέτουμε στην Ιταλία οφείλει να πωλεί αυτοκίνητα στην Ιταλία (για λόγους επιβίωσης κυρίως) και να μην επεκτείνεται σε δραστηριότητες διανομής εκτός συμβατικής περιοχής.

Όπως είναι γνωστό η Autogerma ζητά εκώ και καιρό από τις μητρικές της επιχειρήσεις διάφορες διευκολύνσεις όσον αφορά τις παραδόσεις, τις τιμές, τον ειδικό εξοπλισμό κ.λπ. και δεν είναι πρέπον να τις "ευχαριστούμε"· πωλώντας τα αυτοκίνητά μας στο εξωτερικό.

Σε περίπτωση που επιθυμείτε περαιτέρω διευκρινίσεις, σας καλώ να επικοινωνήσετε μαζί μου...»

(98) Παράρτημα της σύμβασης αντιπροσωπείας: *Convenzione «B» aggiunta al Contratto di Concessione Autogerma*, της 31. 12. 1994 (Autogerma, AG 000305 και 000306).

(99) Πρακτικά/σημείωση: *Stand Maßnahmen gegen Graumarkt*, της 12. 10. 1994 (Autogerma, a.a.O./ υποσημείωση 87).

(100) Σημείωμα: *Verbali Riunioni U.C.A.V. del 27. 2. 1995*, της 27. 2. 1995 (UCAV, EU 48/ υποσημείωση 85).

(101) Έτσι π.χ. στο σημείωμα: *Stand Maßnahmen gegen Graumarkt*, της 25. 11. 1994: τα περιθώρια (που καταλογίσθηκαν στις 18. 10.) 5 %, καταβλητέα ανά δίμηνο άμα τη υποβολή της άδειας κυκλοφορίας «αφαιρούνται εκ των υστέρων» (Audi, a.a.O./ υποσημείωση 58)· Πρακτικά/σημείωση: *Besuch bei Autogerma am 12. 10. 1994* (Audi, a.aO./ υποσημείωση 90). Σημείωμα: *Stand Maßnahmen gegen den Graumarkt, 8. 11. 1994*, της 14. 11. 1994 (Audi, a.a.O./ υποσημείωση 90).

(102) Π.χ. επιστολή προς τη Volkswagen: *Parallelexporte*, της 14. 6. 1994 (Autogerma, a.a.O./ υποσημείωση 96), όπως και ηλεκτρονικό ταχυδρομείο προς την Volkswagen και την Audi: *Gray market/Measures to control and prevent reexport*, της 23. 9. 1994 (Autogerma, a.a.O./ υποσημείωση 72)· επιστολή ** προς τη Volkswagen: *Measures to control and prevent reexport*, της 26. 9. 1994 (Autogerma, AG 000905)· σημείωμα:*Maßnahmen durch Autgerma zur Vermeidung von Re-Exporten*, της 6. 2. 1995 (Volkswagen, a.a.O./ υποσημείωση 16)· σημείωμα:*Re-Exporte*, της 1. 3. 1994 (Volkswagen, VW-SR R 22).

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

Stand per 20 december 1993, registratiebureau KZA Flensburg.

4. Door:

— audits bij dealers,

— aanmaningen,

— gerichte leveringen,

— korting op bonussen,

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

(103) Επιστολή * προς την Auto Herbert Pedross, της 6. 3. 1995 (Autogerma, BR-MF 80)· επιστολή * προς την Auto Officina Lanz: *Contributo organizzativo per Sub-Concessionario*, της 6. 3. 1995 (BR-MF 81).

([104]) Π.χ. ανακοίνωση: *Reimportsituation*, της 23. 10. 1995 (Audi, AU-KS B 4): «*Eingeleitete Maßnahmen — … Streichung der Restmarge*» ανακοίνωση*: *Graumarktbericht*, της 11. 10. 1995 με την *Graumarktbericht 9/95*, της 28. 9. 1995 (Audi, AU-VE G D 1): «4. *Bisherige Maßnahmen und Erfolge, Rückbelastung der zu unrecht erhaltenen Zuschüsse*» ανακοίνωση*: *Graumarktbericht*, της 8. 9. 1995 με την *Graumarktbericht-Statusbericht*, της 15. 5. 1995 (AU-KS B 2): «*Erfolge 4. Konsequente Belieferungssteuerung/Quotierung mit Einführung des Audi A4 — Einführung eines Händlermargensystems in Italien*» *Situationsbericht Grauimporte K-VSK am 6. 4. 1995*, της 5. 4. 1995 (Audi, AU-KS B 7): «*Auszahlung der Boni an den Händler nur für Italien zugelassene Fahrzeuge*».

