II

(Actos cuja publicação não é uma condição da sua aplicabilidade)

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO
de 28 de Janeiro de 1998
relativa a um processo de aplicação do artigo 85º do Tratado CE
(IV/35.733 — VW)

(Apenas faz fé o texto em língua alemã)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(98/273/CE)

Estrutura da decisão

Página

CAPÍTULO 1: OS FACTOS

A. INFORMAÇÕES GERAIS 62
I. O processo 62
II. As empresas 62
III. A posição das marcas no mercado relevante 62

B. COMÉRCIO PARALELO DOS VEÍCULOS DAS MARCAS VW E AUDI 63
I. Dimensão das exportações paralelas 63
II. Diferenças de preços 64

C. ACORDOS E PRÁTICAS VERIFICADAS 65
I. Estratégia geral 65
II. Análise pormenorizada dos acordos e das práticas 69
1. Terminologia 69
2. Política de margem 71
3. Política de prémios 72
4. Restrição das entregas no mercado italiano 73
5. Limitação das entregas no interior da rede de distribuição 73
6. Rescisão de contratos 74
7. Declarações de compromisso 74

D. CONSEQUÊNCIAS DOS ACORDOS E PRÁTICAS DA VOLKSWAGEN, AUDI E AUTOGERMA 74
I. Reações de consumidores finais 74
II. Comportamento dos concessionários face à Autogerma 75
III. Comportamento dos concessionários face a clientes 75

Página

CAPÍTULO 2: APRECIAÇÃO JURÍDICA

A. Nº 1 DO ARTIGO 85º ... 76

I. Empresas ... 76

II. Acordo ... 76

1. Proibição/limitação de exportação ... 76
2. Acordo ... 77
3. Conclusão ... 79

III. Restrição significativa da concorrência ... 80

1. A restrição da concorrência no seu objecto e nos seus efeitos ... 80
a) Objecto ... 80
i) A restrição da concorrência enquanto objecto das medidas consideradas no seu conjunto ... 80
ii) A restrição da concorrência enquanto objecto das medidas consideradas individualmente ... 81
b) Efeitos ... 82
c) Conclusão ... 83

2. Restrição significativa da concorrência ... 83

IV. Afectação significativa do comércio entre Estados-membros ... 83

V. Conclusões ... 84

B. Nº 3 DO ARTIGO 85º ... 84

I. Regulamentos (CEE) nº 123/85 e (CE) nº 1475/95 relativos a isenções por categoria ... 84

1. Nº 10, alínea a), do artigo 3º do Regulamento (CEE) nº 123/85 ... 84
a) Terminologia ... 84
b) Descrição das medidas ... 88
2. Nº 11 do artigo 3º do Regulamento (CEE) nº 123/85 ... 89
3. Nº 10, alínea a), e nº 11, do artigo 3º do Regulamento (CE) nº 1475/95 ... 89
4. Artigo 6º do Regulamento (CE) nº 1475/95 ... 89

II. Isenção individual ... 89

III. Conclusão ... 90

C. CONTRA-ARGUMENTOS DA VOLKSWAGEN AG ... 90

I. O argumento da ausência de força probatória dos documentos internos ... 90

II. O argumento segundo o qual os advogados que trabalham para a Audi podem invocar o seu direito ao sigilo profissional ... 90

III. O argumento do grande volume das importações cinzentas ... 91

D. DURAÇÃO DA INFRACÇÃO ... 91

E. Nº 1 DO ARTIGO 3º DO REGULAMENTO Nº 17 ... 91

F. DESTINATÁRIO DA DECISÃO ... 92

G. ARTIGO 15º DO REGULAMENTO Nº 17 ... 92

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento nº 17 do Conselho, de 6 de Fevereiro de 1962, primeiro regulamento de execução dos artigos 85º e 86º do Tratado CE (*) [1], com a última redacção que lhe foi dada pelo Acto de Adesão da Áustria, da Finlândia e da Suécia e, nomeadamente, o seu artigo 3º, o nº 2 do seu artigo 15º e o nº 1 do seu artigo 16º,

Tendo em conta a decisão da Comissão, de 24 de Outubro de 1996, de dar início a um processo neste caso,

Após ter dado às empresas em causa a oportunidade de comunicarem as suas observações relativamente às acusações apresentadas pela Comissão, em conformidade com o disposto no nº 1 do artigo 19º do Regulamento nº 17, em articulação com o Regulamento (CEE) nº 99/63 da Comissão, de 25 de Julho de 1963, relativo às audições referidas nos nºs 1 e 2 do artigo 19º do Regulamento nº 17 [2],

Após consulta do Comité Consultivo em matéria de acordos, decisões e práticas concertadas e de posições dominantes,

Considerando o seguinte:

Capítulo 1

OS FACTOS

A. *Informações gerais*

I. O processo

(1) Desde o início de 1994, a Comissão recebeu um grande número de cartas de consumidores finais alemães e austríacos queixando-se de obstáculos à aquisição de veículos novos das marcas Volkswagen e Audi em Itália, tendo em vista a sua reexportação imediata para a Alemanha ou para a Áustria. A Comissão dispunha assim de índices segundo os quais, desde pelo menos o início de 1994, a Volkswagen AG e a Audi AG tinham concluído acordos ou aplicado práticas concertadas com o seu importador comum para a Itália, a Autogerma SpA, e seus concessionários em Itália, tendo em vista não vender veículos novos, em especial veículos automóveis, a consumidores finais residentes noutros Estados-membros que não a Itália. Uma estratégia de encerramento do mercado deste tipo é abrangida pelo nº 1 do artigo 85º do Tratado CE.

(2) A fim de verificar se um tal comportamento podia ser inferido com base nestes indícios, a Comissão adoptou, em 17 de Outubro de 1995, uma decisão que ordenava uma verificação nos termos do nº 3 do artigo 14º do Regulamento nº 17. As verificações realizaram-se em 23 e 24 de Outubro de 1995. A presente decisão baseia-se em documentos descobertos durante as verificações e em denúncias de consumidores apresentadas à Comissão.

(3) As verificações foram efectuadas nas seguintes empresas: Volkswagen AG em Wolfsburg, Audi AG em Ingolstadt, Autogerma SpA em Verona, Auto-Brenner SpA em Bolzano, Auto Pedross Herbert & Co., em Silandro, Dorigoni SpA em Trento, Eurocar SpA em Udine, Iob Silvano & C. SRL em Gemona, Adriano Mansutti em Tricesimo, Günther Rabanser em Pontegardena, Mutschlechner SAS em Brunico e Franz Nitz em Vipiteno.

II. As empresas

(4) A Volkswagen AG, cuja sede é em Wolfsburg, é a sociedade gestora de participações sociais e, paralelamente, a maior e mais importante empresa do grupo Volkswagen. As actividades comerciais do grupo incluem a construção de veículos das marcas Volkswagen, Audi, Seat e Skoda, bem como o fabrico de componentes e de peças para este conglomerado mundial. Exerce igualmente outras actividades nos domínios dos motores industriais, das peças sobressalentes, dos serviços financeiros e dos seguros.

(5) A Volkswagen AG tem nomeadamente uma participação de 98,99 % na Audi AG (Ingolstadt) e controla a 100 % a Autogerma SpA (Verona). A actividade comercial da Audi AG incide essencialmente na construção e distribuição de veículos automóveis da marca Audi, bem como na produção de componentes e de motores. A Autogerma SpA é a empresa importadora em Itália dos veículos das marcas Volkswagen e Audi, bem como das suas peças sobressalentes e respectivos acessórios.

(6) A presente decisão tem por conseguinte por objecto a Volkswagen AG enquanto sociedade-mãe da Audi AG e da Autogerma SpA.

III. A posição das marcas no mercado relevante

(7) Segundo as informações de que a Comissão dispõe, as vendas de veículos automóveis particulares das marcas Volkswagen e Audi realizadas na Comunidade durante os três últimos anos apresentam-se da seguinte forma (em unidades; a quota de mercado é indicada entre parêntesis):

(*) As notas de pé-de-página bem como as traduções de textos que não são citados em português encontram-se no final da presente decisão.

Ano	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) Durante o mesmo período, as vendas das duas marcas em Itália evoluíram do seguinte modo (em unidades; a quota de mercado é indicada entre parêntesis):

Ano	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) As vendas das duas marcas na Alemanha durante o mesmo período (em unidades: a quota de mercado é indicada entre parêntesis):

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

(10) As vendas das duas marcas na Áustria durante o mesmo período (em unidades; a quota de mercado é indicada entre parêntesis):

Ano	Volkswagen		Audi	
1993	48 384	(20,8 %)	12 303	(4,3 %)
1994	49 199	(17,5 %)	9 713	(3,5 %)
1995	50 851	(16,9 %)	11 366	(3,8 %)

B. ***Comércio paralelo dos veículos das marcas VW e Audi***

I. **Dimensão das exportações paralelas**

(11) Ressalta de documentos descobertos na Audi que entre Janeiro e Junho de 1994, as reexportações de veículos de todas as marcas a partir de Itália se elevaram a 131 472 unidades (cerca de 2 % de todas as entregas efectuadas a clientes em Itália). Com base neste valor, o total das reexportações relativamente a 1994 foi estimado em cerca de 250 000 veículos (cerca de 13 % de todas as entregas efectuadas a clientes em Itália). Segundo estes documentos, durante o primeiro semestre de 1994, foram reexportados de Itália 19 429 veículos das marcas Volkswagen e Audi, donde se pode concluir, para o conjunto de 1994, um total de cerca de 39 000 veículos ([3]). Decorre de outros documentos descobertos na Volkswagen e Audi que as reimportações destas duas marcas de Itália para a Alemanha se elevaram, em 1993, a cerca de 19 000 veículos ([4]). Em 1994, elevaram-se a cerca de 22 000 veículos, ou seja, tiveram um aumento considerável ([5]). Em 1995, segundo as declarações das empresas nas suas observações relativas à comunicação de acusações, foram reexportados de Itália para a Alemanha cerca de 19 000 modelos Volkswagen e Audi.

(12) Após as reimportações terem permanecido aparentemente reduzidas até Maio de 1993, aumentaram consideravelmente, a partir de Junho/Julho de 1993, em relação praticamente a todos os modelos VW/Audi. Entre Dezembro de 1992 e Junho de 1995, a parte das reimportações para a Alemanha, representou para a Audi, entre 17,4 % e 20,3 % das suas entregas para a Itália ([6]). No caso da Volkswagen, esta proporção, que variou entre 13 % (Janeiro de 1994) e 15 % (Março de 1995) foi mais reduzida ([7]). A parte das reexportações nas entregas em Itália foi claramente mais elevada para a Volkswagen e a Audi do que para os seus concorrentes, à excepção dos construtores italianos e da Seat ([8]).

(13) Uma comparação mensal revela que as reexportações de veículos Volkswagen de Itália para a Alemanha seguem uma tendência crescente a partir de Junho de 1993 e atingem o seu ponto mais elevado em Novembro do mesmo ano, mas a partir de Fevereiro de 1994, são nitidamente menos importantes. A partir de Agosto de 1994, regista-se um novo aumento que prosseguiu até 1995, sem contudo atingir o nível elevado do segundo semestre de 1993 ([9]).

(14) As reexportações mensais de veículos Audi de Itália para a Alemanha aumentaram significativamente a partir de Maio de 1993, tendo atingido o seu valor mais elevado em Outubro de 1993. Seguidamente, ou seja, durante 1994, cairam para um nível nitidamente menos importante, antes de registar, a partir de Fevereiro de 1995, uma nova redução significativa ([10]).

II. **Diferenças de preços**

(15) A Comissão publica duas vezes por ano um estudo relativo ao preço dos veículos automóveis na União Europeia ([11]). As informações são-lhe comunicadas pelos construtores. Um dos objectivos da Comissão com a publicação destes estudos é a transparência em matéria de preços, a fim de incentivar os consumidores finais a adquirirem mais frequentemente os seus veículos automóveis nos Estados-membros em que os preços e as outras condições de venda são mais favoráveis. Em contrapartida a Comissão não tem por objectivo tornar os preços idênticos em todos os Estado-membros. Tenta, pelo contrário, através de uma maior transparência em matéria de preços, reduzir as diferenças através das forças do mercado.

(16) Com base nestes estudos ([12]), as diferenças dos modelos mais vendidos das marcas Volkswagen e Audi entre a Itália e a Alemanha ou a Áustria são as seguintes:

Data	Modelo	Itália	Alemanha	Áustria
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) Estes valores permitem verificar que em relação aos modelos seleccionados, as diferenças de preços identificadas entre a Itália, por um lado, e a Alemanha, bem como, desde 1 de Janeiro de 1995, a Áustria por outro, são em geral suficientes, pelos menos entre 1 de Maio de 1993 e 1 de Novembro de 1995, para incentivar as exportações paralelas de Itália para a Alemanha ou a Áustria.

C. *Acordos e práticas verificadas*

(18) Os acordos e as práticas que a Volkswagen AG, a Audi AG e a Autogerma SpA concluíram ou aplicaram com os seus concessionários italianos e que foram verificados pela Comissão constituem indícios de uma estratégia geral tendente a impedir ou a limitar consideravelmente as exportações paralelas de Itália para a Alemanha e a Áustria. Estes acordos e estas práticas, ainda que considerados separadamente, são susceptíveis e têm por objecto restringir de forma significativa o comércio entre Estados-membros.

(19) O comércio paralelo no sector automóvel (ou seja, no caso em apreço, as exportações ou as importações paralelas) é em geral constituído pelo total das vendas transfronteiras, entre as quais se distinguem as vendas efectuadas por distribuidores da rede oficial a distribuidores de outros Estados-membros que não pertencem a essa rede (os «revendedores»), as vendas a outros distribuidores da rede de distribuição noutros Estados-membros e as vendas a consumidores finais de outros Estados-membros, quer directamente quer através de um intermediário [13]. Esta distinção está igualmente na base dos Regulamentos (CEE) nº 123/85 e (CE) nº 1475/95 da Comissão relativos à aplicação do nº 3 do artigo 85º do Tratado CE a certas categorias de distribuição e de serviço de venda e pós-venda de veículos automóveis.

I. **Estratégia geral**

(20) Aquando das verificações, a Comissão descobriu documentos que reúnem certas medidas que integram a estratégia geral:

(21) A carta de 21 de Setembro de 1944 [14] (nota da Comissão: trata-se com efeito de 1994, ver a data no anexo à carta) dirigida pelo presidente da Autogerma, Senhor Schlesinger, à Volkswagen AG enumera as medidas e inclui um anexo em que é definida a sua graduação:

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

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

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

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

Verkäufe außerhalb Vertragsgebiet und/oder über nicht autorisierte Kanäle

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

(22) A nota «Measures to control and prevent reexport» ([15]), dirigida pela Autogerma à Volkswagen AG em 26 de Setembro de 1994 tem a seguinte redacção:

— «... 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) Nota da Volkswagen «Medidas tomadas pela Autogerma para impedir as reexportações», de 6 de Fevereiro de 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) A Audi especificou, a propósito dos seus concessionários alemães, que tendo em conta o Regulamento (CEE) nº 123/85, o construtor não podia impedir as importações paralelas por meios legais e que o facto de «associar» as medidas tomadas em Itália «com a vontade de impedir as reimportações e de lhes fazer referência numa carta à rede de distribuição alemã comporta um certo risco». Do mesmo modo a Audi propôs que as medidas tomadas em Itália «fossem comunicadas oralmente de uma região a outra.» ([17]).

(25) Nota da Autogerma «Measures to control and prevent reexport», de 15 de Março de 1995 ([18]):

Extracto:

«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) Comparando as entregas ao importador com os novos registos em Itália e na Alemanha, a Volkswagen e a Audi estabeleceram, em relação a cada modelo e mês a mês, o número exacto de reimportações de Itália para a Alemanha ([19]). As informações em questão foram comunicadas à Audi pelo Kraftfahrt-Bundesamt (Departamento federal dos veículos a motor). A Audi no entanto teve de se comprometer face a este organismo a não utilizar estes dados para identificar ou controlar concessionários estrangeiros ([20]).

(27) No que diz respeito aos certificados de conformidade, a Volkswagen tinha previsto criar uma taxa de 150 marcos alemães (enquanto antes eram entregues gratuitamente), «para entravar as reimportações», enquanto a Audi exigia para além desta taxa a prova de aquisição do veículo (factura, contrato de venda, etc . . .) ([21]).

(28) A Volkswagen e a Audi encarregaram a Autogerma de controlar sistematicamente as actividades de venda dos concessionários italianos e de comunicar as suas observações aos construtores, tendo em vista o controlo das reexportações ([22]). Para este efeito, a Volkswagen e a Audi comunicaram ao seu importador italiano os números de *chassis* ([23]), obtidos essencialmente na Alemanha, solicitando-lhe que identificasse os concessionários italianos que tinham entregue estes veículos, bem como os seus compradores ([24]). Este controlo permitiu repartir as reexportações por concessionário, por cliente e por modelo ([25]).

(29) A Volkswagen encarregou a Autogerma, no âmbito do controlo (denominado «audit») de concessionários italianos, de identificar as entregas a concessionários Volkswagen e Audi alemães e as vendas a revendedores não autorizados ([26]).

(30) Um colaborador da Audi que tinha comprado um Audi A 4 em Itália e que tinha solicitado para o registo na Alemanha um certificado de conformidade, confirmou à Audi que utilizava o veículo unicamente a título privado e que não o venderia antes de seis meses, uma vez que em caso de controlo das estatísticas do KBA [Kraftfahrt-Bundesamt (Departamento federal dos veículos a motor), autoridade alemã responsável pelo registo, nota da Comissão], o veículo «seria assinalado como reimportação, o que criaria problemas» ([27]).

(31) A Audi solicitou aos seus concessionários alemães que identificassem e lhe comunicassem os números de *chassis* dos veículos reimportados e colocados em venda por revendedores na Alemanha ([28]). As reimportações para a Áustria, mesmo efectuadas por particulares, foram controladas pela «Porsche Austria» ([29]), importador geral para a Áustria ([30]). As medidas tomadas pela Audi revelaram-se eficazes, uma vez que durante o primeiro trimestre de 1995, não foi importado qualquer A4 de Itália para a Áustria ([31]).

(32) Face ao número crescente de cartas de clientes que se queixavam de problemas de reexportação, a Audi decidiu, em Janeiro de 1994, «responder aos consumidores finais através de uma linguagem uniforme». Assim, devia ser chamada a sua atenção para as frequentes diferenças de equipamento dos veículos reimportados, o que tornaria muitas vezes necessária uma transformação e poderia dar origem a custos suplementares. A empresa evocou igualmente o prazo nitidamente mais longo que implica a compra de um veículo reimportado, «uma vez que frequentemente as autoridades exigem autorizações específicas». Finalmente, estava previsto assinalar aos consumidores as vantagens em matéria de inspecção automóvel e de garantia em caso de compra num concessionário alemão ([32]).

(33) Decorre das respostas às denúncias dos clientes que a Audi menciona nomeadamente as diferenças de equipamento dos modelos previstos para o mercado italiano, o prazo de entrega mais longo, bem como a impossibilidade que tinha de indicar aos concessionários a que consumidores finais deviam vender os veículos ([33]).

(34) A Volkswagen recomendou aos seus serviços, em caso de pedido de informações por parte de clientes, que «não dessem de modo algum a impressão de que, por instrução da Volkswagen AG, da Autogerma ou de alguns colaboradores destas empresas, não deveriam ser comunicadas quaisquer informações a particulares ou a intermediários autorizados». A Volkswagen solicitou, pelo contrário, que garantissem sem ambiguidades que não tinha sido dada qualquer instrução nem decidida qualquer restrição às trocas comerciais em violação do direito comunitário, com o objectivo de entravar as reexportações ([34]).

(35) A Volkswagen deu instruções à Autogerma sobre a forma de responder aos clientes que solicitassem uma ajuda do importador, isto é, que enquanto importador a Autogerma não podia registar qualquer encomenda, uma vez que não vende a particulares e que, para além disso, não pode ser exigido a qualquer concessionário que venda a um determinado cliente ([35]).

(36) Decorre de documentos sobre a troca de correspondência entre os construtores e os consumidores finais que em alguns casos, os construtores deram ao importador ou aos concessionários (no entanto, após exame da situação) «luz verde» para a venda a particulares ([36]).

(37) Em inúmeras cartas, clientes solicitaram ajuda à Autogerma na sequência de obstáculos à aquisição de um veículo junto de um concessionário italiano ([37]). Na suas respostas, o importador punha principalmente em causa os longos prazos de entrega, sujeitos às possibilidades de o construtor relativamente a certos modelos (por exemplo o novo VW Polo), sem contudo se comprometer com uma data de entrega ([38]). Em certos casos, a Autogerma solicitava ao cliente que confirmasse previamente que «pretendia adquirir o veículo em Itália directamente ou através um intermediário fiável» ([39]).

(38) A Autogerma tencionava «remeter os concessionários italianos para o seu território contractual» e, em caso de venda fora desse território ou através de circuitos não autorizados, tomar medidas cada vez mais severas ([40]).

(39) A firm de controlar as vendas, a Autogerma tinha sido encarregada pela Volkswagen e pela Audi de verificar quais os concessionários italianos que se encontravam na origem das entregas na Alemanha, com base nos números de *chassis,* identificados pelos construtores, de veículos postos em venda na Alemanha (principalmente por revendedores) e, de comunicar estas informações aos construtores ([41]). Para além disso, a Autogerma informou regularmente os construtores dos resultados dos controlos efectuados junto dos concessionários e das medidas tomada para impedir as vendas não desejadas.

(40) Com o objectivo de garantir o êxito da estratégia de conjunto, a Autogerma exerceu um controlo reforçado dos registos em Itália. De uma forma geral, os concessionários eram convidados a comunicar o número da placa de matrícula relativamente a todas as entregas no momento da sua declaração ([42]); nos

casos em que mais de 10 % das necessidades previstas eram ultrapassadas, estas estavam sujeitas à aprovação da Autogerma. Para além disso, aparentemente o importador reagiu ao aumento das exportações efectuadas por concessionários italianos atrasando ou limitando as entregas ([43]).

(41) Para além disso, desde pelo menos 1993, a Autogerma tinha encarregado um dos seus serviços (SEVO) de vigiar a rede de concessionários italianos e em especial as actividades de vendas e o número de veículos entregues no estrangeiro ([44]). Os relatórios de controlo incluíam listas de clientes estrangeiros e referiam advertências destinadas a concessionários relativamente às vendas para o estrangeiro ([45]).

(42) A Autogerma confirmou à Audi que todos os seus esforços tinham por objectivo impedir qualquer exportação por parte dos concessionários, incluindo as vendas a outros concessionários e aos consumidores finais ([46]). Todos os veículos entregues pela Autogerma foram facturados com IVA ([47]), manifestamente com o objectivo de promover as vendas em Itália e de entravar as reexportações a nível administrativo. No que diz respeito ao novo VW Polo, forma criados controlos de venda muito estritos e as quantidades a entregar foram restringidas para os concessionários que se tinham distinguido anteriormente por um aumento das reexportações ([48]).

II. **Análise pormenorizada dos acordos e das práticas**

Os acordos e as práticas que compõem a estratégia geral enunciada no ponto 1 consistem nomeadamente no seguinte:

1. *Terminologia*

a) Escolha da terminologia

(43) Na sua correspondência externa e interna, a Volkswagen AG não recorreu a uam terminologia uniforme para definir o comércio paralelo. A empresa designou geralmente as entregas a revendedores não autorizados pela expressão «mercado cinzento» (Graumarkt), equiparando frequentemente a noção de mercado da reimportação ou falando, mais em geral, de «reimportações» ou de «reexportações».

(44) No seu programa de marketing para 1995, a Volkswagen refere, no âmbito da sua estratégia de distribuição relativamente às reimportações, contramedidas tendo em vista «impedir as reimportações influenciando os concessionários», bem como «medidas específicas contra os importadores cinzentos». Em comunicações internas de Setembro de 1994 e Fevereiro de 1995, a empresa invoca de uma forma geral as «actividades de reexportação» a propósito de medidas que tomou ([49]). Numa nota manuscrita de Julho de 1995, a Volkswagen recomenda «por razões políticas», e a fim de evitar a «supressão da isenção por categoria», que se dê satisfação a um «verdadeiro intermediário» que tinha ameaçado apresentar uma denúncia à Comissão na sequência de obstáculos aparentemente suscitados por parte da Autogerma à aquisição de um veículo ([50]).

(45) A Audi AG utilizou igualmente diversas expressões (por exemplo, mercado cinzento, reimportações, mercado da reimportação, mercado da reimportação ilegal, entrega a revendedores não autiorizados), principalmente em relação com, por um lado, a análise do comércio paralelo entre a Itália e a Alemanha ou a Áustria e, por outro, as medidas tomadas ou a tomar.

(46) Para combater o mercado cinzento ou as reimportações, a Audi criou, no final de 1994, uma *task force* dotada de poderes, meios financeiros e pessoal necessários ([51]). Esta unidade começou oficialmente os seus trabalhos, que deviam durar no máximo dois anos, em 1 de Janeiro de 1995 ([52]). A Audi informou os seus concessionários e os seus importadores dos objectivos e das tarefas da *task force* através de uma circular e incentivou paralelamente os seus concessionários a colaborarem com esta unidade ([53]).

(47) As «missões e objectivos» consistiam em, por um lado, «lutar contra as reimportações» (principalmente as «entregas na Alemanha», mas igualmente para «outros países da Uniaão Europeia»), e por outro, em «impedir as entregas a revendedores não autorizados» ([54]). Um outro documento refere como objectivo da unidade «limitar e impedir duradouramente as importações cinzentas e as reimportações» ([55]) ou limitar este fenómeno a dimensões concorrenciais normais. Certos concorrentes (BMW, Mercedes) são igualmente citados neste contexto.

(48) Numa nota relativa à «descrição do projecto: luta contra o mercado o mercado cinzento/as reimportações», a Audi definiu as missões a cumprir e os objectivos a atingir no âmbito deste proejcto (na realidade, as missões e objectivos da *task force*), da seguinte forma: «1. Lutar contra as reimportações» e «2. Impedir as entregas a revendedores não autorizados» ([56]). Num outro documento, a Audi restringe a definição das reimportações às «aquisições cruzadas dos concessionários alemães no estrangeiro» e às entregas a revendedores não pertencentes à rede (revendedores do mercado cinzento) ([57]).

(49) O objectivo a curto prazo fixado para o grupo de projecto consistia em limitar as exportações a menos de 100 veículos por mês ([58]) ou reduzir o volume do mercado cinzento/das reimportações em 50 % num prazo de seis meses, com resultados visíveis até Setembro de 1995 ([59]). Foram tomadas várias medidas para atingir os objectivos atribuídos à *task force* ([60]).

(50) Neste documento, a Audi inclui, por conseguinte, o mercado cinzento no mercado mais amplo da reimportação, mas orienta frequentemente as suas medidas, como demonstra claramente este documento, contra os dois simultaneamente. A escolha de termos diferentes teve por conseguinte por efeito ou por objecto criar a impressão, nos concessionários italianos, que as proibições de exportação e outras medidas destinadas a impedir o comércio paralelo, bem como as sanções, diziam igualmente respeito às vendas a consumidores finais não italianos e às reexportações efectuadas por estes.

(51) Ao escolher estes termos, a distinção entre, por um lado, as vendas a revendedores estranhos à rede e agindo por su própria conta e, por outro, as vendas aos consumidores finais, a intermediários mandatados ou a concessionários da rede foi confundida e, por conseguinte, tornada menos fácil, ou mesmo deixada propositadamente fluida.

(52) Na sua correspondência com os concessionários, a Autogerma SpA estabeleceu essencialmente a distinção entre as vendas no interior e no exterior do território contratual.

(53) Desde pelo menos 1993, a Autogerma dirigiu instruções, cartas de insistência e advertências aos concessionários italianos com o objectivo de orientar as suas actividades de venda. Seguidamente, a Atuogerma convidou os concessionários italianos, por escrito e oralmente, a não praticarem importações cinzentas. Tendo em conta os esforços acrescidos dos concessionários para atingir os objectivos de venda e os pedidos repetidos de concessionários VW/Audi, solicitou-se-lhes insistentemente que só vendessem no seu próprio território contratual ([61]).

(54) Por diversas ocasiões, oralmente e através de várias circulares, a Autogerma notificou os concessionários italianos para se absterem de qualquer venda fora do território contratual, ou seja, tanto em Itália como no estrangeiro ([62]). Aquando das verificações, os concessionários controlados em Trento, Bolzano e Silandro declararam à Comissão que a Autogerma os tinha obrigado oralmente, em várias ocasiões, a não efectuar exportações. Estas instruções visavam principalmente os revendedores não autorizados, mas incluíam expressamente as vendas aos consumidores finais ([63]). Chamava-se claramente à atenção dos concessionários para o facto de «em caso de não comprimento desta instrução, poder ser prevista a rescisão do contrato de concessão» ([64]) ([65]).

(55) Foram igualmente comunicadas em relação a certos modelos instruções e advertências da mesma natureza (Audi A 4, novo VW Polo, VW Golf Berline, VW Golf Variant) ([66]). No que diz respeito ao novo VW Polo, os concessionários foram oralmente notificados, em Setembro de 1994, de que não deviam conceder descontos nem vender para exportação ([67]).

(56) A Autogerma proibiu os concessionários de venderem aos «salonisti» ([68]). Em italiano, este termo distingue-se de «concessionnario», ou seja, um distribuidor pertencente à rede, mas não estabelece qualquer distinção entre revendedores independentes e intermediários. Neste contexto, o importador invocou várias vezes disposições do Regulamento (CEE) nº 123/85 que, na sua opinião, proíbem este tipo de venda ([69]) e preveniu os concessionários de que o não cumprimento destas disposições daria provavelmente origem à supressão da isenção por parte da Comissão. A Autogerma recorreu, portanto, a uma apresentação falseada da realidade que só podia dar a impressão errónea aos concessionários de que o seu comportamento infringia o direito comunitário da concorrência, com o risco inerente de uma sanção, mesmo que vendessem a um intermediário.

(57) A Autogerma, tal como a Audi, sabia que os concessionários explicavam aos clientes que não podiam ou não estavam autorizados a vender para o estrangeiro ou a estrangeiros («ai clienti dicono che non possono vendere all'estero . . .»). Os concessionários receberam por conseguinte instruções, tendo em conta principalmente eventuais verificações da Comissão Europeia, que não assinalassem, perante os clientes, proibições por parte da Autogerma ou dos construtores, mas que registassem as encomendas e que alegassem seguidamente problemas de existências e de entrega ([70]).

(58) A Autogerma confirmou em várias ocasiões a sua resolução de tomar as medidas necessárias «para antingir o objectivo fixado, ou seja, impedir as exportações de Itália» ([71]). Com este objectivo, estabeleceu um certo número de medidas em concertação com os construtores ([72]). A Autogerma tinha conhecimento de que certos elementos da sua estratégia não seriam compatíveis com a regulamentação relativa à distribuição dos veículos a motor ([73]).

b) Classificação dos documentos

(59) A Volkswagen, a Audi e a Autogerma referiram uma indicação de confidencialidade relativamente a inúmeros documentos relativos a medidas restritivas. Deste modo, por exemplo, a correspondência relativa às medidas destinadas a controlar e a impedir as reexportações estavam classificadas como «highly confidential» (altamente confidenciais) ou «riservato» (confidencial) ([74]). Os documentos relativos à introdução da margem fraccionada para os concessionários ([75]), aos avisos que lhes tinham sido dados ou ao controlo a que estavam sujeitos ([76]), bem como à rescisão dos contratos de concessão ([77]) eram frequentemente classificadas como «riservato» ou «vertraulich».

c) Efeito sobre os concessionários

(60) No conjunto, a terminologia escolhida pelo grupo, principalmente utilizada pela Autogerma na sua correspondência com os concessionários italianos, originou frequentemente a impressão de que todas as reexportações eram proibidas. Estas escolhas terminológicas criavam, nos concessionários, uma incerteza que, em inúmeros casos, os incentivou a renunciar a transacções com consumidores finais ou com intermediários mandatados por estes últimos. Independentemente do facto de saber se existe uma terminologia fixa para o comércio paralelo, teria sido útil utilizar definições precisas, como as que se encontram na base dos Regulamentos (CEE) nº 123/85 e (CEE) nº 1475/95 relativos à distribuição dos veículos automóveis.

(61) O recurso a uma terminologia variável e imprecisa em matéria de comércio paralelo constitui uma fonte de incerteza no interior do grupo, ou seja, no âmbito das reuniões e da correspondência entre a Volkswagen AG, a Audi AG e a Autogerma SpA. Esta escolha repercute-se para além disso nas relações entre o grupo e os concessionários e cria uma incerteza quanto à questão de saber que vendas devem ser consideradas autorizadas ou proibidas. Por conseguinte, restringe a liberdade de decisão dos concessionários no que diz respeito às vendas fora do território contratual.

2. *Política de margem*

a) Volkswagen AG

(62) Em Outubro de 1994 a Volkswagen anunciou a introdução em Itália, para o concessionário, de uma margem fraccionada «Split-Margin» associada às vendas do novo VW Polo no interior do território contratual ([78]). De uma forma geral, o construtor ou o importador, concede ao concessionário uma redução sobre o montante facturado em relação a cada veículo encomendado; no que diz respeito ao antigo modelo do VW Polo, esta redução era de 13 %. Quanto ao novo modelo, a redução do concessionário foi fraccionada: uma redução de base directa de 8 %, a pagar no momento da elaboração da factura e uma redução de 5 % concedida à *posteriori*, unicamente no caso de registo no território contratual do concessionário ([79]).

(63) A Volkswagen sabia que a introdução de uma margem fraccionada não seria compatível com o novo Regulamento (CE) nº 1475/95, nem com o Regulamento (CEE) nº 123/85, «uma vez que o seu objectivo consistia em impedir o comércio transfronteiras, que a Comissão pretende precisamente favorecer». Por conseguinte, esta medida foi classificada como «fortemente susceptível de ser objecto de uma coima» e devia, portanto, permanecer «interna». Assim, a Volkswagen propôs à Autogerma que se entendessem em relação a uma «terminologia e tratamento dos dossiers que fosse defensável, incluindo face à Comissão» ([80]). A aplicação efectiva do «sistema de margem fraccionada» foi confirmada em várias ocasiões pela Volkswagen ([81]).

b) Audi AG

(64) Tendo em conta as vendas significativas realizadas pelos concessionários italianos fora do seu território contratual, a Audi decidiu, em Outubro de 1994, após concertação com a Autogerma e o conselho consultivo dos concessionários (Unione Concessionari Audi, Volkswagen, a seguir denominado UCAV), bem como com a Volkswagen, introduzir relativamente aos novos modelos (ou seja, pela primeira vez para o Audi A4) um «novo regime relativo ao pagamento das margens de concessionários».

(65) Este novo regime previa fraccionar a margem de base de 15 % que, nomeadamente em relação ao antigo modelo Audi 80, era sempre paga no momento da facturação, uma parte de 10 % a pagar imediatamente, ou seja, no momento da elaboração da factura, e uma parte de 5 % denominada «parte de margem fraccionada» a pagar de dois em dois meses mediante apresentação do certificado de matrícula.

(66) Este regime foi aplicado a partir de 18 de Outubro de 1994 da seguinte forma; no momento da facturação, a margem de base completa de 15 % era integralmente paga, podendo no entanto a «parte da margem fraccionada» de 5 % ser reclamada («retirada») a seguir ([82]). Permitia ao construtor e ao importador, numa primeira fase, exercerem um controlo preciso sobre os registos, nomeadamente estabelecer a distinção entre os registos no interior e no exterior do território contratual. Seguidamente, em caso de venda fora do território contratual, a «parte de margem fraccionada» de 5 % era debitada ao concessionário.

c) Autogerma SpA

(67) Os contratos concluídos entre a Autogerma e os concessionários italianos incluíam um anexo (Allegato «A») que continha um quadro das margens autorizadas ao concessionário («sconto in fattura») relativamente a cada modelo. No que diz respeito aos modelos Volkswagen, esta margem era de 13 % ou de 15 %, e em relação aos modelos Audi, de 15 % ou de 16 % ([83]). Com efeito, em 1 de Janeiro de 1994, o anexo foi completado por uma convenção («Convenzione») por força da qual os novos modelos eram expressamente excluídos da aplicação destas margens ([84]).

1) Medidas relativas à Volkswagen

(68) No que diz respeito às vendas do novo VW Polo, a Autogerma informou os concessionários italianos do novo sistema de margem em Outubro ou em Novembro de 1994. Este novo regime dizia respeito, por um lado, aos veículos de demonstração do tipo Polo, relativamente aos quais estava previsto um fraccionamento da antiga margem de base de 13 % em duas partes, ou seja, uma parte de 10 % e uma parte de 3 % a pagar unicamente em caso de registo (por pelo menos seis meses) em nome do concessionário, isto é, no interior do território contratual; por outro lado, ou seja, em relação a todas as outras encomendas do novo Polo, a Autogerma cumpriu as instruções da Volkswagen, que

previam uma repartição da margem de base de 13 % numa parte de 8 % a pagar directamente e numa redução de 5 % autorizada unicamente no caso de venda no território contratual ([85]). Aquando da verificação, a Comissão confirmou que, desde Novembro de 1994, o sistema de margem fraccionada era aplicado de forma a que uma parte só fosse paga em caso de registo no território contratual ([86]).

2) Medidas relativas à Audi

(69) Aquando da comercialização do novo modelo Audi A 4, a Autogerma decidiu alterar o sistema de margem do concessionário que consistia em substituir a «margem de base» de 15 % aplicável ao antigo modelo Audi 80 e a pagar directamente, ou seja, no momento da facturação, por uma nova margem de base («sconto in fattura» ou «sconto base/immediato») de apenas 10 %. Os restantes 5 % («sconto differito a breve») só deviam ser pagos aos concessionários de dois em dois meses e unicamente em caso de entrega e de registo certificado no território contratual ([87]). Ao escolher designar a parte de 5 % pelas expressões «desconto ligeiramente diferido», a Autogerma pretendia evitar estabelecer uma ligação directa com a condição segundo a qual a venda e registo deviam realizar-se no território contratual ([88]).

(70) O novo sistema de margem devia ser integrado nos contratos de concessão italianos sob a forma de uma cláusula adicional que concedia o direito à Autogerma «de debitar directamente ao concessionário a parte da margem de 5 % em caso de venda fora do território» ([89]).

(71) Em Novembro de 1994, a Autogerma informou a Audi da introdução do novo sistema de margem relativamente ao Audi A 4 em Itália, em primeiro lugar durante um período experimental até 30 de Abril de 1995. O saldo de 5 % deveria continuar a ser pago até esta data, na pendência da tomada de uma decisão definitiva.

(72) Uma política de margem que prevê uma margem menos importante para o concessionário em caso de venda ou registo fora do território contratual reduz as receitas dos concessionários e o lucro delas resultante. Restringe, por conseguinte, as suas possibilidades de efectuar essas vendas.

3. *Política de prémios*

(73) O prémio de 3 % a pagar para além da margem devia em princípio ser mantido. A Audi sublinhou, neste contexto, que a «venda fora da zona é autorizada até 15 %» e que para além deste valor, não é concedido o prémio de 3 % ([90]).

(74) Como este prémio foi sujeito à venda e seguidamente ao registo ([91]), no interior do «território comercial de competência» ([92]), o concessionário teria registado, em caso de venda fora do seu próprio território contratual, um prejuízo financeiro de 8 % da base de cálculo. A Audi declarou sem ambiguidade que, tendo em conta os custos de exploração de 10 % que em princípio suportam sózinhos, os concessionários registariam uma perda de tesouraria ao vender fora do seu território contratual ([93]).

(75) No âmbito de uma convenção (Convenzione «B») anexada desde 1987 pelo menos aos contratos de concessão, tinha sido previsto um prémio de 3 % a pagar trimestralmente. Compunha-se de prémios parciais para os «registos específicos», as «normas» e a «satisfação dos clientes» ([94]). Este prémio era concedido para além da margem habitual do concessionário. Era calculado com base no número de veículos vendidos no território contratual, mas era igualmente pago relativamente às vendas fora desse território, desde que não ultrapassassem 15 % do total das entregas do concessionário.

(76) Desde pelo menos 1993, a Autogerma tinha suspendido o pagamento deste prémio em relação a todas as vendas fora do território contratual ([95]), e tinha-o recusado pelo menos a partir de Janeiro de 1994 ([96]). Com o objectivo declarado de impedir as exportações paralelas, a Autogerma decidiu, em Setembro de 1994, só conceder no futuro este prémio em relação aos registos no território contratual ([97]).

(77) A convenção anexa ao contrato de concessão referida no ponto 75 (Convenzione «B») foi, por conseguinte, alterada em consequência. Enquanto na primeira versão, o pagamento do prémio só era efectuado em caso de venda no território contratual, foi subordinada para além disso, na versão de 31 de Dezembro de 1994, ao registo neste território ([98]). O limite de 15 % das vendas ou registos fora deste território foi mantido ([99]).

(78) O conselho consultivo UCAV colocou no entanto em dúvida a compatibilidade das medidas previstas com os regulamentos comunitários relativos à distribuição dos veículos automóveis e com os contratos de concessão ([100]).

(79) A Audi confirmou de novo a introdução e a aplicação do novo sistema de prémio no que diz respeito à ligação entre o pagamento do prémio de 3 % e o registo em Itália ([101]). A aplicação efectiva do novo sistema de prémio foi seguidamente confirmada em várias ocasiões pela Autogerma: «no que diz respeito ao pagamento dos prémios de Janeiro a Abril de 1994, foi decidido que 63 concessionários, que tinham efectuado entregas a clientes fora do seu território contratual, não receberiam qualquer prémio» ([102]). A partir do último trimestre de 1994 ou do primeiro trimestre de 1995 igualmente, este prémio só foi efectivamente concedido em relação aos registos no território contratual. Para além disso, a Autogerma recusou o pagamento da «contribuição para a rede» relativamente aos veículos vendidos fora do território contratual ([103]).

(80) Recorde-se, portanto, que o novo sistema de margem e de prémio constituiu um meio de pressão eficaz, principalmente de natureza financeira, para incentivar os concessionários a não efectuarem vendas (ou a não permitirem registos) fora do seu território contratual. Em caso de vendas desta natureza, os concessionários expunham-se a uma redução considerável dos seus rendimentos. Para além disso, neste tipo de transacções, o concessionário perde de qualquer modo «o pós-venda», geralmente muito rendível. A política de margem e de prémio aplicada reduziu ainda consideravelmente o interesse financeiro destas operações. Por conseguinte, inúmeros concessionários renunciaram de uma forma geral a essas vendas, independentemente de serem transacções potenciais com revendedores ou com consumidores finais. A Audi confirmou em várias ocasiões a aplicação efectiva dos novos regimes ([104]).

(81) Uma política que prevê uma margem reduzida ou uma diminuição do prémio em caso de venda ou de registo fora do território contratual diminui os rendimentos dos concessionários resultantes destas transacções e o lucro delas decorrente. Esta política reduz, por conseguinte, a margem de manobra económica de que os concessionários dispõem para efectuar essas vendas.

4. *Restrição das entregas no mercado italiano*

(82) Já em Agosto de 1993, a Volkswagen e a Audi tinham definido orientações, repartidas por «diligências formais» e «medidas práticas», tendo em vista reduzir as entregas ao mercado cinzento ([105]). Enquanto as primeiras tinham essencialmente por objectivo o respeito dos contratos de concessão, no segundo caso trata-se em especial da redução das existências italianas que era proposta como medida concreta.

a) Volkswagen AG

(83) Com o objectivo de limitar as reexportações de Itália, a Volkswagen tinha decidido, no final de 1993, «adaptar a produção às necessidades do mercado italiano», «abastecer os retalhistas em função das suas necessidades» e tomar medidas de «redução das existências dos concessionários» ([106]). A política de entregas aplicada a Itália deu origem, pelo menos em 1995, a problemas de abastecimento e a um aumento dos prazos de entrega em relação praticamente a todos os modelos.