([105]) Σημείωμα συζήτησης: *Preisharmonisierung*, της 30. 8. 1993 (Volkswagen/Audi, AU-VE D 109)· στο ίδιο πλαίσιο και το *Protokoll der 7. Konferenz des Europäischen Händlerbeirats VW/Audi vom 21. bis 23.* April *1994 in Dublin*, της 22. 4. 1994 (European Dealer Council Volkswagen Audi, WV-KH K-58).

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

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

([108]) Επιστολή προς την Audi: *Liefersituation Italien*, της 20. 3. 1995 (Autogerma, AU-DH C); *Protokoll der Sitzung vom 23. 3. 1995*, της 23. 3. 1995 (Audi/Autogerma, AU-DH C)· επιστολή προς την Audi: *Stornos Situation Italien*, της 11. 5. 1995 (Autogerma, AG 000267).

([109]) Ανακοίνωση: *Lieferung von weiteren 8 000 Fahrzeugen für den italienischen Markt*, της 6. 2. 1995 (Audi, AU-VE G D 82)· πρακτικά συζήτησης: Mabnahmen..., της 3. 2. 95 (Audi, a.a.O./ υποσημείωση 59).

«Levering van 8 000 extra voertuigen voor de Italiaanse markt

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

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

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

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

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

([110]) Ανακοίνωση: *Situationsbericht Grauimporte*, της 4. 4. 1995 (Audi, AU-VE D 151) και ανακοίνωση: *Status report MI*-11/Vertrieb Inland: Grey-market, της 7. 4. 1995 (Audi, AU-VE D 150)· επιβεβαιώθηκε με την ανακοίνωση: *Graumarktbericht*, της 8. 9. 1995 (Audi, a.a.O./ υποσημείωση 104).

([111]) Επιστολή (φαξ) προς την Audi: *Volumen Italien 1995*, της 29. 9. 1995 (Autogerma, AU)· επιστολή (φαξ) προς την Audi: *Sales volume for Italy*, 1995, και κυρίως το χειρόγραφο σημείωμα, της 6. 10. 1995 (Autogerma, AU-MW 3.1 4).

([112]) Επιστολή προς τη Volkswagen: *Reimporte*, της 26. 11. 1993 (Autohaus Stadtberg, AG 000848)· επιστολή προς την Audi, της 11. 2. 1994 (Walter Bechheim, Autohaus, AU-GK D 3).

([113]) Επιστολή προς την Autohaus Stadtberg: *Reimporte*, της 7. 12. 1993 (Volkswagen, AG 000847/ υποσημείωση 112)· στο ίδιο πλαίσιο *(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]) Σημείωμα συζήτησης: *Händlermeinung zu den Vertriebsaktivitäten von Audi,* της 28. 1. 1994 (Audi, AU-GK D 4).

([115]) Φαξ προς την Audi: *Information*, της 4. 4. και 15. 5. 1995 (Auto-Reichart, AU-VE C D 69).

([116]) Φαξ προς την Audi: *Deutsche Audi Händler interessiert an Parallelimporte*, της 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, a.a.O./ υποσημείωση 113).

([117]) Π.χ. φαξ προς την Autohaus Müller: *Autokauf in Italien*, της 11. 9. 1995 (Autogerma, AG 000547).

([118]) Σημείωμα συζήτησης: *Händlermeinung* . . . , (Audi, a.a.O./ υποσημείωση 114).

([119]) Φαξ προς τη Volkswagen: *Elenco Concessionari* . . . , της 24. 11. 1993 (Autogerma, AG 000973 dis 000975).

([120]) Π.χ. επιστολή προς τη Negro: *Vendita al di fuori del territorio contrattuale*, της 24. 2. 1995 (Autogerma, a.a.O./ υποσημείωση 65)· επιστολή προς τη Muzzatti: *Vendite organizzate fuori territorio contrattuale — Audi A8*, της 12. 10. 1994 (Autogerma, AG 000651).

([121]) Επιστολή προς τη Volkswagen: *grey market*, της 7. 6. 1994 (Autogerma, AG 000851).

([122]) Ηλεκτρονικό ταχυδρομείο: *Eccel*, της 29. 5. 1994 (Autogerma, AG 000795).