(84) No primeiro trimestre de 1995, a Volkswagen tinha já «adaptado as entregas dos modelos Vento, Variant e Passat à procura italiana, de modo a deixarem de existir existências excessivas» ([107]). A política aplicada pela Volkswagen, que consistia em limitar as possibilidades de reexportação através de um abastecimento restrito do mercado italiano, revelou-se, por conseguinte, eficaz.

b) Audi AG

(85) Um grande número de clientes que tinham encomendado um veículo Audi anularam a sua encomenda em virtude dos prazos de entrega demasiado longos (mais de 9 % entre 1 de Janeiro e 10 de Abril de 1995) ([108]). Em Fevereiro de 1995, o construtor decidiu, apesar de tudo, anular uma entrega de 8 000 véículos suplementares do modelo A 4 que a Autogerma tinha prometido aos concessionários italianos e que se destinavam manifestamente à reexportação ([109]). Em Abril de 1995, a Audi justificou a contingentação das entregas do novo modelo A 4 especificando que «apenas a procura interna podia ser satisfeita» ([110]). A Audi e a Autogerma continuaram, durante o resto do ano, a defender a ideia e um abastecimento limitado do mercado italiano tendo em vista combater as reexportações (mercado cinzento) ([111]).

(86) Uma política de abastecimento baseada na procura presumida ou efectiva da clientela italiana, que não toma especialmente em consideração uma procura estrangeira manifestamente importante, limita a oferta de venda a clientes de outros Estados-membros e pode dar origem a um aumento dos prazos de entrega, em especial em relação às vendas a clientes de outros territórios contratuais. A possibilidade de os concessionários efectuarem essas vendas, principalmente, a clientes estrangeiros, encontra-se significativamente reduzida.

5. *Limitação das entregas no interior da rede de distribuição*

(87) O aumento das importações cinzentas efectuadas por revendedores não autorizados, bem como as reimportações propostas por determinados distribuidores autorizados VW/Audi a preços nitidamente inferiores aos praticados pelos concessionários alemães, custaram aparentemente inúmeras encomendas a estes em determinadas zonas. Certos concessionários, principalmente na Alemanha, consideraram necessário reimportar veículos de Itália através de concessionários italianos ou directamente através da Autogerma, queixando-se contudo de prazos de entrega anormalmente longos ([112]).

(88) A Volkswagen explicou esta situação invocando as medidas que se destinavam a «abastecer o mercado italiano em conformidade com as suas necessidades, tendo como consequência que os concessionários italianos escoam as existências disponíveis satisfazendo em primeiro lugar a sua clientela tradicional local». Em Setembro de 1993, o conselho dos concessionários VAG instou a Volkswagen a «combater por todos os meios as aquisições cruzadas na Europa, independentemente de resultarem de concessionários ou de clientes nossos» ([113]).

(89) Concessionários alemães solicitaram igualmente à Audi «que impedisse urgentemente a reimportação na Alemanha de veículos destinados à reexportação e subvencionados para o efeito pelo construtor», uma vez que «o preço de venda desses veículos na Alemanha é inferior ao preço de compra pago pelos concessionários alemães», o que «a prazo, priva os concessionários alemães dos seus meios de existência» ([114]). Certos concessionários alemães revelaram as actividades de reimportação de alguns dos seus colegas e comunicaram à Audi os números de *chassis* e os nomes dos concessionários italianos que efectuaram as entregas ([115]).

(90) No que diz respeito ao mercado italiano, a Autogerma solicitou à Audi que fizesse com que os concessionários alemães interessados em importações paralelas que se lhe tinham dirigido por escrito «não perturbassem» constantemente os concessionários italianos ([116]). Por outro lado, a Autogerma recusava os pedidos de concessionários alemães relativamente às possibilidades de entrega (denominadas entregas cruzadas no interior da rede VAG) invocando existências insuficientes, estrangulamentos e prazos de entrega longos ([117]).

(91) As soluções propostas previam contratos claros com o importador por força dos quais os veículos entregues se destinavam exclusivamente ao seu mercado e que previam igualmente sanções e a notificação, ou mesmo, a aplicação da rescisão do contrato em caso de violação ([118]). Os construtores estavam, por conseguinte, sujeitos a uma pressão exercida pelos concessionários alemães, tendo em vista impedir as reimportações na Alemanha.

(92) Uma limitação das «entregas cruzadas» no interior da rede de distribuição, isto é, a possibilidade de os concessionários comprarem veículos a concessionários de outros Estados-membros, restringe as possibilidades de abastecimento em veículos de que os concessionários dispõem.

6. *Rescisão de contratos*

(93) No final de 1993, a Autogerma notificou 50 concessionários (dos quais a Brenner Garage, grande distribuidor de Bolzano), ameaçando-os de repercussões sobre o seu vínculo contratual, para porem termo sem demora à venda organizada fora do território contratual ([119]). Estas notificações prosseguiram em 1994 e 1995 ([120]).

(94) Depois de em 1993 terem sido já rescindidos os contratos de três concessionários ([121]), a Autogerma decidiu em Maio de 1994, pôr igualmente termo ao contrato com a Brenner Garage ([122]). Em Fevereiro de 1995, 12 concessionários no total tinham sido desvinculados ([123]).

(95) A Autogerma rescindia manifestamente os contratos dos concessionários invocando as vendas fora do território contratual (ou as «importações cinzentas»), sublinhando no entanto que «para o público, a rescisão tinha naturalmente outros motivos» ([124]). As vendas a revendedores não autorizados nunca foram efectivamente citadas como motivo de rescisão ([125]), sendo as razões invocadas, em especial, a não realização dos objectivos de venda e o não cumprimento das obrigações contratuais. Pelo menos num caso, foi invocado o Regulamento (CE) nº 1475/95 para justificar a ruptura do vínculo contratual ([126]).

(96) Este comportamento revela que a Volkswagen AG, a Audi AG e a Autogerma SpA tinham conhecimento de que as medidas que tomavam se repercutiam igualmente sobre as reimportações autorizadas, ou seja, sobre as vendas a consumidores finais não italianos ou a intermediários por estes mandatados.

(97) A rescisão de um contrato de concessão ou a ameaça dessa rescisão devido a vendas fora do território contratual incentiva o concessionário a não proceder a vendas dessa natureza.

7. *Declarações de compromisso*

(98) A partir de Outubro de 1993, a Autogerma recomendava aos concessionários italianos que exigissem aos consumidores finais a assinatura de um «compomisso» ([127]). Decorre de uma outra circular, de Março de 1995, que esta recomendação foi seguidamente formulada com mais insistência. Todos os clientes desconhecidos do concessionário e, em especial, os clientes estrangeiros, tinham de assinar, em conformidade com estas recomendações, no momento da conclusão do contrato de venda, uma declaração («Dichiarazione de impegno») por força da qual se comprometiam, sob pena de uma multa de 10 % do preço da compra a não revender o veículo antes do termo de um prazo de três meses a contar da venda e em nenhum caso antes de o veículo ter atingido uma quilometragem de pelo menos 3 000 quilómetros ([128]).

(99) Uma declaração, exigida pelo construtor, o seu importador ou uma outra empresa da rede de distribuição, através da qual um consumidor final se compromete a não revender o veículo antes do termo de um determinado prazo e/ou antes de este ter atingido uma determinada quilometragem restringe a liberdade do consumidor final de decidir comprar um veículo num outro Estado-membro.

D. *Consequências dos acordos e práticas da Volkswagen, Audi e Autogerma*

(100) A Autogerma estava encarregada, enquanto co-contratante dos concessionários italianos, de aplicar estas medidas. No entanto, sublinhou que a Audi não podia aplicar sozinha medidas em Itália e que precisava do consentimento da Autogerma ([129]).

(101) A Autogerma chamou à atenção dos concessionários de várias formas (cartas, auditorias, reuniões bilaterais, advertências verbais) relativamente às consequências que teriam as vendas fora do território contratual, tendo os concessionários deixado assim frequentemente de concluir este tipo de venda. Inúmeros clientes renunciaram à compra de um veículo, uma vez que os concessionários apresentavam dificuldades e atrasos de entrega e uma vez que tinham excluído, por escrito e oralmente, a exportação ou a venda a não italianos.

I. **Reacções de consumidores finais**

(102) Inúmeros clientes referiram à Comissão e aos construtores as dificuldades com que se tinham confrontado aquando da compra de um veículo em

Itália. Decorre do conjunto dos documentos que foi recusada aos clientes a venda devido à sua nacionalidade. Um grande número de clientes refere as reacções idênticas de diversos concessionários do seguinte modo:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

— «sobald wir aber dem Händler sagen, diese Fahrzeuge sind für einzelne Privatpersonen in Deutschland oder Österreich bestimmt und daß wir Ihnen ohne weiteres ein Vermittlungs- oder Einkaufsmandat mit einer vom Notar beglaubigten Unterschrift vorlegen, will kein Händler nichts mehr wissen» bzw. «Die Antwort der Händler ist folgende: was Audi, Ingolstadt (Deutschland) sagt, wissen sie nicht, sie haben von ihrem Generalimporteur Autogerma absolutes Exportverbot, auch an private Endkunden.» bzw. «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. Comportamento dos concessionários face à Autogerma

(103) Na sequência das directivas e das advertências da Autogerma, vários concessionários comprometeram-se expressamente face ao importador a não procederem a vendas fora do território contratual, mais especialmente com o estrangeiro ([142]). Alguns concessionários tomaram medidas em consequência (não efectuar exportações ou unicamente num limite de 15 % das vendas totais, registo de todos os veículos em Itália, despedimento de colaboradores que venderam no estrangeiro, aprovação prévia da Autogerma ([143]). Deste modo, o importador confirmou à Audi a eficácia da medida que consistia em sujeitar todas as vendas ao seu acordo prévio.

III. Comportamento dos concessionários face a clientes

(104) A estratégia dos construtores e do importador que visa empedir as reexportações de veículos novos de Itália para a Alemanha e Áustria teve por efeito que em inúmeros casos, concessionários italianos recusaram vender veículos a clientes destes dois Estados-membros (ver as explicações na secção I). Invocando o risco de «desacordos» com o construtor, os concessionários desaconselhavam aos clientes registarem o veículo fora de Itália:

«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) Face a clientes estrangeiros, esta recusa foi fundamentada de diversas formas, por exemplo, remetendo para a reexportação prevista do veículo: «agradecemos a vossa telecópia ou a vossa carta, mas já não vendemos para o estrangeiro» ([145]), ou «lamentamos, mas interrompemos as exportações» ([146]).

(106) Noutros casos, os concessionários puseram em causa o abastecimento restrito pelo construtor e propuseram ao cliente que renunciasse à compra.

Para este efeito, os concessionários responderam a inúmeros pedidos provenientes de clientes através da seguinte carta tipo:

«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) A Autogerma confirmou o êxito desta estratégia e declarou à Audi:

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

A Audi tomou nota da situação descrita, verificando contudo que «leider ... nach wie vor von vielen italienischen Händlern die Aussage gemacht (wird), daß es ihnen vom Hersteller bzw. vom Importeur untersagt worden sei, Fahrzeuge an ausländische Endabnehmer zu verkaufen» ([149]).

Capítulo 2

APRECIAÇÃO JURÍDICA

(108) A Volkswagen e a Audi vendem os seus veículos automóveis na Comunidade Europeia através de redes de distribuição selectiva. A Volkswagen e a Audi escolheram a Autogerma enquanto importador exclusivo em Itália dos veículos da marca VW e Audi. A Autogerma concluiu, com os concessionários da rede, contratos de concessão, com base num modelo tipo, que diz respeito à distribuição das duas marcas, VW e Audi. Segundo a Volkswagen, prevê-se a distribuição das marcas VW e Audi separadamente a partir de 1997.

(109) Segundo a jurisprudência constante do Tribunal de Justiça (ver acórdão do Tribunal de Justiça de 24 de Outubro de 1995, Bundeskartellamt/Volkswagen AG e VAG Leasing GmbH, C-266/93, Col. 1995 p. I-3477) os acordos entre operadores situados em fases diferentes do processo económico, ainda designados acordos verticais, podem constituir acordos na acepção no nº 1 do artigo 85º do Tratado CE e ser abrangidos pelo âmbito da proibição prevista nesta disposição.

A. *Nº 1 do artigo 85º*

I. **Empresas**

(110) A Volkswagen AG, as suas filiais Audi AG e a Autogerma SpA, bem como os concessionários, são empresas na acepção do nº 1 do artigo 85º do Tratado.

II. **Acordo**

1. *Proibição/limitação de exportação*

(111) A análise dos acordos e práticas da Volkswagen, da Audi e da Autogerma referidos no capítulo 1, ponto C, permite provar que estas empresas criaram, de acordo com os seus concessionários italianos, uma política de encerramento do mercado, no âmbito do seu sistema de distribuição exclusiva e selectiva. Esta política de encerramento do mercado traduz-se numa proibição/limitação de exportação imposta aos concessionários italianos.

(112) A proibição/limitação de exportação pode ser deduzida de um conjunto de medidas que incluem medidas preventivas, medidas de controlo e sanções. Aquando das verificações que efectuou, a Comissão descobriu documentos em que eram identificadas estas diferentes medidas. Os principais documentos de acusação na matéria são os documentos referidos no capítulo 1, ponto C (ver notas 14 a 18 e documento *Massnahmenprogramm* de 10 de Fevereiro de 1995, referido na nota 123).

(113) No que diz respeito a estas diferentes medidas, é conveniente chamar à atenção para as advertências e instruções dirigidas aos concessionários, enumeradas no capítulo 1, ponto C.II.1 (Documentos referidos nas notas 14 e 61 a 70).

(114) A vigilância exercida em relação a concessionários através de um controlo das encomendas registadas, das vendas — incluindo a obrigação de os concessionários só poderem vender veículos a um cliente não italiano após terem obtido a autorização da Autogerma — e dos registos, bem como através de auditorias, é referida no capítulo 1, ponto C.I.2 (Documentos referidos nas notas 40 a 48 e 143). O capítulo 1, ponto C.1 refere a cooperação entre os construtores e o importador para controlar as vendas dos concessionários italianos (documentos 19 a 31).

(115) Exemplos de sanções, tais como as cartas de insistência, as advertências e as rescisões de contratos, adoptadas contra concessionários italianos são referidas no capítulo 1, ponto C.II.6 (ver, nomeadamente, os documentos referidos nas notas 71 e 120 a 127, bem como o documento *Export aus Italien* de 13 de Junho de 1994, citado na nota 62).

A cláusula que consta, pelo menos desde 1987, nos contratos celebrados com os concessionários italianos, segundo a qual só serão em princípio concedidos prémios relativamente às vendas efectuadas pelo concessionário nos limites do seu território contratual, é referida no capítulo 1, ponto C.II.3 (ver documentos referidos na nota 94). O reforço desta cláusula através da alteração do contrato de concessão, com efeitos a partir de 1 de Janeiro de 1995, (ver documento referido na nota 98), nos termos do qual o pagamento do prémio será em princípio igualmente subordinado, ao registo de cada veículo vendido no território contratual do concessionário, é igualmente apresentado no capítulo 1, ponto C.II.3. O bloqueamento efectivo do prémio, pelo menos desde 1993 (ver documentos referidos nas notas 18 a 95 e 96), é mencionado no capítulo 1, ponto C.II.3. A introdução de uma margem fraccionada, cuja aplicação começou com os modelos *VW Polo e Audi A 4,* é corroborada pelos documentos referidos nas notas 78 a 81 e 84 a 85, no que diz respeito à comercialização dos veículos Volkswagen [(capítulo 1, ponto C.II2, ponto C.II.2.c)] e através dos documentos referidos nas notas 82 e 87 a 89 no que diz respeito à comercialização dos veículos Audi [(capítulo 1, ponto C.II.2 e capítulo 1)].

(116) A proibição/limitação das exportações inclui igualmente a proibição das entregas cruzadas, ou seja, entregas no interior da rede de concessionários. É proibido aos concessionários autorizados italianos venderem veículos aos concessionários das VW e Audi noutros Estados-membros. Esta decisão foi tomada na sequência de uma declaração da Autogerma à Audi segundo a qual os concessionários autorizados alemães perturbavam os concessionários autorizados italianos. Nesta ocasião, a Autogerma solicitou igualmente à Audi que exigisse aos concessionários alemães que renunciassem às aquisições cruzadas. A título de prova, remetemos nomeadamente para os documentos citados nas notas 112 e 113 (capítulo 1, ponto C.II.5) e 14 e 116 (capítulo 1, ponto C.II.5). Para além disso, a própria Autorgerma recusou encomendas provenienes de concessionários não italianos, invocando existências insuficientes (ver o documento citado na nota 117, capítulo 1, ponto C.II.6), e não, por exemplo, alegando que o importador não vendia directamente.

(117) A proibição/limitação de exportação traduz-se igualmente numa restrição das entregas no mercado italiano (ver documento *«Massnahmen programm»* de 10 de Fevereiro de 1995, nota 123). Os documentos descobertos pela Comissão aquando das suas verificações revelam que a VW, desde 1993 (ver documento *«Massnahmen zur Begrenzung von Re-Exporten aus Italien»*, citado na nota 106, capítulo 1, ponto C.II.4) e a Audi, pelo menos desde Dezembro de 1993 (ver a nota *«Gespräch am 14 Dezember 1993 in Wolfsburg, Marken Audi und VW: Preisplanung Italien/EG-Preisharmonisierung»*, citada na nota 106), obrigaram os concessionários italianos a respeitarem a proibição/limitação de exportação, praticando uma política de restrição das entregas neste mercado.

(118) Numa carta de 13 de Junho de 1994 dirigida à Audi *(«Export aus Italien»)*, a Autogerma confirmava igualmente a existência de restrições à entrega (ver nota 62):

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

(119) Durante um encontro com a Audi que se realizou em 22 de Março de 1995 (ver acta desta reunião, de 27 de Março de 1995, citada na nota 107), a Volkswagen declarou que as entregas de veículos automóveis da marca VW tinham sido adaptadas à procura do mercado italiano. Cada concessionário recebia apenas o número de veículos necessários para satisfazer a clientela do seu território contratual. A Audi observou igualmente a propósito do novo audi A 4, numa nota interna intitulada *«Stand Maßnahmen gegen Graumarkt, 25. November 1994»* (ver o documento citado na nota 82):

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

(120) Entre as medidas tomadas relacionadas com a proibição/limitação de exportação consta igualmente a instrução aos concessionários de sujeitarem todos os contratos de venda com um consumidor final à assinatura, por parte deste, de um compromisso (ver capítulo 1, ponto C.II.7 e documentos citados nas notas 127 e 128).

2. *Acordo*

(121) A proibição/limitação de exportação insere-se no âmbito das relações contratuais que a Autogerma mantém com os concessionários da rede italiana de distribuição selectiva, relativamente às marcas VW e Audi. Foi acordada com os concessionários, em parte através e em parte oralmente, e os concessionários declararam estar de acordo com esta prática.

(122) A Autogerma repercutiu as instruções da Volkswagen relativas ao novo regime de margem através de duas circulares dirigidas aos concessionários. A Autogerma tinha já criado a base jurídica deste procedimento com efeitos a partir de 1 de Janeiro de 1994, numa convenção em anexo ao contrato de concessão, a aplicação da política praticada até então em matéria de margens tinha sido suprimida em relação aos novos modelos, sem que contudo tivesse sido fixado um novo regime [ver capítulo 1, ponto C.II.2 e, mais especialmente, capítulo 1, ponto C.II.2.C)]. A Autogerma especificou seguidamente o novo regime de margem através das circulares de 20 de Outubro e 2 de Novembro de 1994 (ver capítulo 1, ponto C.II.2, bem como os documentos citados na nota 85). Na circular de 20 de Outubro de 1994, a Autogerma estabeleceu a estrutura de um novo regime de margem tomando como exemplo o novo modelo da *VW Polo* (para tradução, ver nota 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) Através da circular de 2 de Novembro de 1994 (ver nota 85), a aplicação do novo regime de margem, tal como descrito na circular de 20 de Outubro de 1994, foi comunicada aos concessionários, com efeitos imediatos e pelo menos até 30 de Abril de 1995. Estas duas circulares tornaram-se parte integrante da relação contratual entre a Autogerma e os seus concessionários, na medida em que têm por objectivo precisar as disposições do contrato de concessão objecto da convenção em anexo ao referido contrato, que prevêem que a política praticada até então em matéria de margens não será aplicada aos novos modelos. Na circular de 2 de Novembro de 1994, a Autogerma declara que o novo regime de margens é directamente aplicável. A partir de 2 de Novembro de 1994, o novo regime de margem tornou-se parte integrante da relação contratual entre a Autogerma e os seus concessionários. Esta interpretação é confirmada pelos acórdãos proferidos pelo Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias nos processos apensos Ford/Comissão e pelo processo prejudicial da Bayerische Motorenwerke/ALD Auto-Leasing D GmbH ([150]).

(124) A Autogerma executou as instruções da Audi relativamente ao regime de margem o mais tardar em Novembro de 1994; este foi integrado, sob forma de uma convenção complementar, nos contratos de concessão italianos [ver carta da Autogerma à Audi de 10 de Novembro de 1994 *Splitmargensystem — Audi A 4* citada nota 87, capítulo 1, ponto C.II.2.c)2), bem como o documento citado na nota 93].

(125) Desde 1987, a Autogerma tinha, para além disso, acordado com os concessionários italianos, nos contratos de concessão, que os prémios só seriam em princípio pagos relativamente às vendas a clientes (independentemente de se tratarem de consumidores finais, de intermediários, de outros concessionários ou de revendedores não pertencentes à rede oficial) que residissem no território contratual. A «Convenção B» relativa ao pagamento do prémio foi reforçada, com efeitos em 1 de Janeiro de 1995; foi estabelecido a partir de então que o pagamento do prémio só seria autorizado para a venda de veículos igualmente registados no território contratual do concessionário. A título de prova, remetemos para os documentos citados na nota 98.

(126) Alguns concessionários comprometeram-se também expressamente, face ao importador, a renunciarem a qualquer venda fora do território contratual, principalmente no estrangeiro (ver capítulo 1, ponto D. II). Tal é comprovado pelos documentos citados na nota 142.

(127) Além disso, os seguintes comportamentos dos concessionários também revelam que eles aprovaram a proibição/limitação de exportação:

— devido à proibição/limitação de exportação, os concessionários deram instruções aos seus revendedores para deixarem de vender ao estrangeiro. A Comissão detém, a título de prova, a carta dirigida pelo concessionário VW/Audi Eurocar SpA, de 6 de Março de 1995, aos seus revendedores Fantini, Mansutti, Torresan, Ciesse Car, Tonero, Fantini e Autogris (ver nota 62 e tradução), na qual lhes dava a conhecer que a Autogerma proíbe absolutamente todas as vendas de veículos automóveis ao estrangeiro e que as vendas fora do território contratual não podem ultrapassar 15 % do conjunto das vendas:

«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»;

— alguns concessionários despedem colaboradores que afectuaram vendas ao estrangeiro. A título de prova, remetemos para a nota do dossier de 21 de Outubro de 1994, citada na nota 143 e intutulada *«Oggetto: Colloquio con Sig. Beikricher.-BZ»*,

— alguns concessionários solicitam autorização à Autogerma antes de celebrarem contratos de venda com consumidores finais que residem no estrangeiro (ver capítulo 1, ponto D.II). Remetemos, relativamente a esta questão, para as cartas citadas na nota 143, que foram dirigidas à Autogerma pelo concessionário Brenner Garage, em 19 de Dezembro de 1994, e pela empresa Dorigoni, em 22 de Junho de 1995,

— alguns concessionários recusam-se a vender a consumidores finais que residam fora da Itália e a outros concessionários VW/Audi, alegando como motivo da sua recusa que deixaram de vender para o estrangeiro (ver capítulo 1, ponto D.III). A título de prova, remetemos para as cartas do concessionário Dorigoni mencionadas nas notas 145 e 146,

— alguns concessionários recomendam insistentemente aos consumidores finais e aos outros concessionários da rede que renunciem proceder a compras, uma vez que os prazos de entrega serão provavelmente superiores a um ano (ver capítulo 1, ponto D.III). A título de prova, remetemos para a carta do concessionário Auto Brenner mencionada na nota 147,

— alguns concessionários solicitaram aos consumidores finais que assinassem o compromisso referido *supra*, tal como o comprovam os contratos de venda mencionados na nota 128,

— os concessionários aceitaram o bloqueamento do prémio relativamente a todas as vendas efectuadas fora do território contratual. De qualquer modo, o presidente da Autogerma podia reservar-se o direito de conceder ou recusar o prémio, sem temer reacções por parte dos seus concessionários. A título de prova, remetemos para a nota interna *«Non riconoscimento/trattenuta del Maggior Sconto per vendite fuori zona (compreso esportazioni parallele)»*, d 28 de Junho de 1994 (ver nota 97).

3. *Conclusão*

(128) As medidas tomadas pela Volkswagen, pela Audi e pela Autogerma para impedirem ou limitarem as exportações paralelas não constituem actos unilaterais não abrangidos pela proibição mencionada no nº 1 do artigo 95º inserem-se pelo contrário no âmbito da relação contratual existente entre os construtores, através da Autogerma e os concessionários da sua rede de distribuição selectiva, uma vez que foram tomadas de comum acordo para fazerem parte integrante do contrato de concessão. O Tribunal de Justiça tinha já declarado, no processo 107/82, AEG/Comissão ([151]), que a integração de um distribuidor numa rede de distribuição selectiva implicava a aceitação expressa ou tácita por parte dos contratantes da política seguida pela empresa. A política de restrição das entregas praticada pela Volkswagen e pela Audi, considerada no seu contexto económico e jurídico, provoca os seus efeitos no âmbito dos acordos de distribuição com os concessionários . A política de restrição das entregas altera a relação contratual entre a Volkswagen, a Audi, a Autogerma e os concessionários. Certas encomendas efectuadas pelos concessionários deixaram de ser executadas pelos construtores. Relativamente a este aspecto, remetemos para o acórdão proferido pelo Tribunal de Justiça nos processos apensos 25 e 26/84, Ford/Comissão ([152]), que diz respeito a um caso semelhante. Para além disso, os concessionários alemães e austríacos insistiram junto da Volkswagen e da Audi, pelo menos desde Setembro de 1993, para que estes dois construtores fornecessem o mercado italiano de forma restritiva (ver documentos *Rede von Herrn Knief zur Plenum-Veranstaltung mit Herrn Dr. Piëch anläßlich des Europa-Kongresses am 8. September 1993 in Frankfurt,* citado na nota 113, e *Protokoll der 7. Konferenz des Europäischen Händlerberiats VW/Audi vom 21. bis 23. April 1994 in Dublin* citado na nota 105).

(129) É pouco importante saber se os concessionários respeitaram a proibição/limitação de exportação devido a pressões exercidas pelo construtor. Na Decisão 82/367/CEE, (Hasselblad) ([153]), a Comissão declarou que era suficiente, para que existisse prática concertada, «... que uma empresa independente adapte consciente e voluntariamente o seu comportamento aos desejos expressos por uma outra empresa; que os motivos que a animam ou a consciência da infracção não têm qualquer importância relativamente a este aspecto.».

III. **Restrição significativa da concorrência**

1. *A restrição da concorrêcia no seu objecto e nos seus efeitos*

a) Objecto

(130) O sistema destinado a identificar os concessionários que exportam, bem como as sanções que lhes estão associadas, tem por objecto limitar a concorrência «intramarca». Trata-se de impedir os concessionários italianos de beneficiarem de certas vantagens a nível da concorrência, tais como as resultantes, por exemplo, das flutuações das taxas de câmbio em relação a concessionários de outros Estados-membros, vendendo veículos a clientes que não residem no seu território contratual ou em Itália. É estabelecida apenas uma única distinção, nomeadamente, se o cliente reside ou não no interior do território contratual ou na Itália, e não se trata de um consumidor final, de um intermediário mandatado por este último, de outros concessionários da rede ou de revendedores independentes não pertencentes à rede. Daí resulta um encerramento dos mercados.

(131) O objecto que constitui a restrição da concorrência resulta tanto do conjunto do pacote de medidas adoptadas como das diferentes medidas consideradas individualmente:

i) A restrição da concorrência enquanto objecto das medidas consideradas no seu conjunto.

O objecto das medidas consideradas no seu conjunto, que consiste em impedir as exportações paralelas ou ainda — tal como referem frequentemente a Volkswagen, a Audi e a Autogerma — as reexportações, ressalta claramente da nota interna da Volkswagen de 1 de Março de 1994, intitulada Re-exporte (ver igualmente nota 102):

«...

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

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

4. Durch geeignete Maßnahmen

— Händleraudits
— Abmahnungen
— gezielte Zuteilung
— Bonuskürzungen
— Kündigungen (3 Händler in 1993)

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

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

(132) A carta dirigida pela Autogerma à Volkswagen AG, em 26 de Setembro de 1994, intitulada *Mesures to control and prevent reexport* (ver *supra,* capítulo 1, ponto C.1, e a nota 15 com tradução), é igualmente inequívoca:

«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) Estes documentos provam que este pacote de medidas assenta numa estratégia da Volkswagen, da Audi e da Autogerma destinada a garantir uma redução significativa das exportações paralelas provenientes de Itália. Ao adoptar este pacote de medidas, os construtores pretenderam agir sobre o mercado e determinar a forma como este se poderá desenvolver. O objectivo expressamente prosseguido pela Audi consiste em limitar as exportações a menos de 100 veículos por mês (ver documento manuscrito citado na nota 58) ou reduzir, num prazo de seis meses, o volume das importações cinzentas/reimportações verificadas em Fevereiro de 1995. A aplicação do conjunto das medidas devia permitir atingir este objectivo em Setembro de 1995 (ver acta de uma discussão interna de 3 de Fevereiro de 1995 citada na nota 59).

(134) O facto de este pacote de medidas ter tido por objecto uma restrição da concorrência afigura-se de forma especialmente clara se considerarmos a ligação existente entre o regime dos prémios e das margens, por um lado, e a política de restrição das entregas, por outro (ver o documento *Massnahmenprogramm* de 10 de Fevereiro de 1995, citado na nota 123): o prémio e a margem constituem ambos elementos de cálculo com base nos quais o concessionário determina a rendibilidade da venda de um veículo na sua empresa, tendo em conta custos que lhe estão associados (pessoal de vendas, salas de exposição). São igualmente o prémio e a margem que determinam os limites nos quais o concessionário pode negociar os preços com os seus clientes. Se um concessionário sabe que um prémio de 3 % lhe será suprimido em caso de venda de

um veículo fora de seu território contratual, esforçar-se-á por evitar este tipo de venda, pelo menos enquanto puder escoar os veículos que lhe terão sido atribuídos no seu território contratual. O regime das margens tem o mesmo objectivo, mas com efeito reforçado, na medida em que o concessionário, relativamente a todas as vendas de veículos a clientes que não residam no seu território contratual, realizará, em relação a cada veículo, um lucro reduzido de cerca de 40 % (5 % da margem de 13 %) ou, se acrescentarmos o prémio, de 50 % (para a VW) (ver documento *Massnahmenprogramm* de 10 de Fevereiro de 1995, citado na nota 123), e de 33 % (5 % da margem de 15 %) ou, com o prémio, de 44 % (para a Audi). Não tem também a possibilidade de aumentar o preço de venda de um veículo em consequência para repercutir sobre o cliente o prejuízo financeiro que regista, se não pretender perder a sua competitividade. Tendo em conta a política de restrição das entregas praticada pela VW e pela Audi, os concessionários são, por conseguinte, levados a recusar as propostas de compras provenientes de consumidores finais que não residam no seu território contratual.

ii) A restrição da concorrência enquanto objecto das medidas consideradas individualmente.

(135) As medidas aplicadas pela Volkswagen, pela Audi e pela Autogerma em relação a concessionários, a fim de lhes impor a proibição/limitação de exportação, não só restringem a concorrência se as considerarmos no seu conjunto, mas são também objectivamente de molde a privar os concessionários italianos de qualquer interesse em exportar se as considerarmos individualmente.

(136) A limitação do pagamento dos prémios sobre as vendas efectuadas fora do território contratual, tal como acordado na «Convenção B» apensa ao contrato de concessão, impede qualquer interesse, para os concessionários, nas vendas a consumidores finais, a intermediários mandatados por estes ou outros concessionários da rede que não residam no território contratual. A Comissão tinha já verificado, no processo 85/617/CEE, Sperry New Holland ([154]), que os acordos ou as práticas relativos a prémios que têm como condição o facto de o cliente não exportar o objecto adquirido, são proibidos. A restrição da concorrência visada por esta medida é já atingida pelo simples facto de a cláusula correspondente que figura no contrato de concessão. Não é necessário que esta disposição contratual seja aplicada ([155]). O bloqueamento efectivo do prémio para as vendas efectuadas fora do território contratual, e isto pelo menos a partir de Setembro de 1993, reforça esta restrição da concorrência. O bloqueamento do prémio constitui — segundo a própria Autogerma (ver carta de 21 de Setembro de 1994, citada na nota 14 e no capítulo 1, ponto C.I) — uma sanção que tem por objecto entravar as trocas comerciais intracomunitárias.

(137) O regime de margem introduzido para além do bloqueamento dos prémios prossegue o mesmo objectivo. O efeito da restrição da concorrência do regime de margem foi já atingido pelo regime introduzido inicialmente por um período limitado (ver circular 2 de Novembro de 1994, citada na nota 85). A liberdade de acção dos concessionários é limitada, uma vez que em caso de venda fora do seu território contratual, podem temer que a Autogerma tome determinadas medidas como por exemplo a retrocessão da margem. Esta concepção foi confirmada pela Comissão em várias decisões ([156]). Ora, o regime de margem continuou a ser aplicado após 30 de Abril de 1995 (ver documento *Maßnahmen zur Reduzierung von Grauexporten*, de 21 de Agosto de 1995, citado na nota 81, bem como o documento citado na nota 86).

(138) Numa nota de 23 de Novembro de 1994, dirigida pelo Senhor Diaz Ruiz ao presidente da Audi, Senhor Demel, a Audi declara o seguinte a propósito do objectivo do regime das margens e dos prémios (ver o documento citado na nota 93):

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

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

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

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

(139) — A proibição das entregas cruzadas tem por objecto entravar as trocas comerciais intracomunitárias de mercadorias entre os concessionários italianos e os concessionários dos outros Estados-membros e de compartimentar os mercados. Tal permite manter as diferenças de preços, por vezes consideráveis dos veículos automóveis de marca VW e Audi no interior do mercado comum (ver capítulo 1, ponto B.II). A Comissão e o Tribunal de Justiça sublinharam sempre a incompatibilidade do impedimento ou da proibição das entregas cruzadas com o nº 1 do artigo 85 ([157]).

(140) — Os concessionários tinham recebido como instrução da Autogerma obter o acordo prévio do importador relativamente às vendas fora do território contratual (ver nomeadamente os documentos citados nas notas 70 e 143). A Autogerma entravou deste modo a liberdade contratual dos concessionários, a fim de limitar a concorrência no âmbito da rede de concessionários.

(141) — A restrição das entregas introduzida pela Volkswagen e pela Audi no mercado italiano tinha por objecto — tal como referido *supra* no capítulo 2.A.II.1 — manter os concessionários italianos no seu território contratual. Esta restrição não tinha como objectivo reduzir as pressões, em parte bem reais, exercidas sobre as existências dos concessionários italianos (ou seja, a quantidade de veículos que o construtor obriga o concessionário a comprar), a fim de reduzir o encargo financeiro que estes devem registar; tinha pelo contrário como objectivo evitar que esta pressão impedisse a eficácia da proibição/limitação de exportação. A título de prova, remetemos para o documento citado na nota 107. A Autogerma abordou os efeitos desfavoráveis que a restrição das entregas devia ter sobre a concorrência numa carta de 13 de Junho de 1994 dirigida à Audi, que dizia respeito às exportações provenientes de Itália (ver nota 62 e citação no capítulo 2, ponto A.II.1). A restrição das entregas não pode também ser justificada por dificuldades nas entregas, uma vez que esta medida dizia respeito a todos os modelos desde o final de 1993 e foi aplicada de forma reforçada em relação aos novos modelos VW Polo e Audi A 4. Em Fevereiro de 1995, a Audi anulou a entrega de 8 000 veículos do modelo Audi A 4. Quando a Autogerma se queixou junto da Audi da anulação desta entrega, a Audi confirmou a sua política de restrição das entregas no mercado italiano. Relativamente a este aspecto, pode citar-se uma nota interna do grupo de trabalho (*task force*) instituído pela Audi, de 16 de Fevereiro de 1995 (ver nota 109):

«Lieferung von weiteren 8 000 Fahrzeugen für den italienischen Markt

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

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

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

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

(142) — A Volkswagen e a Audi não ignoravam que a Autogerma utilizava, como meio de pressão para fazer respeitar a proibição/limitação de exportação, o medo dos concessionários de verem o seu contrato de concessão rescindido. Este pode ser rescindido sem motivo com um pré-aviso de pelo menos um ano (ver capítulo XXI, artigo 1º, do contrato de concessão, nota 83). A Autogerma rescindiu efectivamente os contratos dos concessionários que tinham vendido veículos para exportação (ver documento *Export aus Italien* de 13 de Junho de 1994, citado no nota 62); nesta ocasião foi sublinhado, no interior da empresa, que estas rescisões eram feitas «para o exterior, devido a outros motivos» (ver o documento intitulado *Besuch bei Autogerma* de 10 de Fevereiro de 1995, citado na nota 125, e o capítulo 1, ponto C.II.6). Se o construtor/importador utiliza o contrato de concessão selectiva para limitar a liberdade contratual do concessionário, tendo em conta a situação de dependência económica em que este se encontra, verifica-se restrição da concorrência na acepção do nº 1 do artigo 85º do Tratado CE. Esta concepção foi já confirmada pela Comissão na Decisão 82/367/CEE, Hasselblad ([158]).

(143) — A Autogerma entrou em acordo com os concessionários — acordo de que o construtor tinha conhecimento — a fim de reclamar ao consumidor final a assinatura de um compromisso. O consumidor devia assim ser obrigado a aceitar um compromisso que restringia os seus direitos de dispor dos seus bens segundo a sua própria vontade. Uma prática deste tipo constitui uma restrição da concorrência na acepção do nº 1 do artigo 85º do Tratado CE. O Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias declarou relativamente a esta questão ([159]):

«decorre da jurisprudência do Tribunal de Justiça que cláusulas, em contratos de entrega, que restrinjam a liberdade de o comprador utilizar a mercadoria entregue em função dos seus próprios interesses económicos constituem restrições da concorrência na acepção do artigo 85º do Tratado.».

b) Efeitos

(144) Estas medidas têm por efeito entravar a venda transfronteiras de veículos automóveis. Foi referido em várias ocasiões aos concessionários (ver a carta de 26 de Setembro de 1994, intitulada *Measures to control and prevent reexport*, citada na nota 15 e no capítulo 1, ponto C.I; ver igualmente o documento citado na nota 18 e no capítulo 1, ponto C.I), que só podiam vender no interior do seu território contratual. Em caso de não cumprimento desta instrução, deviam esperar as sanções referidas anteriormente. Os concessionários procederam em conformidade com as instruções da Autogerma e recusaram-se a vender a clientes que residissem fora

do seu território contratual (independentemente do facto de se tratarem de consumidores finais, intermediários mandatados por estes últimos, outros concessionários da rede de distribuição ou revendedores independentes não pertencentes à rede). No capítulo 1, ponto D, é referido que concessionários recusaram vender veículos das marcas VW e Audi a consumidores finais alegando o facto de estarem sujeitos a uma proibição de exportação por parte do construtor ou do importador geral (ver os documentos mencionados no capítulo 1, ponto D.I bem como as notas 130, 132, 134, 135, 136, 138, 140). Os concessionários explicaram frequentemente a sua recusa de venda a consumidores finais pelo facto de em caso de venda de um veículo destinado à exportação, se arriscarem a sofrer represálias por parte do importador geral (loc. cit., nota 137), ou mesmo a rescisão do seu contrato de concessão (loc. cit., nota 132). Alguns concessionários responderam igualmente através de cartas-tipo aos pedidos de clientes residentes fora do seu território contratual, ainda que se tratasse manifestamente de consumidores finais; pretextando longos prazos de entrega, desaconselhavam qualquer compra de um veículo na sua empresa (ver os documentos citados no capítulo 1, ponto D.III e as notas 145 e 147). A Comissão possui um documento que demonstra que um concessionário tentou adquirir um veículo já entregue ao consumidor final residente fora do seu território contratual e que referiu estes esforços à Autogerma especificando que lamentava ter causado problemas ao construtor através da venda deste veículo (ver o documento citado no capítulo 1, ponto D.III e a nota 144).

(145) A Autogerma comunicou à Audi que as medidas tomadas se saldaram por uma redução muito significativa das exportações de veículos das marcas VW e Audi (loc. cit., nota 148). O importador geral da Volkswagen, da Audi e da Porsche na Áustria confirmou igualmente, através de uma carta de 27 de Março de 1995 dirigida à Audi, que o encerramento do mercado a que estas medidas tinham dado origem (ver nota 31):

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

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

c) Conclusão

(146) A Volkswagen, a Audi e a Autogerma procuraram e conseguiram, graças às medidas tomadas, e, em qualquer caso, no que respeita à Alemanha e à Áustria, impor uma proibição/limitação de exportação. Estas medidas, consideradas tanto no seu conjunto como individualmente, são de molde a restringir a concorrência.

2. *Restrição significativa da concorrência*

(147) As quotas da Volkswagen e da Audi no mercado dos veículos automóveis novos na Comunidade são muito significativas (ver capítulo 1, ponto A.III). As quotas de mercado da Volkswagen e da Audi são consideradas globalmente, devido ao facto de a Audi, enquanto filial da Volkswagen, seguir uma estratégia determinada conjuntamente com esta última. Remetemos para uma nota de reunião *Preisharmonisierung* de 30 de Agosto de 1993, encontrada pela Comissão (ver nota 105). Esta nota resume os resultados de uma reunião que se realizou entre a Volkswagen e a Audi, com o objectivo de impedir as importações cinzentas, provavelmente provenientes de Itália. Sob o título «IV Weiteres Vorgehen» (medidas a tomar), refere-se:

«... Ziel ist ein abgestimmtes, gleichgerichtetes Vorgehen der Marken VW und Audi ...», vertaling: «... O objectivo consiste num comportamento concertado, no mesmo sentido das marcas VW e Audi ...».

(148) Desde 1993, existem diferenças de preços consideráveis entre a Itália e o os outros Estados-membros. Remetemos relativamente a este aspecto, para o resumo que consta do capítulo 1, ponto B.II. As diferenças de preços entre a Itália e, nomeadamente, a Alemanha e a Áustria diminuíram durante 1996. Esta evolução deve-se, a par de outros factores (por exemplo, os aumentos dos preços da Volkswagen e da Audi), à subida da lira. O interesse económico que apresenta o comércio paralelo de veículos automóveis provenientes de Itália deixou, por conseguinte, de ser também tão grande. Contudo, o objecto das medidas introduzidas pela Volkswagen e pela Audi, através da Autogerma, continua o mesmo. Estas medidas podem então de novo tornar-se efectivas, no caso de flutuações monetárias ou de outros factores aumentarem de novo as diferenças de preços. A restrição da concorrência permanece assim potencialmente significativa no mercado comum.