([123]) Ηλεκτρονικό ταχυδρομείο: * προς τη Volkswagen: *Kuendigungen*, της 6. 2. 1995 (Autogerma, VW-KH K 52) και φαξ * προς τη Volkswagen: *Massnahmen programm*, της 10. 2. 1995 (Autogerma, VW-SR R 12).

([124]) Σημείωμα: *Graumimporte aus Italien*, της 20. 2. 1995 (Volkswagen, VW-.SR R 17)· ωστόσο, στο εσωτερικό οι «grey exports» αναφέρονταν συχνά ως πρώτος λόγος για την καταγγελία της σύμβασης, π.χ. στις περιπτώσεις Conti, Beretich, Autosial (Σημείωμα προς τη Volkswagen: *Grey market*, της 7. 6. 1994 (Autogerma, a.a.O./ υποσημείωση 121).

([125]) Πρακτικά/έκθεση: *Besuch bei Autogerma*, της 10. 2. 1995 (Audi, AG 000039)· χειρόγραφο σημείωμα για ηλεκτρονικό ταχυδρομείο: *Italien*, της 17. 3. 1995 (Volkswagen, VW-SR R 13).

([126]) Επιστολή * προς την Eurocar: *Risoluzione Contratto di Concessione Volkswagen e Audi*, της 15. 9. 1995 (Autogerma, EU-GV - 54).

([127]) Εγκύκλιος προς τους αντιπροσώπους: *Regolamento CEE 123/85 Accordi distribuzione autoveicoli*, της 15. 10. 1993 (Autogerma, AG 000078).

([128]) Εγκύκλιος προς τους αντιπροσώπους: *Regolamento CEE 123/85 Distributzione selettiva dei veicoli*, της 16. 3. 1995 (Autogerma, VW-SR R 15· βλέπε διάφορες πωλητήριες συμβάσεις, π.χ. *Wimschneider*, της 2. 3. 1994 (Iob Silvano & C.Srl, . . .), πωλητήρια σύμβαση *Ebenberger*, της 27. 1. 1995 (Iob Silvano & C.Srl, SI-GV A 211), πωλητήρια σύμβαση *Osina*, της 2. 6. 1995 (Iob Silvano & C.Srl, SI-CM A 57), πωλητήρια σύμβαση *Prieler*, της 16. 8. 1995 (Iob Silvano & C.Srl, SI-CM A 50).

([129]) Επιστολή προς την Autogerma: *Graumarkt/Reimport*, της 15. 3. 1995 (Audi, AG 000632).

([130]) Φαξ προς την Audi της 3. 4. 1995 (Petersen, AU-KS B 8)· Η μετάφραση έχει ως εξής:

«οι [ιταλοί] αντιπρόσωποι μου απαντούν πάντοτε ότι είναι πρόθυμοι να μου προμηθεύσουν αυτοκίνητο αλλά ότι ο κατασκευαστής δεν τους παρέχει οχήματα όταν πρόκειται για γερμανό αγοραστή».

([131]) Επιστολή προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ΓΔ 4: καταγγελία της 27. 4. 1995 (Bernhard, AG 000343 και 000344). Η μετάφραση έχει ως εξής:

«Ο διευθυντής με πληροφόρησε τηλεφωνικώς ότι δεν μπορούσε να μου πωλήσει αυτοκίνητο διότι είμαι γερμανός υπήκοος (απόφαση της Volkswagen AG).»

([132]) Επιστολή (φαξ) προς τη Volkswagen: *Exportverbot Hier: Italien*, της 27. 4. 1995 (Lenz, VW-KH K-32). Η μετάφραση έχει ως εξής:

«τρεις αντιπρόσωποι VW μου επεσήμαναν ότι η εξαγωγή αυτοκινήτων απαγορευόταν και ότι η τήρηση της απαγόρευσης/παρεμπόδισης αυτής ήταν απολύτως υποχρεωτική. Ορισμένοι αντιπρόσωποι αντιμετώπισαν ήδη καταγγελία της σύμβασης αντιπροσωπείας για παράβαση της οδηγίας αυτής».

([133]) Επιστολή προς την Autogerma, της 23. 6. 1995 (Schneider, AG 000444). Η μετάφραση έχει ως εξής:

«Όλοι οι αντιπρόσωποι μου είπαν ότι δεν είναι δυνατή η αγορά αυτοκινήτου για εξαγωγή. Ορισμένοι ανέφεραν ότι δεν είναι δυνατό, διότι δεν θα ελάμβαναν αυτοκίνητα στο μέλλον, αν υπέβαλαν για ακόμη μια φορά παραγγελία για αυστριακό πελάτη».