IV. Afectação significativa do comércio entre Estados-membros

(149) O comércio entre Estados-membros é afectado, na medida em que a proibição/limitação de exportação imposta pela Volkswagen e pela Audi restringe as trocas comerciais entre as fronteiras. Por um lado, o mercado italiano é encerrado enquanto fonte potencial de exportações paralelas e, por outro, os mercados de destino destas exportações, em que o nível dos preços é nitidamente mais elevado, como por exemplo os mercados alemão e austríaco, são protegidos destas exportações paralelas.

(150) Tal como já referimos no capítulo 1, ponto B.I, o volume das exportações paralelas efectivas e potenciais é considerável. Verifica-se, por conseguinte, uma afectação significativa do comércio entre os Estados-membros.

V. **Conclusões**

(151) A Volkswagen e a Audi impuseram através da Autogerma, de acordo ou em concertação com os concessionários italianos, uma proibição/limitação de exportação que revela que os concessionários eram obrigados a não vender veículos automóveis das marcas VW e Audi fora do seu território contratual.

(152) O objectivo ilegal constituído pelo impedimento ou a restrição das trocas comerciais paralelas foi imposto por um acordo escrito. As medidas tomadas pelos construtores e pelo importador inserem-se no âmbito da relação contratual que os construtores têm, através da Autogerma, com os concessionários da sua rede de distribuição selectiva.

(153) Trata-se de restrições significativas da concorrência, que afectam significativamente o comércio entre os Estados-membros. Verifica-se, por conseguinte, uma infracção ao nº 1 do artigo 85º do Tratado CE.

B. *Nº 3 do Artigo 85º*

I. **Regulamentos (CEE) nº 123/85 e (CE) nº 1475/95 relativos a isenções por categoria**

(154) O Regulamento (CEE) nº 123/85 da Comissão, de 12 de Dezembro de 1984, relativo à aplicação do Tratado a categorias de acordos de distribuição e de serviços de venda e pós venda de veículos automóveis ([160]), vigorou de 1 de Julho de 1985 a 30 de Junho de 1995, tendo sido substituído, em 1 de Julho de 1995, pelo novo Regulamento (CE) nº 1475/95 da Comissão, de 28 de Junho de 1995 ([161]), relativo à aplicação do nº 3 do artigo 85º do Tratado CE a certas categorias de acordos de distribuição e de serviço de venda e pós venda de veículos automóveis. O artigo 13º do Regulamento (CE) nº 1475/95 estabelece que o disposto no Regulamento (CEE) nº 123/85 continua aplicável até 30 de Setembro de 1995. O artigo 7º do Regulamento (CE) nº 1475/95 estabelece que o disposto no Regulamento (CEE) nº 123/85 continua a ser aplicável até 30 de Setembro de 1996 aos acordos já em vigor em 1 de Outubro de 1995 que não preenchiam as condições de isenção previstas no Regulamento (CEE) nº 123/85. O presente processo deve, por conseguinte, ser apreciado até 1 de Outubro de 1996, exclusivamente com base no disposto no Regulamento (CEE) nº 123/85. A contar de 1 de Outubro de 1996, é aplicável sem restrição o disposto no Regulamento (CE) nº 1475/95.

(155) O Regulamento (CEE) nº 123/85 e o Regulamento (CE) nº 1475/95 não permitem isentar um acordo de proibição/limitação de exportação destinado a impedir exportações paralelas por consumidores finais, intermediários mandatados por estes últimos ou por outros concessionários da rede de distribuição.

1. *Nº 10, alínea a), do artigo 3º do Regulamento (CEE) nº 123/85*

(156) O nº 10, alínea a), do artigo 3º do regulamento permite ao construtor proibir aos concessionários entregarem produtos contratuais ou produtos correspondentes a revendedores não pertencentes à rede de distribuição. O regulamento relativo à isenção por categoria tem igualmente em conta o interesse que o construtor tem em proteger a sua rede de distribuição selectiva.

(157) O Regulamento (CEE) nº 123/85 vigorou de 1 de Julho de 1985 a 30 de Junho de 1995. Pode, por conseguinte, partir-se do princípio que a distinção estabelecida nesse regulamento entre as vendas destinadas a consumidores finais, intermediários e concessionários da rede de distribuição, por um lado, e revendedores não pertencentes à rede de distribuição, por outro, era conhecida. Estes últimos são também frequentemente designados pela expressão «importadores cinzentos». No entanto, não existe qualquer terminologia uniforme na matéria; a expressão «importações cinzentas» designa por vezes também importações paralelas efectuadas pelos consumidores finais e/ou seus intermediários. A expressão «reimportações» inclui geralmente todos os tipos de importações paralelas, independentemente de serem efectuadas pelos consumidores finais, intermediários, outros concessionários da rede ou revendedores não pertencentes à rede de distribuição. Contudo, também neste caso não é possível basear-se numa terminologia de utilização geral.

(158) Por conseguinte, se a proibição de exportação imposta pela Volkswagen, pela Audi e pela Autogerma incluísse apenas medidas expressa e exclusivamente aplicáveis a revendedores independentes não pertencentes à rede de distribuição, essas medidas teriam podido beneficiar de uma isenção por força do Regulamento (CEE) nº 123/85. Ora, pelas razões expostas *supra* esta isenção não é aplicável às medidas tomadas.

(159) A Volkswagen, a Audi e a Autogerma não estabelecem qualquer distinção, nem na escolha da terminologia, nem na definição efectiva das medidas, entre os revendedores não pertencentes à rede de distribuição, por um lado, e os consumidores finais, os intermediários por estes mandatados ou os outros concessionários da rede de distribuição, por outro.

a) Terminologia

(160) — Tal como já referido no capítulo 1, ponto C.II.1, a Volkswagen não utilizou uma terminologia uniforme, tendo dado o mesmo significado às expressões importações cinzentas e reimportações. A título de prova, remetemos para os documentos citados na nota 50. Tal permite pensar que o pacote de medidas ligado à proibição/limitação de exportação dizia respeito a todos os tipos possíveis de reimportação.

(161) A atitude da Volkswagen confirma que era igualmente necessário impedir as reimportações efectuadas por consumidores finais ou por intermediários por estes mandatados. Na sua nota interna de 4 de Julho de 1995 (nota 50), intitulada *Verkauf an europäische Privatkunden und «echte» Vermittler*, a Volkswagen declara que um verdadeiro intermediário, ou seja, um intermediário devidamente mandatado na acepção do nº 11 do artigo 3º do regulamento, tinha a intenção de introduzir uma denúncia junto da Comissão das Comunidades Europeias, uma vez que não lhe tinha sido transmitida qualquer informação, mediante instrução interna da Autogerma. Na nota, um tal comportamento é considerado não conforme ao regulamento:

«... Achtung: Entzug der GVO möglich! ...» «... Atenção: possibilidade de retirada da isenção por categorias! ...».

(162) Contudo, não se sugere pôr termo às práticas contrárias à concorrência, mas é apenas aconselhado o seguinte

«Aus politischen Gründen müssen hier Wogen geglättert werden» «Por razões políticas, é preciso acalmar os espíritos...»).

(163) A Volkswagen deu à Autogerma instruções sobre as expressões a utilizar para os concorrentes finais (ver nota 35). Estas instruções prevêem que é necessário chamar a atenção para o facto de as entregas poderem ser efectuadas a clientes privados; se alguns foram objecto de recusa, tal só pode dever-se a um lamentável mal entendido; por outro, nenhum concessionário pode ser obrigado a vender um veículo a determinado cliente. Esta carta mostra que a Volkswagen pretende dar a impressão que procede em conformidade com as regras da concorrência, mas que aplica na realidade uma táctica dilatória face a clientes finais e que não respeita o direito destes de comprarem a mercadoria que pretendem adquirir no local da sua escolha no interior do mercado único. Uma nota interna da Volkswagen (ver nota 34) confirma este objectivo. É aí referido:

«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» «... não dar em caso algum a impressão que, por instruções da *VW* AG, da Autogerma ou de empregados destas empresas, não devem ser comunicadas quaisquer informações a clientes privados ou a intermediários autorizados».

(164) Se a Volkswagen tivesse pretendido que a proibição/limitação de exportação não fosse aplicável aos consumidores finais, não teria tido necessidade nem de tais formulações destinadas à Autogerma, nem de introduzir uma menção que especificava que era necessário evitar dar a impressão de restringir o comércio paralelo por consumdores finais ou intermediários. Dado que uma tal impressão só pode ser suscitada pela acumulação de denúncias por parte dos consumidores finais, os construtores e o importador dispõem de tempo suficiente para garantir que tais «mal entendidos» não ocorram. Por conseguinte, não é necessário utilizar uma terminologia específica, se o comportamento está em conformidade com o direito da concorrência.

(165) Na nota interna *Reimporte Italien*, de 24 de Março de 1995, verifica-se claramente que o comportamento da Autogerma referido na circular de 16 de Março de 1995 (ver nota 91) refere apenas a sua «posição oficial» (ver nota *Reimporte Italien* citada na nota 91). Na nota interna *Reimporte Italien* de 9 de Maio de 1995 (ver documento citado na nota 70), tal é de novo confirmado:

«... 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) — Na nota da Audi de 14 de Dezembro de 1994 (ver nota 56), intitulada *Projektbeschreibung Graumarkt/Reimporte*, que foi igualmente enviada à administração da Audi AG, estabelece-se uma distinção terminológica entre as reimportações e as actividades dos revendedores não autorizados, especificando contudo que é necessário lutar contra todos os tipos de importações cinzentas e de reimportações:

«Projektbeschreibung: Bekämpfung Graumarkt/Reimporte

Aufgaben und Zielsetzungen

1. Bekämpfung von Reimporten

— Einlieferung nach Deutschland

— Illegale Exporte aus Deutschland

— Andere Länder der Europäischen Union

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

(167) Na apresentação da reunião da administração de 13 de Fevereiro de 1995, as reimportações são definidas da forma que se segue, na rubrica «Introdução de medidas contra o mercado cinzento/importações cinzentas» (ver nota 57):

«...

2. Ausgangssituation

Reimporte unterscheiden sich in

a: Quereinkäufe der deutschen Vertragshändler im Ausland

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

(168) Ainda que a Audi tenha tido consciência da necessidade de estabelecer uma distinção terminológica entre as reimportações efectuadas por consumidores finais/intermediários e as aquisições cruzadas, por um lado, e os revendedores não pertencentes à rede de distribuição, por outro, e, por conseguinte, a necessidade de aplicar medidas diferentes a estes dois casos (ver documento *Reimportsituation* de 23 de Outubro de 1995, citado na nota 104) não foi estabelecida qualquer distinção nesse sentido nos documentos que diziam directamente respeito à luta contra as importações cinzentas e as reimportações. Este argumento parece confirmar o facto da luta contra as reimportações por parte dos consumidores finais/ /intermediários da Itália para a Alemanha ter pelo menos sido um dos objectivos procurados. Outros documentos, para além dos referidos

supra, podem ser citados a título de prova: assim, no documento intitulado Situationsbericht Grauimporte K-VSK am 6. April 1995 (ver nota 104), refere-se, no título *Organisation*:

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

(169) No documento Audi *Graumarkt Italien* de 5 de Fevereiro de 1995 (ver nota 8), o mercado cinzento italiano é definido com base na diferença entre os registos no mercado italiano e as entregas notificadas pelos importadores, sem distinção entre as reimportações efectuadas pelos revendedores não pertencentes à rede de distribuição e as reimportações efectuadas pelos consumidores finais/intermediários ou as entregas cruzadas. O relatório confidencial sobre o mercado cinzento 9/95 de 28 de Setembro de 1995 (ver nota 104) inclui, na rubrica «1. Situação actual do mercado cinzento e das reimportações na Alemanha», estatísticas relativas ao conjunto dos veículos reimportados registados na Alemanha, com a seguinte menção prévia:

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

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

(170) A Audi aplicou a mesma estratégia que a Volkswagen face aos consumidores finais. Aos que se queixavam do facto de os concesionários Audi italianos se recusarem a vender veículos a estrangeiros, eram-lhes apresentados os mesmos argumentos (ver capítulo 1, ponto C.1, documento citado na nota 32). Eram referidas diferenças no equipamento dos veículos e igualmente o argumento utilizado pela Volkswagen, segundo o qual o construtor não estava em condições de indicar aos concessionários italianos a que consumidores finais deviam vender os veículos (ver os documentos citados na nota 33). Estas formulações, que não podem *a priori* ser contestadas a nível jurídico, revelam no entanto, se as associarmos aos outros documentos encontrados no âmbito da verificação, que a Audi pretendia igualmente impedir as importações paralelas de veículos destinadas a consumidores finais e a intermediários. Tratava-se de fazer compreender claramente aos concessionários que deviam evitar referir que eram o construtor ou o importador que lhes tinha proibido vender a consumidores finais (ver o documento citado na nota 149). Ora, uma tal formulação não teria sido necessários se não tivesse sido efectivamente proibido aos concessionários venderem veículos a consumidores finais não italianos.

(171) — A Autogerma sublinha, nos diferentes documentos dirigidos à Volkswagen e à Audi que proibiu os seus concessionários de venderem fora do seu território contratual. A título de exemplo, pode nomeadamente citar-se a carta *Parallelexporte* de 14 de Junho de 1994 (ver nota 65), a carta de 21 de Setembro de 1994 (ver nota 14, citada *supra* no capítulo 1, ponto C.I) e a carta da Autogerma de 26 de Setembro de 1994 *Measures to control and prevent reexport* (ver nota 15, citada *supra* no capítulo 1, ponto C.I). Para além disso, na sua carta de 13 de Junho de 1994 (ver nota 62), que dizia respeito às exportações provenientes de Itália, a Autogerma especificava à Audi o seguinte:

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

(172) A Autogerma sublinhou igualmente em diferentes notas internas que os concessionários deviam vender os veículos em Itália. Não estabeleceu qualquer distinção entre revendores independentes e outros compradores, mas unicamente entre compradores no interior e no exterior da Itália. Relativamente a este aspecto, pode citar-se muito em especial a nota do presidente da Autogerma de 28 de Junho de 1994 (ver nota 97 a tradução):

«... 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) Nas circulares dirigidas aos concessionários (ver os documentos citados na nota 68), a Autogerma estabelece uma distinção entre os consumidores finais/intermediários e os revendedores independentes, mas noutras ocasiões, deixa claramente entender aos concessionários que as vendas fora do seu território contratual, independentemente do comprador, são indesejáveis:

Relativamente a esta questão, é conveniente nomeadamente citar o documento intitulado *Protokoll der Sitzung der Arbeitsgruppe Marketing U.C.A.V. — Autogerma /27. Juli 1994* (ver nota 69):

(Seite 2. Anm. der Kommission)

«Scarabel:

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

Dr. Schlesinger:

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

(Seite 4, Anm. der Kommission)

«Dr. Schlesinger:

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

(174) Por carta de 21 de Janeiro de 1995, a UCAV informou os concessionários da reunião de 20 de Janeiro de 1995 com a Autogerma (ver o documento citado na nota 66 e tradução) a propósito do modelo *Golf Variant*:

«... (Seite 3, Anm. der Kommission)

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

(175) Em cartas dirigidas aos concessionários, a Autogerma solicitou-lhes que confirmassem se renunciariam a qualquer venda fora do seu território contratual. Aquando do seu inquérito, a Comissão descobriu um grande número de cartas deste tipo dirigidas aos concessionários (ver os documentos citados na nota 65). A título de exemplo, citamos aqui a carta de 15 de Novembro de 1993 dirigida à Brenner Garage (ver nota 64 e tradução):

«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) A expressão «vendita organizzata» utilizada pela Autogerma não se encontra nem no nº 10, alínea a), do artigo 3º, da versão italiana do Regulamento (CEE) nº 123/85, nem no contrato de concessão-tipo da Autogerma (ver contrato de concessão, nota 83). O contexto em que a Autogerma utiliza a expressão «vendita organizzata» demonstra bem que não pretende unicamente falar da obrigação contratual dos concessionários de não venderem mercadorias contratuais a concessionários não pertencentes à rede de distribuição, em conformidade com o nº 10, alínea a), do artigo 3º do Regulamento (CEE) nº 123/85. Pelo contrário, a Autogerma acompanha sempre a expressão (vendita organizzata) da expressão «fuori del territorio contrattuale». Ora, esta associação de expressões seria supérflua se a Autogerma pretendesse unicamente falar da venda a revendedores. Com efeito, esta é de qualquer modo proibida nos termos do contrato de concessão, sem que seja estabelecida uma distinção, neste, entre os revendedores com sede no interior do território contratual do concessionário e os que têm a sua

sede no exterior (ver ponto 3, última frase, do contrato de concessão da Eurocar SpA, citado na nota 83). Para além disso, nas cartas redigidas em alemão, a Autogerma escolhe igualmente a expressão *außenstehende Verkaufsorganisationen*, que significa claramente que se trata, no caso em apreço, dos concessionários VW e Audi não italianos . Remetemos para a carta de 21 de Setembro de 1994 no capítulo 1, pont C.I. (ver nota 14), que refere o seguinte:

«... 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) Noutras cartas-tipo a concessionários, a Autogerma utiliza apenas a expressão «Vendita al di fuori del territorio contrattuale». A título de prova, remetemos para o documento citado na nota 65 *Schreiben an 20 Händle: (Vendita al di fuori del territorio contrattuale», datiert vom 24. 02. 95* (Autogerma AG 000263) *iVm Vermerk: «Elenco Concessionari ai quali è stata inviata lettera del 24. 02. 1995 per vendita fuori dal territorio contrattuale», datiert vom 23. 02. 1995*: Nesta carta-tipo, a Autogerma ameaça alguns concessionários, cujos nomes figuram na lista apensa à nota interna, de pôr termo ao seu contrato de concessão caso estes vendam veículos fora do seu território contratual. Tal prova que o que é importante para a Autogerma, é proibir qualquer venda fora do território contratual, independentemente dos destinatários (consumidores finais, intermediários, outros concessionários ou revendedores independentes).

(178) Para além disso, os concessionários interrogados pela Comissão, aquando do seu inquérito, em Trente, Bolzano e Silandro, explicaram que a Autogerma lhe tinha em vários ocasiões solitado oralmente que renunciassem a qualquer exportação. Esta instrução visava igualmente as vendas a consumidores finais (ver o documento citado na nota 63).

(179) A Comissão está convencida de que a Autogerma escolheu conscientemente utilizar uma formulação pouco clara, a fim de dar aos concessionários a impressão que as vendas organizadas fora do território contratual, proibidas pela Autogerma diziam igualmente respeito às entregas cruzadas no interior da rede de distribuição e às vendas aos consumidores finais/ /intermediários. Tal permitia evitar qualquer proibição directa de venda a outros concessionários, a consumidores finais e a intermediários. Com efeito, a Autogerma sabia — tal como referido no capítulo 1, ponto C.I — que certos elementos da sua estratégia eram contrários ao direito europeu da concorrência. A forma de proceder da Autogerma foi apoiada pelos construtores, que aconselharam igualmente prudência (ver documento citado na nota 17).

b) Descrição das medidas

(180) — O controlo dos concessionários aplicava-se da mesma forma às vendas a revendedores independentes e às vendas aos outros clientes. Além disso, relativamente a cada venda fora do seu território contratual, o concessionário devia em princípio solicitar a autorização da Autogerma (ver nota 69). Os relatórios sobre os resultados das auditorias realizadas junto dos concessionários que se dirigiram à Autogerma, continuam a dizer respeito ao conjunto das vendas efectuadas fora do território contratual (ver documentos citados na nota 44).

(181) — Os pagamentos de prémios são apenas em princípio autorizados, em conformidade com a Convenzione B de contrato de concessão, para as vendas efectuadas no interior do território contratual, e isto pelo menos desde 1987. Para além disso, desde Janeiro de 1995, veio juntar-se uma segunda condição, ou seja, o registo do veículo no território contratual. Ora, esta limitação não é isenta pelo Regulamento (CEE) nº 123/85. Tal é igualmente válido para a claúsula dos 15 % incluída nesta mesma convenção, que prevê que o prémio pode igualmente ser pago em relação às vendas efectuadas fora do território contratual, desde que estas não ultrapassem 15 % do total das vendas do concessionário. A protecção do sistema de distribuição exclusiva e selectiva não necessita de uma claúsula deste tipo, uma vez que os interesses do construtor na matéria estão já protegidos pelo nº 10 do artigo 3º do regulamento. O construtor pode proibir aos concessionários todas as vendas a revendedores não pertencentes à rede de distribuição. Contudo, o construtor não tem o direito de proibir aos concessionários vendas a consumidores finais, a intermediários ou a outros concessionários da rede de distribuição. Ora, a claúsula dos 15 % não estabelece qualquer distinção entre estas diferentes categorias de clientes, aplicando-se no entanto indiferentemente às vendas a revendedores não pertencentes à rede de distribuição, a consumidores finais, a intermediários ou a outros concessionários da rede.

Para além disso, desde Setembro de 1993, os pagamentos de prémios são efectivamente bloqueados (ver documento citado na nota 18), sem que a decisão esteja subordinada à categoria de clientes (outros concessionários, consumidores finais, intermediários, revendedores independentes) a que o veículo foi vendido para exportação.

(182) — Tal é igualmente válido para o regime de margem. Também neste caso, a Autogerma não estabelece qualquer distinção entre as vendas efectuadas a concessionários, a consumidores finais, a intermediários ou a revendedores não pertencentes à rede de distribuição. O único critério tomado em consideração para a concessão da totalidade da margem é o facto de o veículo estar registado no território contratual do concessionário que efectue a venda (ver documentos citados na nota 85). Tal revela bem que não se trata apenas de impedir vendas a revendedores não pertencentes à rede de distribuição, mas todas as exportações paralelas.

(183) — As restrições das entregas no mercado italiano têm por objecto satisfazer unicamente a procura dos clientes italianos (ver documento citado na nota 107). Esta medida não suprime unicamente as fontes de abastecimento dos revendedores independentes mas igualmente as dos consumidores finais, dos intermediários e dos outros concessionários.

(184) — A proibição das entregas cruzadas diz respeito, pelo seu conteúdo, apenas às vendas no interior da rede de distribuição. Esta medida não está, por conseguinte, também em conformidade com o nº 10, alínea a), do artigo 3. A Volkswagen estava informada dos obstáculos impostos pela Autogerma às entregas cruzadas no interior da sua rede de concessionários (ver a carta da Autogerma de 21 de Setembro de 1994 citada na nota 14 e capítulo 1, C.I) e não pôs termo ao comportamento contrário à concorrência por parte desta empresa. A Audi aprovou a proibição das entregas cruzadas no interior da rede de distribuição. A Autogerma tinha solicitado à Audi que tentasse impedir as entregas cruzadas no interior da rede de distribuição (ver documento citado na nota 116). Além disso, concessionários alemães assinalaram à Audi casos de reimportações por parte de outros concessionários (ver documentos citados na nota 115).

2. *Nº 11 do artigo 3º do Regulamento (CEE) nº 123/85*

(185) Nos termos do nº 11 do artigo 3º do regulamento, o construtor pode impor aos concessionários que só vendam veículos automóveis da gama abrangida pelo acordo ou produtos correspondentes a utilizadores finais que utilizem os serviços de um intermediário se esses utilizadores tiverem anteriormente autorizado por escrito o intermediário a comprar um veículo automóvel determinado e, se for caso disso, aceitar a respectiva entrega por sua conta. O nº 11 do artigo 3º constitui a única disposição deste regulamento que confere ao construtor ou ao importador a possibilidade de impor indirectamente uma obrigação ao consumidor final, através de um acordo entre o construtor/o importador e o concessionário. Nenhuma outra obrigação, tal como a assinatura de um compromisso referido no capítulo 1, ponto C.II.7, pode ser imposta ao consumidor final. Trata-se de respeitar o princípio segundo o qual as derrogações à proibição dos acordos, decisões e práticas concertadas tal como as que constam no Regulamento (CEE) nº 123/85, devem ser interpretadas de forma restritiva. Remetemos, relativamente a este aspecto, para o acórdão do Tribunal de Primeira Instância proferido no processo *Peugeot* ([162]). Há que verificar que o Regulamento (CEE) nº 123/85 não isenta o compromisso imposto aos concessionários pela Volkswagen e pela Audi, através da Autogerma, de reclamarem aos consumidores finais a assinatura deste compromisso.

3. *Nº 10, alínea a), e nº 11, do artigo 3º do Regulamento (CE) nº 1475/95*

(186) O comportamento da Volkswagen, da Audi, da Autogerma e dos concessionários italianos, que tinha sido apreciado ao abrigo do nº 10, alínea a), e nº 11, do artigo 3º do Regulamento (CEE) nº 123/85 pode ser apreciado, a partir de 1 de Outubro de 1996, ao abrigo do nº 10, alínea a), e nº 11, do artigo 3º do Regulamento (CE) nº 1475/95, uma vez que constituem uma transposição sem qualquer alteração das disposições do antigo regulamento.

4. *Artigo 6º do Regulamento (CE) nº 1475/95*

(187) De acordo com o nº 1, pontos 3, 7 e 8, do artigo 6º deste regulamento, a isenção não se aplica quando as partes acordarem restrições da concorrência que não estejam isentas de forma expressa. No caso previsto no nº 1, ponto 3, do artigo 6º a inaplicabilidade da isenção abrange todas as claúsulas restritivas da concorrência, estipuladas no acordo em causa, enquanto nos casos previstos no nº 1, pontos 7 e 8, do artigo 6º a isenção não se aplica às claúsulas restritivas da concorrência acordadas a favor do construtor (nº 2 do artigo 6º). A nível do direito civil, é aos tribunais nacionais que compete decidir das consequências da aplicação do artigo 6º

II. **Isenção individual**

(188) Nos termos do nº 3 do artigo 85º do Tratado CE, a Comissão pode, mediante certas condições, conceder uma isenção individual à proibição prevista no nº 1 do artigo 85º do Tratado CE. Tal pressupõe, contudo, que o acordo em causa foi anteriormente notificado à Comissão segundo as regras. Ora, como a Volkswagen, a Audi e a Autogerma não notificaram qualquer dos acordos

concluídos com os concessionários no âmbito da sua política de encerramento do mercado e com esses acordos também não são abrangidos pelo disposto no nº 2, ponto 1, do artigo 4º do Regulamento (CE) nº 17 — empresas de vários Estados-membros participam nos acordos a estes dizem respeito à importação e exportação de produtos entre Estados-membros —, está excluída a concessão de uma isenção individual.

(189) Ainda que os acordos tivessem sido notificados, não poderiam beneficiar de uma isenção. Com efeito, mesmo se se considerasse que uma tal proibição/limitação de exportação contribui para melhorar a distribuição dos produtos, o consumidor não obterá, de qualquer modo, uma parte do lucro daí resultante. Os consumidores são privados da possibilidade de beneficiarem das vantagens do mercado interno e das diferenças de preços dos veículos entre Estados-membros. É restringido o direito dos consumidores de adquirirem os produtos da sua escolha onde o desejarem, no território do mercado interno. As restrições impostas aos consumidores são manifestas, se nos referirmos ao conteúdo do compromisso. A proibição/limitação de exportação constitui, por conseguinte, uma limitação grave ao objectivo de protecção dos consumidores previsto no nº 3 do artigo 85º do Tratado, que faz parte integrante das regras de concorrência da Comunidade.

III. **Conclusão**

(190) A proibição/limitação de exportação imposta pela Volkswagen, pela Audi e pela Autogerma não é abrangida pelo Regulamento (CEE) nº 123/85.

(191) A partir de 1 de Outubro de 1996 a proibição/limitação de exportação imposta pela Volkswagen, pela Audi e pela Autogerma não é abrangida pelo Regulamento (CEE) nº 1475/95.

(192) Está excluída a concessão de uma isenção individual.

(193) É, por conseguinte, directamente aplicável o nº 1 do artigo 85º do Tratado CE.

C. *Contra-argumentos da Volkswagen AG*

I. **O argumento da ausência de força probatória dos documentos internos**

(194) Nas suas observações relativas às acusações de 12 de Janeiro de 1997, a Volkswagen AG e a Audi AG consideram que a Comissão se baseia em parte, para provar as infracções às regras da concorrência, não em documentos de acusação externos, mas em relatórios internos do grupo, em que são afirmados estes factos externos. Ora, verificaram-se conflitos de interesses no interior do grupo, nomeadamente entre o sector da distribuição e o sector financeiro, e igualmente entre a Autogerma e os construtores. Tal conduziu por vezes à elaboração de relatórios tendenciosos ou à apresentação de propostas cada vez mais desmedidas (ver página 6, ponto 5, das observações). Os documentos trocados entre a VW, a Audi e a Autogerma reflectiriam, por conseguinte, apenas um debate interno ao grupo, que não tem qualquer significado do ponto de vista do direito da concorrência (ver página 5, ponto 3, das observações).

(195) Esta argumentação não tem em conta o facto de a Comissão não acusar as empresas em causa de terem concluído um acordo contrário à concorrência entre empresa-mãe e filiais, para efeitos do nº 1 do artigo 85º do Tratado. É apenas num contexto deste tipo que seria conveniente verificar se a correspondência entre a empresa-mãe e as filiais apresenta importância do ponto de vista do direito da concorrência. Ora, o objecto da presente decisão é o facto de a Volkswagen AG e as suas filiais Autogerma e Audi terem concluído um acordo contrário à concorrência ou terem acordado com terceiros um comportamento contrário à concorrência, no caso presente os concessionários italianos VW/Audi. A correspondência entre a empresa-mãe e as suas filiais e, por conseguinte, utilizada como prova de uma prática concertada contrária à concorrência ou de um acordo contrário a concorrência.

(196) A argumentação da Volkswagen AG, segundo a qual teriam existido conflitos de interesses no âmbito do grupo tem por objecto negar a imputabilidade do comportamento da Audi e da Autogerma à Volkswagen AG. A imputabilidade do comportamento da Autogerma e da Audi à Volkswagen AG é referida em pormenor no capítulo 2, por F, para o qual remetemos.

(197) É conveniente, para além disso, notar que se trata, nomeadamente no que diz respeito aos documentos referidos no capítulo 1, ponto C.I (ver notas 14 a 16 e 18), não de actas de discussões, mas de documentos que contêm decisões já tomadas. Assim, é referido na nota da Autogerma de 26 de Setembro de 1994 (ver nota 22) «... we confirm herewith the main measures taken by Autogerma to control and prevent reexport» (ver tradução na nota 15). Do mesmo modo, a nota da Autogerma intitulada *Measures to control and prevent reexport*, de 15 de Março de 1995 (ver nota 18) agrupa as medidas que foram já tomadas no passado.

II. **O argumento segundo o qual os advogados que trabalham para a Audi podem invocar o seu direito ao sigilo profissional**

(198) Aquando do inquérito, a Audi tinha já alegado — e repetiu na sua carta de 2 de Novembro de 1995 ([163]) — que os documentos provenientes do serviço jurídico e do serviço MI − 11, de que foram feitas cópias aquando da verificação, não deveriam ser

utilizados. Os membros do serviço jurídico e o chefe do serviço MI — 11 reivindicam o direito ao sigilio profissional dos advogados, uma vez que aconselhavam os serviços técnicos enquanto advogados independentes. Contudo, a Audi reconhece que todas estas pessoas são assalariadas da Audi AG.

(199) Nos termos do nº 1 do artigo 14º do Regulamento nº 17, a Comissão pode nomeadamente, no âmbito de uma verificação, controlar os documentos profissionais da empresa. Os documentos profissionais são os que se referem à actividade da empresa no mercado em causa. A correspondência entre o advogado e o seu cliente pertence, por conseguinte, aos documentos profissionais, nos termos do artigo 14º O Regulamento nº 17 protege a confidencialidade da correspondência entre advogados e clientes, desde que, por um lado, se trate de correspondência trocada no âmbito e para efeitos do direito da defesa do cliente e, por outro, provenha de advogados independentes, ou seja, advogados não ligados aos clientes através de uma relação de emprego ([164]). Ora, estas duas condições não estão satisfeitas no caso presente. A empresa Audi AG não pode, por conseguinte, invocar o direito do advogado ao sigilo profissional.

III. **O argumento do grande volume das importações cinzentas**

(200) Nas suas observações de 12 de Janeiro de 1997 relativas às acusações, a Volkswagen AG e a Audi AG consideram que a maior parte, e de longe, das reexportações da Itália para a Alemanha e para a Áustria seria manifestamente constituída por entregas ilegais a revendedores não pertencentes à organização. As vendas a particulares (sendo caso disso, por intermediários) e a outros concessionários da organização da venda VW/Audi teriam sido negligenciáveis (ver página 12 e seguintes, ponto 14 e seguintes).

(201) O elemento decisivo para a apreciação jurídica do processo, é de saber se foram impedidas as vendas a consumidores finais, quer directamente, quer através de um intermediário, bem como a outros concessionários VW/Audi. Ora, foi o que aconteceu (ver capítulo 2, ponto A, e capítulo 2, ponto B.I.1), ainda que se partisse do ponto de vista, favorável à Volkswagen AG, segundo o qual a maior parte das reexportações foram efectuadas por revendedores não pertencentes à rede de distribuição. Ainda que numa ínfima parte das vendas a consumidores finais aos seus intermediários ou a outros concessionários VW/Audi tivessem sido impedidas, verifica-se uma infracção ao nº 1 do artigo 85º Tal como referido no capítulo 2, ponto A.IV, o comércio entre Estados-membros foi significativamente afectado.

D. *Duração da infracção*

(202) A infração pode ser provada com absoluta certeza a contar de 30 de Dezembro de 1987. A Comissão baseia-se nos seguintes documentos, citados na nota 94: anexo ao contrato de concessão: *Convenzione «B» aggiunta al Contratto di Concessione Autogerma — Prodotti Audi e Volkswagen*, de 30 de Dezembro de 1987 (Autogerma/Brenner Garage); anexo ao contrato de concessão *Convenzione «B» aggiunta al Contratto di Concessione Autogerma.* de 28 de Abril de 1994. Estes documentos descrevem o regime de prémios. Este confirma que o prémio é em princípio concedido em relação às vendas efectuadas no interior do território contratual. No que diz respeito às vendas no exterior do território contratual, o prémio só será pago se essas vendas não ultrapassarem 15 % do conjunto das entregas do concessionário em causa. A partir de 1 de Setembro de 1993, as medidas destinadas a impedir ou limitar as exportações paralelas foram reforçadas. Na nota interna de 15 de Março de 1995 intitulada *Measures to control and prevent reexport* (documento, do qual é citado um excerto no capítulo 1, ponto C.I; ver igualmente nota 18), a Autogerma apresenta as medidas em causa e admite que a partir de 1 de Setembro de 1993, deixará de ser pago qualquer prémio em relação às vendas efectuadas fora do território contratual.

No âmbito de um outro processo a que foi dado início contra a Volkswagen AG, a Comissão teve conhecimento que foi suprimido o pedido de assinatura de um compromisso (ver capítulo 1, ponto C.II.7) a partir de 13 de Junho de 1996, em relação a todas as marcas do grupo VW, no conjunto dos Estados-membros da Comunidade.

E. *Nº 1 do artigo 3º do Regulamento nº 17*

(203) O nº 1 do artigo 3º do Regulamento nº 17 estabelece que se a Comissão verificar, a pedido ou oficiosamente, uma infracção ao disposto no artigo 85º do Tratado, pode obrigar as empresas em causa a pôr termo a essa infracção.

A fim de pôr termo às infracções verificadas no presente processo, e tendo em conta o facto de se encontrarem ainda em curso actualmente (ver capítulo 2, ponto A.III.2, capítulo 2, ponto B.I.4 e o capítulo 2, ponto D), os concessionários italianos deverão ser informados do facto de as advertências, as instruções e as sanções serem declaradas nulas. Para além disso, os contratos celebrados com os concessionários italianos deverão ser alterados no que diz respeito ao regime dos prémios e das margens. Será necessário chamar a atenção do conjunto dos concessionários da Comunidade para o facto de as entregas cruzadas serem autorizadas no território comunitário e não serem de modo algum sancionadas.

(204) Tendo em conta a gravidade da infracção, que consiste em impedir o comércio paralelo, é conveniente, no interesse da eficácia das medidas estabelecidas ameaçar a empresa em causa com uma sanção pecuniária compulsória.

F. *Destinatário da decisão*

(205) A Comissão considera que a responsável é a sociedade Volkswagen AG. A Audi AG é uma filial a 98,99 % e a Autogerma SpA uma filial a 100 % da Volkswagen AG. Por conseguinte, a Volkswagen AG é responsável pelas suas acções ([165]). Para além disso, a Volkswagen AG tinha conhecimento das actividades das suas filiais: no capítulo 1, ponto C.II.2, é referido que a Volkswagen e a Audi pretendiam ambas o fraccionamento da margem dos concessionários; a política da Autogerma em matéria de prémios foi aprovada pela Volkswagen AG (ver a carta à Volkswagen citada no capítulo 1, ponto C.I. nas notas 15, 16 e 17, bem como no capítulo 1, ponto C.II.2); as entregas no mercado italiano foram restringidas tanto pela Volkswagen como pela Audi e foram, por conseguinte, aprovadas pela Volkswagen AG (capítulo 1, ponto C.II.4); a proibição das entregas cruzadas foi aprovada pela Volkswagen AG (ver carta citada no capítulo 1, ponto C.I., na nota 16 e no capítulo 1, ponto C.II.5). A Volkswagen e a Audi controlaram as reimportações em relação à sua marca respectiva (ver capítulo I, ponto C.I). a Volkswagen AG tinha conhecimento do facto de a Autogerma ter acordado com os concessionários a imposição da assinatura de um compromisso aos consumidores finais (ver capítulo 1, ponto C.II.7). O comportamento face aos consumidores finais também testemunhou uma tal táctica dilatória (ver capítulo 1, ponto C.I). A atitude da Autogerma face aos concessionários era conhecida da Volkswagen e aprovada por esta.

G. *Artigo 15.º do Regulamento n.º 17*

(206) Nos termos do n.º 2 do artigo 15.º do Regulamento n.º 17, a Comissão pode, no âmbito estabelecido nesse artigo, aplicar coimas quando as empresas, deliberada ou negligentemente, cometam uma infracção ao disposto no n.º 1 do artigo 85.º

(207) A Comissão considera que, no caso presente, é conveniente aplicar uma coima à Volkswagen AG. Não será aplicada qualquer coima à Audi AG nem à Autogerma SpA, na medida em que o seu comportamento pode ser imputado à Volkswagen AG.

(208) Os concessionários italianos, enquanto partes interessadas, conjuntamente com a Volkswagen, a Audi e a Autogerma, no acordo tendente a impedir ou limitar as exportações paralelas, são vítimas da política restritiva aplicada pelos seus co-contratantes, que se viram obrigadas a aprovar. Não houve qualquer participação activa da sua parte. Por conseguinte, Comissão não lhes aplica qualquer coima.

(209) Para determinar o montante da coima, a Comissão deve ter em conta todas as circunstâncias pertinentes, nomeadamente a gravidade e a duração da infracção. A gravidade depende do tipo de infracção, dos seus efeitos sobre o mercado e da dimensão do mercado relevante.

(210) O facto de entravar as exportações paralelas de veículos pelos consumidores finais e as entregas cruzadas no seio da rede de concessionários, é um obstáculo à criação do mercado comum, que constitui um dos princípios fundamentais do Tratado, devendo por conseguinte, ser já considerado de grave.

(211) A Comissão analisou já inúmeros casos de impedimento de importações paralelas e as regras aplicáveis na matéria estão já estabelecidas desde há muitos anos.

(212) De todos os construtores de veículos automóveis, o grupo Volkswagen detém a mais elevada quota de mercado, na União Europeia.

(213) A infracção teve efeitos directos no mercado italiano de veículos automóveis novos, tornando substancialmente difícil, e temporariamente, mesmo impossível as vendas de veículos a consumidores finais para exportação paralela. Em paralelo, teve ainda efeitos, sobre o mercado de veículos automóveis novos de outros Estados-membros, em particular na Alemanha e na Áustria. Os concessionários actuando nestes mercados foram protegidos da concorrência, pelos preços provindos de Itália.

(214) A empresa Volkswagen AG era consciente que as ditas medidas visavam, ou pelo menos permitiam a restrição de exportações paralelas de veículos de Itália, a consumidores finais e a intermediários e que elas restringiam a concorrência. A Volkswagen estava igualmente consciente que tal prática constituía uma infracção ao artigo 85.º Tal ressalta claramente da comunicação interna *Reimporte ITALIEN* (reimportações de Itália), de 23 de Fevereiro de 1995 (ver nota 80). Segundo esta comunicação a Volkswagen AG estava consciente dos efeitos da sua política em matéria de margens, e qualificava a prática como «plenamente susceptível de ser objecto de uma coima». O aspecto deliberado de tal política pode ser melhor apreciado através das medidas de controlo e de sanção dos concessionários. Numa comunicação da Audi AG (ver nota 17), refere-se que o facto «de ser estabelecida uma ligação entre», as medidas tomadas em Itália «com o impedimento das reimportações» implica um certo risco, sendo sugerido que as medidas «deveriam ser comunicadas oralmente entre as regiões». Para além

disso, os documentos relativos à proibição/limitação de exportar ou a ela ligados, foram sempre classificados de «confidenciais» ou de «altamente confidencias» [ver capítulo 1, ponto C.II.1.b), bem como os documentos citados nas notas 74 a 77]. Em resumo pode assim ser concluído que a Volkswagen cometeu uma infracção deliberada ao disposto no nº 1 do artigo 85º ([166]).

(215) A infração cometida pela Volkswagen é no seu todo, uma infracção muito grave do artigo 85º do Tratado CE. tal pode ser verificado, por um lado pela política de prémios introduzida em 31 de Dezembro de 1987, (pontos 73 e 11) e por outro pelas medidas de reforço adoptadas entre 1993 e 1995, (pontos 82 a 99) a fim de melhor limitar ou impedir o comércio paralelo. Consequentemente uma coima deve ser aplicada, de modo a sancionar de forma apropriada, esta grave infracção e de maneira a evitar quaisquer repetições, pelo seu efeito dissuasor. A Comissão considera que o montante de 50 milhões de ecus, é o apropriado para o cálculo do montante base da coima.

(216) Outro factor a ter em consideração no cálculo do montante final da coima é, de acordo com o disposto no nº 2 do artigo 15º do Regulamento nº 17, a da duração da infracção. A infracção cometida pela Volkswagen pode ser constatada, pelo menos, a partir de 30 de Dezembro de 1987. Actualmente, ainda não se finalizou completamente.

(217) A infracção durou mais de dez anos, sendo pois de longa duração. De acordo com as directivas para o cálculo das coimas infligidas em aplicação do nº 2 do artigo 15º do Regulamento nº 17 e do nº 5 do artigo 65º do Tratado CECA (JO C 9 de 14. 1. 1998, página 3), o montante fixado para a gravidade da infracção, pode ser aumentado de uma percentagem até ao valor de 10 %, por ano de infracção. Para o período entre 1988 e 1992, e para o ano de 1997, a Comissão considera apropriado um aumento de 5 % por ano. A infracção intensificou-se durante o período entre 1993 e 1996, durante o qual um elevado número de medidas de reforço foram introduzidas. Para cada um destes anos, a Comissão considera que um aumento até ao montante fixado como percentagem máxima, é o apropriado. Tal justifica um aumento do montante mencionado no nº 215 de 35 milhões de ecus, o que conduz a um montante de base de 85 milhões de ecus.

(218) Por outro lado no cálculo da infracção, devem ser tidas em consideração circunstâncias atenuantes e agravantes.