([134]) Επιστολή προς τη Volkswagen, της 19. 7. 1995 (Mosser, AU-KS A 1). Η μετάφραση έχει ως εξής:

«μου επισημάνθηκε ότι η γενική αντιπροσωπεία της Audi είχε απαγορεύσει στο υπόψη κατάστημα να πωλεί τα αυτοκίνητά της σε αλλοδαπούς».

([135]) Επιστολή προς την Audi: *Audi A4*, της 3. 8. 1995 (Bilogan, AU-VE G D 10). Η μετάφραση έχει ως εξής:

«ότι οι ιταλοί αντιπρόσωποι δεν μπορούσαν να πραγματοποιήσουν καμία πώληση σε ενδιαφερομένους από την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας ή την Αυστρία, βάσει εντολής του κατασκευαστή».

([136]) Επιστολή προς τη Volkswagen: *Reimport von Polo und Audi A4*, του Αυγούστου 1995 (Albrecht, AG 000566 και 000567). Η μετάφραση έχει ως εξής:

«μας επισημάνθηκε ότι με εντολή του Wolfsburg, δεν μπορούμε να αγοράσουμε αυτοκίνητα των μοντέλων αυτών επειδή είμαστε Γερμανοί».

(137) Επιστολή προς την Audi: *Bestellung eines Audi A6 in Italien*, της 18. 5. 1995 (Baur, AU-VE G D 8). Η μετάφραση έχει ως εξής:

«Όλοι, μάλιστα, μας απαντούσαν ότι θα έπρεπε να περιμένουν με αντίποινα από μέρους του γενικού εισαγωγέα εάν παρέδιδαν έστω και ένα αυτοκίνητο στην Αυστρία.»

(138) Επιστολή προς τη Volkswagen: *Ankauf eines KFZ in Italien*, της 23. 5. 1995 (Gatt Autoreisen, AG 000597 bis 000599). Η μετάφραση έχει ως εξής:

«Τους τελευταίους μήνες, οι ιταλοί αντιπρόσωποι VW/Audi μου απαντούν συνεχώς ότι ο όμιλος VW/Audi δεν τους επιτρέπει πλέον να πωλούν αυτοκίνητα στην Αυστρία.»

(139) Επιστολή προς τη Volkswagen: *VW-Vento aus Reimport*, της 24. 8. 1995 (Bilogan, AG 000434). Η μετάφραση έχει ως εξής:

«Μου απαντούσαν συνεχώς "με κάποιο δισταγμό στη φωνή" ότι δεν υπήρχε "δυνατότητα παράδοσης" σε γερμανούς πελάτες. Ορισμένοι έλεγαν κάτι περισσότερο.»

(140) Επιστολή προς την Autogerma: *Letzte Anfrage,* της 8. 9. 1995 (Autohaus Jungmann, AG 000691 bis 000697). Η μετάφραση έχει ως εξής:

«μόλις πληροφορούμε τον αντιπρόσωπο ότι τα αυτοκίνητα προορίζονται για ιδιώτες στη Γερμανία και την Αυστρία και ότι μπορούμε χωρίς κανένα πρόβλημα να προσκομίσουμε εξουσιοδότηση μεσάζοντα ή εντολή αγοράς υπογεγραμμένη και επικυρωμένη από συμβολαιογράφο, κανείς αντιπρόσωπος δεν είναι διατεθειμένος να δώσει συνέχεια στο θέμα» ή «οι αντιπρόσωποι απαντούν ως εξής: δεν έχει σημασία τι λέει η Audi στο Ingolstadt (Γερμανία), ο γενικός εισαγωγέας της στην Ιταλία τους απαγορεύει κάθε εξαγωγή αυτοκινήτου, ακόμη και για ιδιώτες» ή «εδώ και έναν περίπου μήνα, το österreichische Automobieclub (ÖMTC) προσπάθησε επίσης, με εντολή τελικών καταναλωτών, να αγοράσει αυτοκίνητα με το δικό σας σήμα στη Βόρεια Ιταλία, χωρίς όμως να καταφέρει τίποτε».

(141) Επιστολή προς την Autogerma, της 8. 9. 1995 (Hülsdünker, AG 000527). Η μετάφραση έχει ως εξής:

«Μου απάντησε ότι η διεύθυνση της Auto Brenner δεν επέτρεπε την αποστολή της σύμβασης πώλησης πριν τη λήψη έγγραφης εξουσιοδότησης της κας (. . .) για την αγορά αυτοκινήτου.»