(219) A Comissão assinalou à Volkswagen AG em dois ofícios [ofício da DG IV de 24 de Fevereiro de 1995 (*D/12803) e de 2 de Maio de 1995 (*D/15797)], precisamente no que diz respeito à situação em Itália, que o facto de impedir ou limitar as importações paralelas a partir da Itália constituiria uma infracção às regras da concorrência da Comunidade. Ressalta da nota de 24 de Março de 1995 intitulada *Reimporte Italien* (reimportações de Itália) (ver nota 91), encontrada pela Comissão aquando da verificação, que pelo menos o primeiro ofício da Comissão foi objecto de consultas na VW e na Audi, sem que as duas empresas tenham dela tirado as consequências que se impunham a nível jurídico. É verdade que a Autogerma dirigiu aos concessionários a circular de 16 de Março de 1995 (cópia enviada igualmente à Comissão), na qual recorda aos concessionários as disposições do Regulamento nº 123/85 e as dos seus contratos de concessionários. De facto, contudo, não foram tomadas nenhumas medidas de forma que terminassem as restrições de vendas a consumidores finais e a intermediários. Em especial, nenhumas modificações foram introduzidas nesse sentido nos contratos dos concessionários. O facto que, após os ofícios enviados pela Comissão, a Volkswagen não tenha metido fim à infracção, deixando no entanto crer à Comissão que tais violações tinham terminado, é considerado como uma circunstância agravante no cálculo do montante da coima.

(220) Constitui outra circunstância agravante o facto que a Volkswagen utilisou a situação de dependência entre um construtor de veículos automóveis e os seus concessionários, para limitar e impedir as vendas de concessionários a consumidores finais, não residentes no seu território contratual. Por tal facto um número importante de concessionários contratuais italianos, que são empresas jurídica e económicamente independentes, registraram perdas nos seus volumes de negócios, por vezes substanciais. As pressões exercidas sobre os concessionários pela Volkswagen e pelas empresas do seu grupo culminaram em ameaças de rescisão de contratos, a mais de 50 concessionários contratuais, caso continuassem a vender veículos a clientes estrangeiros, consumidores finais incluídos. Em definitivo, doze contratos de concessionários foram rescindidos, metendo em perigo a existência das empresas em causa (ver pontos 93, 94, 142 e 177 acima mencionados).

(221) Devido a estas circunstâncias agravantes, parece justificado o aumento do montante da coima de 20 %, correspondente a 17 milhões de ecus.

(222) A lira italiana sofreu duas desvalorizações fortes em Setembro de 1992 e em Março de 1995.

Na sua comunicação ([167]) relativa ao impacto das flutuações cambiais sobre o mercado interno, a Comissão tinha constatado que o sector automóvel era especialmente sensível às flutuações monetárias e que os exportadores dos países onde a moeda se tinha revalorizado encontraram dificuldades nos países onde a moeda se tinha desvalorizado.

Contudo, a Comissão tinha claramente estabelecido nessa mesma comunicação, que a introdução de práticas anti-concorrenciais sobre a forma de limitação das importações paralelas ligadas a movimentos das taxas de câmbio constitui claramente uma infracção às regras de concorrência comunitárias.

Esta desvalorização da lira italiana não permitia pois, em caso algum, Volkswagen de deixar de cumprir o direito de concorrência, e como tal não pode ser tida em conta como circunstância atenuante, no cálculo da coima,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A sociedade Volkswagen AG, conjuntamente com as suas fiiais Audi AG e Autogerma SpA, infringiu o nº 1 do artigo 85º do Tratado CE ao concluir, com os concessionários italianos da sua rede de distribuição, acordos com o objectivo de proibir ou de limitar todas as vendas a consumidores finais, originários de outros Estados-membros, quer pessoalmente presentes, quer representados por intermediário mandatado, bem como a outros concessionários da rede de um outro Estado-membro.

Artigo 2.º

A sociedade Volkswagen AG, notificada da presente decisão, deverá pôr termo às infracções referidas no artigo 1º e não poderá substituir as restrições em causa por outras restrições com o mesmo objectivo. A sociedade Volkswagen AG deve, nomeadamente, e no prazo de dois meses a contar da notificação da presente decisão:

a) Alterar o contrato de concessão celebrado com os concessionários italianos, a fim de que os prémios deixem a partir de agora de ser pagos em função do facto que a venda de um veículo é realizada no interior do território contratual ou para outro Estado-membro;

b) Comunicar através de circular aos concessionários italianos, que é suprimido o regime de margem introduzido pelas circulares de 20 de Outubro e de 2 de Novembro de 1994 desde que a margem seja menor numa venda realizada para um outro Estado-membro que no interior do território contratual;

c) Comunicar através de circular aos concessionários italianos, que são suprimidas todas as restrições relativas às entregas cruzadas a concessionários da rede nos outros Estados-membros, chamando a sua atenção para o facto de ter deixado de ser necessário obter o acordo prévio do importador e que os concessionários não devem temer sanções, sob a forma de uma restrição das entregas ou da rescisão do contrato de concessão, quando efectuarem uma venda a consumidores finais, originários doutros Estados-membros quer estes estejam pessoalmente presentes ou se façam representar por intermediário mandatado;

d) Informar através de circular o conjunto dos concessionários da rede de distribuição VW/Audi da Comunidade Europeia, da supressão do conjunto das restrições que afectam as entregas cruzadas de Itália para os outros Estados-membros;

e) Dar instruções às suas filiais Audi AG para que envie circulares relativas aos pontos a) a d) ao conjunto dos concessionários da Comunidade Europeia aos quais estão ligados através de contrato, e dar instruções à sua filial Autogerma SpA, para que envie circulares relativas aos pontos a) a c) ao conjunto dos concessionários aos quais está ligada através de contrato.

Artigo 3.º

É aplicada à Volkswagen AG, uma coima no montante de 102 000 000 (cento e dois milhões) de ecus, devido à gravidade da infracção ao nº 1 do artigo 85º do Tratado CE.

Artigo 4.º

A coima fixada no artigo 3º é pagável em ecus, no prazo de três meses contados a partir da notificação da presente decisão, na conta bancária da Comissão das Comunidades Europeias, abaixo mencionada:

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

Expirado este prazo, são devidos juros de mora. Para tal, a taxa aplicável, é a que o Instituto Monetário Europeu aplica às transações em ecus. A data de ínicio de cálculo é a do primeiro dia do mês durante o qual a decisão foi tomada. É aplicado um suplemento de 3,5 (três e meio) pontos percentuais adicionais. A taxa de juros total é de 7,75 %.

Artigo 5.º

No que diz respeito às obrigações referidas no artigo 2º, a Volkswagen AG será passível de uma sanção pecuniária compulsória no montante de 1 000 ecus por cada dia de atraso na execução da presente decisão. O atraso será contabilizado a contar da data do termo de prazo de dois meses previsto para a execução da presente decisão.

Artigo 6.º

É destinatária da presente decisão a sociedade Volkswagen AG, D-38436 Wolfsburg, Alemanha.

A presente decisão constitui título executivo nos termos do artigo 192º do Tratado.

Feito em Bruxelas, em 28 de Janeiro de 1998.

Pela Comissão
Karel VAN MIERT
Membro da Comissão

Notas

(Os documentos assinalados nas notas com * são considerados pelas partes como confidenciais e os documentos assinalados como ** como altamente confidenciais)

(1) JO 13 de 21. 2. 1962, p. 204.

(2) JO 127 de 20. 8. 1963, p. 2068.

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

(4) Comunicação interna/nota: *Reimporte,* de 3. 3. 1994 (Volkswagen, AU-GK D 3); comunicação interna/nota: *Reimporte Audi,* de 10. 5. 1994 (Volkswagen, AU-VE G D 38).

(5) Lista: *In Deutschland zugelassene Re-Importfahrzeuge (Italien),* de 6. 4. 1995 (Volkswagen, VW-DB B 9 Sekretariat Santelmann, dossier «Re-Importe»); comunicação interna/nota: *Reimporte Audi,* de 8. 5. 1995 (Volkswagen, AU-VE D 106).

(6) Comunicação interna/nota: *Reimporte,* de 3. 3. 1994 (Volkswagen, AU-GK D 3); comunicação interna/nota: *Re-importe Audi,* de 10. 5. 1994 (Volkswagen, AU-VE G D 38); comunicação interna/nota: *Re-importe Audi,* de 9. 2. 1995 (Volkswagen, AU-VE C D 78); comunicação interna/nota: *Re-importe Audi,* de 8. 5. 1995 (Volkswagen, AU-VE D 106); comunicação interna/nota: *Re-importe Audi,* de 21. 8. 1995 (VW, AU-KS B 6).

(7) Comunicação interna/nota: *Reimporte* de 3. 3. 1994 (Volkswagen, já citada, ver nota 4); comunicação interna/ /nota: *Re-Importe VW,* de 8. 5. 1995 (Volkswagen, AG 000345).

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

(9) Comunicação interna/nota: *Reimporte,* de 3. 3. 1994 (Volkswagen, já citada, ver nota 4); lista: *In Deutschland zugelassene Re-Importfahrzeuge (Italien),* de 6. 4. 1995 (Volkswagen, VW-DB B 9 Sekretariat Santlmann, dossier«Re-Importe», já citada ver nota 5); comunicação interna-nota: *Re-Importe VW,* de 8. 5. 1995 (Volkswagen, já citada, ver nota 7).

(10) Comunicação interna/nota: *Reimporte,* de 3. 3. 1994 (Volkswagen, já citada, ver nota 4); comunicação interna/ /nota: *Reimporte Audi,* de 8. 5. 1995 (Volkswagen, já citada, ver nota 6).

(11) Preço de venda dos veículos novos na União Europeia, Comissão das Comunidades Europeias, Direcção-Geral IV-Concorrência, várias edições.

(12) Encontram-se informações pormenorizadas sobre os diversos modelos e sobre o método de cálculo nos seguintes comunicados de imprensa: IP/93/545 de 1 de Julho de 1993; IP/93/1201 de 22 de Dezembro de 1993; IP/94/704 de 26 de Julho de 1994; IP/95/50 de 19 de Janeiro de 1995; IP/95/768 de 24 de Julho de 1995 e IP/96/145 de 15 de Fevereiro de 1996. Os dados relativos à Áustria só estão disponíveis a partir da adesão deste país, em 1 de Janeiro de 1995.

(13) JO L 15 de 18. 1. 1985, p. 16, e JO L 145 de 29. 6. 1995, p. 25.

(14) Carta à Volkswagen: *Parallelexporte,* de 21. 9. 1994 (Autogerma, AG 000878):

«[. . .] O conjunto da rede de venda italiana está muito preocupado com a realização dos objectivos de venda e com a necessidade de prolongar os êxitos já obtidos. Esta necessidade levou vários parceiros pressionados por redes de venda externas (nomeadamete inúmeros concessionários Volkswagen e Audi estrangeiros), a efectuarem vendas igualmente em territórios a gastados da zona contratual, por vezes mesmo no estrangeiro.

A intervenção da Autogerma tem, por conseguinte, por objectivo remeter os concessionários Volkswagen e Audi para o seu território contratual de venda, através de controlos relativos ao cumprimento do contrato, nomeadamente no que se refere às actividades de venda no próprio território: estes controlos são efectuados em cada empresa (deram origem à rescisão de seis contratos de concessão por não cumprimento das disposições contratuais, tendo em conta os prazos previstos, ou seja, o termo dos contratos no final de 1994 ou em meados de 1995. Tencionamos, em relação a outros concessionários, invocar o não cumprimento, na sequência de certos "resultados de auditorias" relativos às entregas, para obter informações mais exactas sobre os consumidores finais que compraram os veículos em questão.

Desenvolveremos mais este procedimento no âmbito da rede de venda. O projecto prevê uma nova estrutura de margem ainda com uma maior importância, no âmbito da qual a taxa dos "maggiori-sconti" (prémios), que está sujeita ao cumprimento das obrigações contratuais a nível tanto quantitativo como qualitativo, é aumentada e a redução fixa sobre as facturas de veículos, reduzida o que permite repartir melhor as margens que estão a nosso cargo [. . .]

Anexo à carta COMIORG/EP/st. de 21 de Setembro de 1994

Vendas fora do território contratual e/ou através de circuitos não autorizados

Medidas preventivas	*Medidas de controlo*	*Sanções*
1. Indicações gerais em cada reunião	1. Controlo dos registos/das vendas	1. Reunião de advertência
2. Instruções em cada reunião	2. Auditoria	2. Carta formal de advertência
3. Notificação escrita para cumprimento das cláusulas contratuais	3. Controlos fora do território contratual	3. Bloqueamento do maggior--sconto (prémio)
		4. Rescisão do contrato de concessão [. . .]»

([15]) Carta ** à Volkswagen: *Measures to control and prevent reexport,* de 26. 9. 1994 (Autogerma, AG 000905).

Medidas destinadas a controlar e a impedir as reexportações

«Exmº Senhor:

Fazemos referência às nossas reuniões de Verona de 15 e 16 de Setembro (com os Srs Schlesinger, Bertino, De Simone, Wichmann e Kuhn) e às conversas telefónicas posteriores sobre esta questão. Confirmamos pela presente as principais medidas tomadas pela Autogerma tendo em vista controlar e impedir as reexportações:

— circular aos concessionários explicando as restrições impostas pelas disposições comunitárias do Regulamento 123/85,

— aumento mais do que proporcional dos preços de catálogo (com as consequências conhecidas sobre o índice dos preços e o volume das vendas),

— controlos junto dos concessionários suspeitos;

— na assembleia de concessionários de Verona em 14 de Julho de 1994, o presidente da Autogerma recomenda veementemente a venda dos veículos automóveis importados em Itália, e mais especialmente no seu território contratual,

— mesma recomendação ao grupo de concessionários *marketing* reunido em Verona em 27 de Julho,

— o presidente da Autogerma reitera uma vez mais a recomendação feita no congresso que se realizou em 3 e 4 de Setembro em Paris, por ocasião da saída do novo Polo,

— o Sr. Schlesinger fez igualmente um ponto da situação sem qualquer ambiguidade em 4 de Setembro, em Paris, aquando do conselho dos concessionários tendo em vista evitar as reexportações do novo Polo e, de uma forma geral, dos veículos automóveis importados pela Autogerma,

— através de uma nota interna de 28 de Junho dirigida à direcção da Autogerma, o presidente reserva-se o direito de aprovar ou recusar o prémio trimestral relativamente a todas as vendas fora do território,

— o prémio trimestral, bloqueado em relação a todas as vendas fora do território, será pago, a partir do próximo trimestre, exclusivamente com base nos registos,

— igualmente no que se refere às acções promocionais, que visam essencialmente os consumidores finais, será exigido o registo em Itália para poder beneficiar das medidas em causa, que consistem geralmente em acessórios, uma promessa de retoma ou facilidades de financiamento,

— as encomendas dos concessionários serão controladas diariamente; as encomendas superiores a 10 % da procura exigem uma aprovação especial antes de serem aceites;

— serão enviadas cartas individuais de dissuasão aos concessionários implicados nas reexportações,

— os compradores presumidos estrangeiros deverão comprometer-se a não revender o veículo automóvel antes de passados alguns meses; estão previstas sanções no contrato,

— os concessionários recidivistas receberão um pré-aviso (até ao momento, há seis concessionários neste caso). No entanto, esta medida será sempre aplicada como precaução, a fim de evitar as acções judiciais e os custos, bem como o prejuízo em matéria de imagem a que dá origem. Para além disso, poderia ser difícil, ou mesmo impossível, encontrar substitutos no momento, o que provocaria problemas suplementares de cobertura do território,

— aumento das existências da Autogerma a fim de reduzir os custos de investimento dos concessionários; esta medida destina-se a impedi-los de procurar circuitos de venda não desejados.

Esta política tem como consequência que a Autogerma possui ainda as seguintes existências de veículos automóveis não vendidos muitos antigos:

veículos automóveis com mais de 14 meses	41
veículos automóveis com mais de 13 meses	48
veículos automóveis com mais de 12 meses	323
veículos automóveis com mais de 11 meses	656
veículos automóveis com mais de 10 meses	915
veículos automóveis com mais de 9 meses	1 460
Total	3 443

— as acções promocionais são concebidas de forma a que os veículos automóveis beneficiem de um valor acrescentado através da montagem de acessórios, a fim de que os concessionários deixem de solicitar a sua margem para a reexportação,

— representantes no local controlam as diversas situações e assinalam, se for caso disso, as actividades de reexportação dos concessionários,

— a distribuição do novo Polo será severamente controlada. Aos concessionários que tenham já efectuado reexportações será reduzido o seu abastecimento,

— o nosso departamento de *marketing* estuda actualmente novos modelos promocionais reservados a Itália e desconhecidos no estrangeiro. Estes modelos poderão ser lançados em 1995.

Estamos convencidos de que graças a estas medidas, poderemos talvez reduzir radicalmente as reexportações se forem igualmente tomadas medidas na Alemanha, onde os concessionários procuram sistematicamente veículos automóveis novos e entram directamente em contacto com os nossos concessionários, e se for proibido a empresas como as VAGAS apresentar propostas interessantes aos nossos concessionários que estão actualmente no "vermelho" [. . .]».

([16]) Nota: *Maßnahmen durch Autogerma zur Vermeidung von Re-Exporten,* de 6. 2. 1995 (Volkswagen, (VW-KH HDK Re-Exporte):

«. . .

— informações escritas (concessionários) sobre a directiva comunitária 123/85;

— auditorias repetidas nos diversos concessionários, advertências, redução de prémios, 11 rescisões (volume ameaçado: cerca de 8 800 veículos em 1995), ver anexo,

— prémio (trimestre) pago com base nos registos de veículos na zona contratual,

— aumento mais do que proporcional dos preços de catálogo

— evitar a sobrecarga de veículos em *stock* a nível do retalhista,

— fraccionamento da margem para o Polo A 03:

  — 8 % directamente no momento da elaboração da factura

  — 5 % quando for comprovado o registo na zona contratual

  — 3 % prémio (objectivo, satisfação da clientela, normas de exploração),

— outros (ver carta da AG de 26. 09. 1994) . . .».

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

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

«Medidas para controlar e impedir as reexportações

Período	Medidas de impedimento	Período	Medidas de controlo	Período	Sanções
15.10.91-28.1.93-1.7.93 11.8.93-12.10.93-15.10.93 6.6.94-21.3.95 (fim)	Circular sobre os limites impostos pelo Regulamento (CEE) nº 123/85	Desde o 2º quadrimestre de 1994	Controlo das entregas e dos registos	Temporário	Reuniões com os concessionários e advertências
Temporário	Recomendação insistente na reunião geral	Desde o 2º quadrimestre de 1994	Controlos junto dos concessionários suspeitos	7.12.1993 e 24.2.1995	Carta formal de advertência
Temporário	Recomendação insistente na reunião com os concessionários	Desde o 2º quadrimestre de 1994	Controlo diário das encomendas dos concessionários	Desde o 3º quadrimestre de 1993	Prémio trimestral bloqueado para as vendas fora do território
		Desde o 2º quadrimestre de 1994	Documentos de registo exigidos para as acções promocionais	Desde o 1º quadrimestre de 1995	Prémio trimestral de venda pago unicamente em caso de novo registo
		Desde o 3º quadrimestre de 1994	Controlo da distribuição do polo e do A4	Desde 6/94	Rescisão do contrato de concessão

As indicações de data que figuram nesta nota devem ser lidas do seguinte modo:»

«2 F.M.P. 94» significa *second four month period 94* esta medida teve por conseguinte efeitos em 1, 5. 1997; «3 F.M.P. 94» significa *third four month period 94,* esta medida teve por conseguinte efeitos em 1. 9. 1994; «3 F.M.P. 93» significa *third four month period 93,* esta medida teve por conseguinte efeitos em 1. 9. 1993; «1 F.M. 95» significa *first four month (period* foi sem dúvida omitido, nota do autor) *95*, esta medida teve por conseguinte efeitos em 1. 1. 1995.

([19]) Ver por exemplo a carta à Audi: *(Ermittlung von Reimporten),* de 3. 5. 1994 (KBA, AU-VE D 113).

([20]) Carta à Audi: *Ermittlung von Reimporten,* de 20. 4. 1994 (KBA, AU-VE D 114).

([21]) Correio electrónico: *(Re-) Importe, Herstellerbescheinigungen),* de 26. 1. 1995 (Audi, AU-KS B 9).

([22]) Ver, por exemplo, a lista: *(Reexporte* VW 1993, de 30. 3. 1994 (Autogerma, AG 000184).

([23]) Os números de *châssis* provêm nomeadamente dos certificados de conformidade solicitados ao construtor pelo cliente ou por distribuidores que não fazem parte da rede e que operam em nome do cliente; o referido certificado deve ser apresentado às autoridades alemãs para o registo (ver, por exemplo, a comunicação à Autogerma: *Von Privatpersonen (Firmen oder verdächtigten Personen) angeforderte Herstellerbescheinigungen,* sem data (Audi, AU-VE G D 19); comunicações à Autogerma: *Reimporte,* de 12. e 17. 1. 1995 (Audi, AU-MW 11)). Em conformidade com a directiva do ministério federal dos transportes, a apresentação de um certificado de conformidade (ou de uma «ficha de dados») era exigida desde 1. 12. 1994 relativamente a todos os veículos importados ou reimportados (ver correio electrónico: *(Re-) Importe, Herstellerbescheinigungen,* de 26. 1. 1995 (Audi, AU-KS B 9), ainda que a directiva em questão não tenha sido aparentemente aplicada em todos os *Länder* (Telefax à Audi: *Verfahren gegen Reimporteure,* de 24. 3. 1995 (Volkswagen, AU-GK E 4).

([24]) Por exemplo: correio electrónico à Autogerma: *RE-Import,* de 26. 4. 1994 (Audi, AU-GK 3); nota: *Re-Import Italien,* de 19. 8. 1994 (Audi, AU-GK D 3); comunicação à Autogerma: *Fahrzeug-Kaufverträge,* 26. 1. 1995 (Audi, AU-MW D 27); correio electrónico à Autogerma: *fahrgestellnr,* de 15. 3. 1995 (Audi, AU-VE D 63); correio electrónico à Autogerma: *fahrgestellnr,* de 21. 3. 1995 (Audi, AU-VE G D 62).