(142) Διάφορες επιστολές προς την Autogerma, π.χ.: *Vendita al di fuori del territorio contrattuale*, της 6. 3. 1995 (Negro, AG 000016)· επιστολή προς την Autogerma: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale*, της 22. 11. 1993 (Brenner Garage, AG 000722)· επιστολή προς την Autogerma: Vs. rif. ORG/EP/cb int. n/320 del 20. 10. 1993, της 2. 11. 1993 (Auto quattro, AG 000290)· επιστολή προς την Autogerma: *Attività di vendita,* της 29. 10. 1993 (Mandolini, AG 000668)· επιστολή προς την Autogerma: *Attività di vendita organizzata fuori dal territorio contrattuale*, της 15. 3. 1994, (Iob Silvano, AG 000284).

(143) Παραδείγματα αιτήσεων έγκρισης: Επιστολή προς την Autogerma: *Fornitura Volkswagen Passat-Sig. Hampel Thomas*, της 22. 6. 1995 (Dorigoni, AG 000468). Επιστολή προς την Autogerma: *Audi 80 Avant 1.6*, της 19. 12. 1994 (Brenner Garage, AG 000707)· Πρακτικά: *Oggetto: Colloquio con Sig. Beikircher.-BZ,* της 21. 10. 1994 (Autogerma, AG-RG 000650).

(144) Επιστολή προς την Autogerma: *Audi A8* PRAT.AG *612845/94*, της 5. 9. 1994 (Muzzatti, AG 000649). Η μετάφραση έχει ως εξής:

«Κάνουμε τα μέγιστα στην προσπάθειά μας να επιστρέψουμε το αυτοκίνητο στην Ιταλία, όταν πείθουμε τους πελάτες να ακυρώσουν την άδεια. Λυπόμαστε ειλικρινά που η εν λόγω πώληση προκάλεσε προβλήματα με το εργοστάσιο.»

(145) Διάφορες επιστολές προς πελάτες, π.χ.: *Aue*, της 9. 3. 1995 (Dorigoni, DO-MF 14)· *Nowak*, της 17. 5. 1995 (Dorigoni, DO-SG 2)· *Roederer*, της 18. 5. 1995 (Dorigoni, DO-SG 10)· *Rueß*, της 18. 5. 1995 (Dorigoni, DO-MF 8)· *Kleikamp*, της 27. 6. 1995 (Dorigoni, DO-SG 4)· *Autohaus Nordstadt*, της 22. 8. 1995 (Dorigoni, DO-MF 6)· *Gerson*, της 6. 10. 1995 (Dorigoni, DO-SG 16).

(146) Επιστολή προς την *Deeg*, της 16. 5. 1995 (Dorigoni, DO-SG 12).

(147) Π.χ.: διάφορες επιστολές προς πελάτες από τον Ιούλιο μέχρι τον Οκτώβριο του 1995 (Auto Brenner, αριθ. 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. Το κείμενο που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 106 έχει ως εξής:

«. . . δεδομένου ότι λαμβάνουμε μόνον έναν περιορισμένο αριθμό αυτοκινήτων από το εργοστάσιο (VW-Audi) οι προθεσμίες παράδοσης είναι αβέβαιες και μπορούν να διαρκέσουν πάνω από ένα χρόνο. Εξαιτίας αυτού προκύπτουν συστηματικά αλλαγές στις τιμές με αποτέλεσμα η τιμή να μην είναι εγγυημένη. Για το λόγο αυτόν πιθανόν να προτιμήσετε να μην αγοράσετε το αυτοκίνητό σας από εμάς».

(148) Ηλεκτρονικό ταχυδρομείο προς την Audi: *Neuwagenverkauf an ausländische Kunden*, της 18. 5. 1995 (Autogerma, AU-DH A 2). Η μετάφραση έχει ως εξής:

«. . . όπως προκύπτει από τις μηνιαίες στατιστικές που σας υποβάλαμε, οι πωλήσεις νέων αυτοκινήτων Audi προς το εξωτερικό σημείωσαν κάθετη πτώση. . . . Διαπιστώσαμε ότι στο πλαίσιο της πολιτικής πωλήσεων που εφαρμόζει ο αντιπρόσωπος, βασιζόμενος στις ποσοστώσεις παραγωγής που του αντιστοιχούν, καθορίζει ο ίδιος τις προθεσμίες παράδοσης και την εξυπηρέτηση της παραδοσιακής του πελατείας».

(149) Επιστολή προς την Autogerma: *Fahrzeugverkauf an EG-Bürger/Endabnehmer*, της 19. 7. 1995 (Audi, AG 000336). Η μετάφραση έχει ως εξής:

«δυστυχώς . . . πολλοί από τους ιταλούς αντιπροσώπους μας επικαλούνται το επιχείρημα ότι ο κατασκευαστής και ο εισαγωγέας του απαγορεύουν την πώληση αυτοκινήτων σε αλλοδαπούς τελικούς καταναλωτές».

(150) Βλέπε Απόφαση του Δικαστηρίου της 17ης Σεπτεμβρίου 1985 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις 25 και 26/84, Ford-Werke AG και Ford of Europe InΓ. / Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Συλλογή 1985, 2725· απόφαση του Δικαστηρίου της 24ης Οκτωβρίου 1995 στην υπόθεση C-70/93, Bayerische Motorenwerke AG / ALD Auto-Leasing D GmbH, Συλλογή 1995, I-3439.

(151) Βλέπε Απόφαση του Δικαστηρίου της 25ης Οκτωβρίου 1983 στην υπόθεση 107/82, Allgemeine Elektricäts-Gesellschaft AEG-Telefunken AG / Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Συλλογή 1983, σ. 3151.

(152) Βλέπε Απόφαση του Δικαστηρίου της 17ης Σεπτεμβρίου 1985 (βλέπε υποσημείωση 150).

(153) Βλέπε απόφαση 82/367/ΕΟΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 161 της 12. 6. 1982, σ. 18 αιτιολογική σκέψη 47).

(154) Βλέπε απόφαση 85/617/ΕΟΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 376 της 31. 12. 1985, σ. 21 αιτιολογικές σκέψεις 54 και 55).

(155) Βλέπε απόφαση 84/405/ΕΟΚ της Επιτροπής (Zinc Producer Group) της 6. 8. 1984, (ΕΕ L 220 της 17. 8. 1984, σ. 27, αιτιολογική σκέψη 71)· απόφαση 85/79/ΕΟΚ της Επιτροπής (John Deere) της 14. 12. 1984 (ΕΕ L 35 της 7. 2. 1985, σ. 58, αιτιολογική σκέψη 26).

(156) Βλέπε αποφάσεις 84/405/ΕΟΚ και 85/79/ΕΟΚ (βλέπε υποσημείωση 155).

(157) Βλέπε απόφαση 73/322/ΕΟΚ της Επιτροπής Deutsche Philips (ΕΕ L 293 της 20. 10. 1973, σ. 40)· απόφαση του Δικαστηρίου της 21ης Φεβρουαρίου 1984 στην υπόθεση 86/82, Hasselblad (GB) Limited κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Συλλογή 1984, σ. 883.

(158) Βλέπε Απόφαση 82/367/ΕΟΚ της Επιτροπής (βλέπε υποσημείωση 153).

(159) Βλέπε Απόφαση του Δικαστηρίου της 14ης Δεκεμβρίου 1983 στην υπόθεση 319/82 Société de Vente de Ciments et Bétons de l'Est SA / Kerpen & Kerpen GmbH & Co. KG, Συλλογή 1983, σ. 4173.

(160) Βλέπε υποσημείωση 13.

(161) Βλέπε υποσημείωση 13.

(162) Βλέπε απόφαση του Πρωτοδικείου της 22ας Απριλίου 1993 στην υπόθεση T-9/92 Automobiles Peugeot SA και Peugeot SA / Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Συλλογή 1993, II-493.

(163) Επιστολή προς την Επιτροπή: *Attorney privilege hinsichtlich der Nachprüfung K(95) 2476/17*, της 2. 11. 1985 (Audi).

(164) Βλέπε απόφαση του Δικαστηρίου, της 18ης Μαΐου 1982 στην υπόθεση 155/79, AM & S Europe Limited / Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Συλλογή 1982, σ. 1575.

(165) Βλέπε απόφαση του Δικαστηρίου της 25ης Οκτωβρίου 1983 στην υπόθεση 107/82 (βλέπε υποσημείωση 151).

(166) Βλέπε απόφαση του Δικαστηρίου της 11ης Ιουλίου 1989 στην υπόθεση 246/86, S.C. Belasco και λοιποί κατά Επιτροπής, Συλλογή 1989, σ. 2181, 2191, αιτιολογική σκέψη 41.

(167) COM(95) 503 τελικό, της 31. 10. 1995.