([25]) Carta (telefax) à Audi: *Parallel-Markt,* de 21. 3. 1995 (Autogerma, AU-VE C D 60).

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

([27]) Correio electrónico à Audi: *A4 Privat,* de 24. 2. 1995 (Audi, AU-MW D 3).

([28]) Comunicação: *Anschreiben Graumarkt,* de 16. 3. 1995 e circular dirigida aos concessionários, de 14. 3. 1995 (Audi, AU-GK D 3).

([29]) A *Porsche Austria Gesellschaft m.b.H.* & *Co.* é o importador geral da Volkswagen, Audi e Porsche na Áustria.

([30]) Telefax à Audi: *Grauimport,* de 18. 5. 1995 (Porsche Austria, AU-VE 2).

([31]) Telefax à Audi: *Grauimporte,* de 27. 3. 1995 (Porsche Austria, AU-VE 5 e WV-KH K-15 HDK, pasta de arquivo Re-exporte); no mesmo contexto, telefax à Autogerma, de 5. 7. 1995 (Porsche Austria, AU-VE D 137):

«... As reuniões que tivemos recentemente com os concessionários dos territórios em causa permitiram-nos verificar que as importações cinzentas diminuíram. Assim, actualmente não foi ainda importado de Itália para a Áustria qualquer A4.

As medidas que tomaram, conjuntamente com o importador italiano, parecem por conseguinte ser eficazes. Enviamos-vos os nossos melhores agradecimentos, bem como a todos os que tomaram parte nessa decisão ...».

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

([33]) Ver, por exemplo, a carta à Wieser, de 17. 2. 1995 (Audi, AU-KS A 2); cartas à Petersen, de 3. e 10. 4. 1995 (AU-MW D 3).

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

([35]) Telefax à Autogerma: *Kunde N. Lenz,* de 9. 6. 1995 (Volkswagen, VW-KH K 26).

([36]) Por exemplo, carta à Autogerma: *Auto Pedross — Verkauf an deutsche Privatkunden,* de 1. 3. 1995 (Volkswagen, VW-SR R 20); carta à Comissão Europeia: *Beschwerde,* de 27. 4. 1995 (Bernhard, VW-DB B 18); nota: *Anruf eines Kunden,* de 7. 7. 1995 (Volkswagen, VW-KH K-38); carta à Audi: *Kauf eines Audi in italien,* de 8. 8. 1995 (Simon, AU-VE G D 12); telefax à Autogerma: *Kunde Keppler,* de 14. 8. 1995 (Volkswagen, AG 000530).

([37]) Por exemplo, carta à Autogerma, de 7. 2. 1995 (Friedrich, AG 000202).

([38]) Carta à Friedrich: *Kauf eines Polo,* de 24. 2. 1995 (Autogerma, AG 000200/nota 37); referindo-se esta carta, a Autogerma confirmou à Volkswagen a situação em matéria de entregas «[...] deparamos com grandes dificuldades de entrega em relação a inúmeros modelos, nomeadamente Polo e Audi A4» e recomenda por conseguinte o reenvio do cliente para um concessionário alemão (telefax à Volkswagen: *Briefe von H. Dieter Friedrich),* de 27. 1. 1995 (Autogerma, AG 000204/nota 37).

([39]) Por exemplo, carta à Baur: *Autokauf in Italien,* de 14. 6. 1995 (Autogerma, AG 000269).

([40]) Por exemplo, carta à Volkswagen: *Parallelexporte,* de 21. 9. 1994 (Autogerma, já citada, nota 14).

([41]) Por exemplo, telefax à Autogerma: *Händleraudits Re-Importe Italien,* de 26. 11. 1993 (Volkswagen, AG 000054); carta à Audi: *Export von Parallelfahrzeugen,* de 30. 1. 1995 (Autogerma, AG 000195).

([42]) Nota: *Measures to control and prevent reexport,* de 15. 3. 1995 (Autogerma, já citada, nota 18); carta ** à Audi: *Measures to control and prevent reexport,* de 26. 9. 1994 (Autogerma; ja citada, nota 15); nota: *Maßnahmen der Autogerma zur Unterbindung von Reexporten aus Italien,* de 31. 1. (1994) (Autogerma, VW-SR R 6); acta/relatório: *Besuch bei Autogerma,* de 10. 2. 1995 (Audi, AU-MW D 37).

([43]) Por exemplo, carta ** à Volkswagen: *Measures to control and prevent reexport,* de 26. 9. 1994 (Autogerma, AG 000634).

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

([45]) Por exemplo, nota interna *: *Visita alla Conc. a NECKER di Milano/MI — controllo dell'attività di vendita,* de 17. 12. 1993 (S.E.V.O., AG 000223); nota interna: *Attività di vendita della Concessionaria Dorigoni di Trento,* de 17. 12. 1993 (S.E.V.O., AG 000480).

([46]) Carta à Audi: *Attività di vendita in Paesi esteri,* de 4. 10. 1993 (Autogerma, AG 000840).

([47]) Acta/relatório: *Besuch bei Autogerma,* de 10. 2. 1995 (Audi, já citada, nota 42).

([48]) Carta à Volkswagen: *Measures to control and prevent reexport,* de 26. 9. 1994 (Autogerma, já citada, nota 15).

([49]) Comunicação interna/nota: *Ergänzung zur Rücksprache 027 vom 19. 07. 94 . . .,* de 12. 12. 1994 (Volkswagen, já citada nota 71); nota: *Maßnahmen durch Antogerma zur Vermeidung von Re-Exporten,* de 6. 2. 1995 (Volkswagen, já citada, nota 16).

([50]) Comunicação interna/nota: *Grauimporte Polo,* de 7. 2. 1995 (Volkswagen, VW-DB B 25); comunicação interna/ /nota: *Abmahnaktion gegen Reimporteure,* de 13. 1. 1995 (Volkswagen, AU-GK E 1); *Marketingplan Deutschland 1995, Volkswagen Pkw,* de 10. 1. 1995 (Volkswagen, VW-SD S1 e S2); nota (manuscrita) *(Verkauf an europäische Privatkunden und «echte» Vermittler),* de 4. 7. 1995 (Volkswagen, VW-KH K-37).

([51]) *Vorlage zur Vorstandssitzung am 13. 02. 1995: Einleitung von Maßnahmen gegen den Graumarkt/Grauimportmarkt;* de 9. 2. 1995 (Audi, AU-MW 1); telefax: *Beschluß des Vorstands Audi am 13. 2. 1995,* de 20. 2. 1995 (Audi, AU-VE C D 79) a excerto da acta 6/95 reunião de direcção de 13. 2. 1995: *Einleitung von Maßnahmen gegen den Graumarkt/Grauimportmarkt* (Audi, AU-KS C).

([52]) Circular aos concessionários: *Graumarkt,* de 20. 1. 1995 (Audi, AU-KS B 14); comunicação: *Information über Händleranschreiben,* de 23. 1. 1995 (Audi, AU-VE G D 87).

([53]) Circular aos importadores: *Graumarkt/Reimport,* de 6. 2. 1995 (Audi, AU-VE G D 27); carta à Autogerma: *Graumarkt/Reimport,* de 15. 3. 1995 (Audi, AU-VE G D 72).

([54]) Por exemplo, nota: *Projektbeschreibung: Bekämpfung Graumarkt/Reimporte,* de 14. 12. 1994 (Audi, AU-VE C D 49).

([55]) *Vorlage zur Vorstandssitzung am 13. 02. 1995,* de 9. 2. 1995 (Audi, AU-KS C 12); nota: *Graumarkt,* sem data (Audi, AU-KS B 10).

([56]) Por exemplo, nota: *Bereich Graumarkt Analyse/Unterbindung Reimporte/Graumarkt,* de 4. 10. 1995 (Audi, AU-VE D 128); nota interna: *Sachbearbeiter Graumarkt,* de 9. 2. 1995 (Audi, AU-VE D 103); nota: *Projektbeschreibung Graumarkt/Reimporte,* de 14. 12. 1994 (Audi, AU-VE D 130).

«Descrição do projecto: luta contra o mercado cinzento e as reimportações

Missões e objectivos

1. Lutar contra as reimportações
   — entregas para a Alemanha
   — exportações ilegais provenientes da Alemanha
   — outros países da União Europeia
2. Impedir as entregas a revendedores não autorizados. . .».

([57]) *Vorlage zur Vorstandssitzung am 13. 02. 1995,* de 9. 2. 1995 (Audi, AU-KS C 12).

([58]) Nota (manuscrita) sem data (anexa à nota: *Stand Maßnahmen gegen Graumarkt, 25. 11. 1994* (Audi, AU-VE C D 71).

([59]) Acta discussão: *Maßnahmen gegen Graumarkt/Reimporte,* de 3. 2. 1995 (Audi, AU-KS B 11); *Vorlage zur Vorstandssitzung am 13. 2. 1995,* de 9. 2. 1995 (Audi, já citada, nota 57).

([60]) Por exemplo, nota: *Re-Import,* de 29. 9. 1994 (Audi, AU-KS B 15).

([61]) Por exemplo, carta à Volkswagen: *Measures to control and prevent reexport,* de 26. 9. 1994 (Autogerma, já citada, nota 15).

([62]) Por exemplo, carta * à Baldan Auto: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale,* de 20. 10. 1993 (Autogerma, AG 000293); carta * à Silemotori Negro: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale,* de 9. 3. 1994 (Autogerma, AG 000296); carta à Audi: *Export aus Italien,* de 13. 6. 1994 (Autogerma, AG 000852); «Ainda que os prazos de entrega do Audi 80 tenham sido consideravelmente reduzidos (até 8 meses), os concessionários continuam a estar sujeitos a contingentação. Um concessionário que encomendar um número e excessivo de Audi 80, só lhe serão entregues». Carta à Fantini e outros: *Vendite fuori zona,* de 6. 3. 1995 (Eurocar, EU-GV 249): «. . . sono assolutamente vietate le vendite all'estero (anche di quelle vetture preventivamente immatricolate in Italia)»; o excerto desta carta citado no ponto 127 tem a seguinte redacção:

«Já tivemos a ocasião de vos comunicar a delicada questão das vendas fora zona. Como a Autogerma não tenciona continuar a tolerar uma actividade de venda excessiva fora da sua própria zona de competência, confirmamos o seguinte: as vendas ao estrangeiro são absolutamente proibidas (mesmo em relação aos veículos automóveis previamente registados em Itália); todas as vendas fora da zona de competência que ultrapassem em 15 % as entregas serão sancionadas.».

(63) *Acta da inspecção realizada junto dos revendedores de Bolzano, Trento e Silandro,* de Outubro de 1995 (Comissão).

(64) Por exemplo, cartas * à Brenner Garage: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale,* de 20. 10. 1993 e 15. 11. 1993 (Autogerma, AG 000724 e 000723); a carta de 15. 11. 1993 citada no ponto 175 tem a seguinte redacção:

«... Assunto: *Actividades de venda organizada fora do território contratual*

Fazemos referência à nossa carta anterior ORG/EP/cb de 20. 10. 1993, cujo objecto era idêntico.

Notamos com um certa perplexidade que não nos confirmaram ainda o conteúdo da nossa carta, ao qual atribuímos uma grande importância, e que é igualmente determinante para a organização das actividades de venda da vossa empresa.

A ausência de resposta da vossa parte, permitam-nos recordar e, por conseguinte, a ausência de confirmação da vossa parte relativa ao abandono de todas as actividades de venda organizada fora do território contratual da vossa competência terá as consequências especificadas no penúltimo parágrafo da nossa carta citada *supra.*

Na pendência de uma resposta que confirme, por conseguinte, o vosso acordo com as disposições em vigor, ...».

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

(65) Cartas à Volkswagen: *Parallelexporte*, de 14. 6. 1994 (Autogerma, AG 000665 e 000666); carta a 50 concessionários: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale con diffida a cessare immediatemente l'attività stessa*, de 20. 10. 1993 (Autogerma, já citada, nota 64) em articulação com a nota: *Elenco Concessionari cui è stata inviata la lettera con ogetto «Attività di vendita ...»,* de 24. 11. 1993 (Autogerma, AG 000975) e a nota: *Elenco Concessionari* ..., de 11. 3. 1994 (Autogerma, já citada, nota 62); carta a 20 concessionários: *Vendita al di fuori del territorio contrattuale*, de 24. 2. 1995 (Autogerma, AG 000263) em articulação com a nota: *Elenco Concessionari ai quali è stata inviata lettera del 24. 2. 1995 per vendita fuori dal territorio contrattuale*, de 23. 2. 1995 (Autogerma, AG 000261).

(66) Circular aos concessionários: *Relazione su Riunioni 20. 1. 1995*, de 21. 1. 1995 (UCAV, DO-SG 80 a 84); o texto reproduzido no ponto 174 tem a seguinte redacção: «Nenhum desses veículos automóveis pode ser vendido fora da zona de competência da Autogerma».

(67) *Acta da reunião do grupo de trabalho UCAV — AUTOGERMA/27. 7. 1994* [ver original: *Verbale della riunione del gruppo di lavoro marketing UCAV — Autogerma del 27-7-1994*, (Autogerma, já citada, nota 97)]; expressamente confirmado na carta à Volkswagen: *Measures to control and prevent reexport*, de 26. 9. 1994 (AG, já citada, nota 15).

(Página 2, menção da Comissão)

«*Scarabel:*

Sublinha que as reduções especiais foram bloqueadas em relação a determinados concessionários no que diz respeito às vendas fora do território contratual e que poderiam — pelo menos em teoria — ser legalmente reclamadas. Sublinha igualmente a necessidade de reexaminar a quota de 15 % tolerada para as vendas no exterior do território contratual.

Sr. Schlesinger:

... A redução especial é uma simples redução suplementar — um pequeno suplemento adicional. No passado, foi atribuída de forma muito generosa e se actualmente cerca de 20 concessionários, num total de 234, não beneficiaram desta redução especial, é porque não é necessário recompensar grossistas ou exportadores. Anteriormente, fechámos um olho, por vezes os dois, mas hoje em dia temos tendência para recusar a redução especial em caso de venda fora do território contratual, uma vez que esta é concedida com base nos registos e não nas entregas ...

(Página 4, menção da Comissão)

Sr. Schlesinger:

Solicitar à UCAV que sensibilize a base para um bom arranque do novo *Polo* (limite das reduções, fim das exportações) ...».

([68]) Diversas circulares de 1993 aos concessionários: *Regolamento CEE 123/85,* de 28. 1. 1993, 1. 7. 1993, 11. 8. 1993 *, 12. 10. 1993* (Autogerma, AG 000106, 000094, 000977 e 000978, 000080); circular aos concessionários: *Regolamento CEE 123/85 Distribuzione selettiva dei veicoli*, de 16. 3. 1995 (Autogerma, EU-1 a 3); nota: *Measures to control and prevent reexport*; de 15. 3. 1995 (Autogerma, AG 000620).

([69]) Por exemplo, nota (p.m.): *esportazioni parallele*, de 2. 5. 1995 (Autogerma, AG 000282).

([70]) Nota de reunião: *Colloquio con S.Engmann/Audi*, de 22. 9. 1995 (Autogerma, AG 000001); nota interna: *Reimporte Italien*, de 9. 5. 1995 (Volkswagen, AU-VE D 23).

«A carta da Comissão das Comunidades Europeias em anexo mostra que esta não se contentou com a nossa carta de 30 de Março de 1995, nem com a última circular da Autogerma. O conteúdo da circular deve igualmente ser aplicado se não pretendermos correr o grave risco de uma coima...».

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

([72]) Por exemplo, correio electrónico ** à Audi: *Gray market/Measures to control and prevent reexport*, de 23. 9. 1994 (Autogerma, AG 000880 e 000881); nota interna (manuscrita): *Riesportazioni dall'Italia alla Germania*, sem data (Autogerma, AG 000498).

([73]) Indícios nomeadamente no correio electrónico *: *Visita Bothe*, de 22. 3. 1995 (Autogerma, AG 000388).

([74]) Ver os documentos com ** ou * nas notas 15, 42, 43, 72 e 102.

([75]) Ver os documentos com * nas notas 73, 78, 80, 87, 96 e 97.

([76]) Ver os documentos com * nas notas 44, 45, 62 e 64.

([77]) Ver os documentos com * nas notas 123 e 126.

([78]) Nota interna *: *Condizioni di fornitura per i veicoli Audi A 4 e Volkswagen Polo*, de 6. 10. 1994 (Autogerma, AG 000026 e 000027); circulares aos concessionários: *Fatturazione Nuova Polo*, de 20. 10. 1994 e 2. 11. 1994 (Autogerma, VW-KH K-6 e 7, e documento já citado, nota 85).

([79]) Carta à Volkswagen: *Fakturierung des neuen Polo und Einführung des «Split-Margin»*, de 24. 10. 1994 e circular aos concessionários: *Fatturazione Nuova Polo*, de 20. 10. 1994 (Autogerma, VW-SR R 13).

([80]) Comunicação interna/nota *: *Reimporte ITALIEN*, de 23. 2. 1995 (Volkswagen, VW-SR R 21).

([81]) Nota: *Maßnahmen zur Reduzierung von Grauexporten (VW PkW-Italien)*, de 6. 4. 1995 (Volkswagen, VW-DB B 7 Sekr. Santelmann, dossier «Re-Importe» e Volkswagen, VW-DB B 16) e principalmente nota: *Maßnahmen zur Reduzierung von Grauexporten (VW PkW-Italien)*, de 21. 8. 1995 (Volkswagen VW-SR R 18), respectivamente nos pontos: «Splitting der Händlermarge beim Polo» e «Bonuszahlungen in Abhängigkeit vom Bestimmungsort des Fahrzeugs (aber: mit neuer GVO nicht vereinbar)»

([82]) Nota: *(Stand Maßnahmen gegen Graumarkt*, de 25. 11. 1994), (Audi, AU-VE D 26):
«As entregas são escalonadas de forma a satisfazar apenas a procura italiana».

([83]) Anexo ao contrato de concessão: *Allegato «A» al Contratto di Concessione AUTOGERMA — Prodotti VOLKSWAGEN e Audi*, de 31. 12. 1991 (Autogerma), BR 33 a 44); contrato de concessão da Eurocar: *Contratto di Concessione per la Vendita e il Servizio di Assistenza*, de 30. 12. 1987 (Autogerma/Eurocar), EU 55-113).

([84]) Convenção: *Converzione aggiunta al Contratto di Concessione AUTOGERMA — Prodotti Volkswagen e Audi*, de 28. 12. 1993 (Autogerma), DO 26 a 32).

([85]) Circulares aos concessionários: *Fatturazione Nuova Polo*, de 20. 10. 1994 (Autogerma, BR-MF 229) e 2. 11. 1994 (Autogerma, BR-MF 231); ver igualmente as negociações entre o conselho dos concessionários e a Autogerma: *Riunione Consiglio Direttivo UCAV*, de 27. 2. 1995 (UCAV, EU 48, 49 e 51) e *Riunione UCAV/AUTOGERMA*, de 27. 2. 1995 (UCAV, EU 54, 56 e 57). A circular de 20. 10. 1994 dirigida a todos os concessionários, citada no ponto 112, tem a seguinte redacção:

«Neste contexto, foi examinada em 18 de Outubro em Verona uma nova estrutura das reduções para o novo Polo, no âmbito do grupo de trabalho ISC, com a presença do presidente, dos vice-presidentes e de alguns conselheiros da UCAV, com o objectivo de encontrar soluções viáveis, com o interesse vital tanto para nós como para o conjunto da organização, para problemas que se colocaram em várias ocasiões e que levam determinadas empresas a adoptarem comportamentos contrários aos interesses de todos (por exemplo, vendas através de revendedores não autorizados, reduções excessivas e sem fundamento, vendas fora do território, entre outras). Esta nova estrutura apresenta-se da seguinte forma:

a) Redução de base paga imediatamente com a facturação = 8 %

b) Redução «ligeiramente diferida» = 5 %

Total (tal como para o modelo anterior) = 13 %

c) Prémio (mesmas modalidades) = 3 %

A redução "ligeiramente diferida" referida na alínea b) será concedida *a posteriori*, mais a curto prazo, e será expressamente baseada no compromisso recíproco, tanto da nossa parte como de cada empresa concessionária da Autogerma, de se ocupar do território contratual relativamente ao qual a Autogerma e o concessionário são competentes em matéria de organização, de comercialização e de venda, e em que devem reciprocamente tratar com o maior cuidado as relações com os utilisadores finais.

Resta examinar se é oportuno, ou seja, no nosso interesse comum, alterar ou não (aumentar ou diminuir) e actual franquia de 15 % (para as vendas fora território).

Os delegados da UCAV tomarão, por conseguinte, rapidamente contacto convosco a fim de aprofundar estas questões e de tomar conhecimento das vossas reflexões, propostas e sugestões de melhoramentos.

Reunir-se-ão imediatamente a seguir a fim de que a Autogerma possa tomar uma decisão definitiva [. . .]».

([86]) Acta: *Verificação de 23 e 24 de Outubro de 1995 em Itália/Mutschlechner KG, Bruneck*, de 26. 10. 1995 (Comissão).

([87]) Por exemplo, nota interna *: *Condizioni di fornitura per i veicoli Audi A4 e Volkswagen Polo*, de 6. 10. 1994 (Autogerma, já citada, nota 78); Acta/nota: *Stand Maßnahmen gegen Graumarkt*, de 12. 10. 1994 (Autogerma, AU-VE G D 51); carta à Audi: *Splitmagergensystem — Audi A 4*, de 10. 11. 1994 (Autogerma, AG 000661).

([88]) Nota interna: *Condizioni di fornitura per i veicoli Audi A 4 e Volkswagen Polo*, de 6. 10. 1994 (Autogerma, já citada, nota 78).

([89]) Carta à Audi: *Splitmargensystem — Audi A 4*, de 10. 11. 1994 (Autogerma, já citada, nota 87).

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

([91]) Nota: *Reimporte Italien*, 24. 3. 1995 (Volkswagen), VW-KH K-16 e 17); nota: *Eingeleitete Maßnahmen durch Autogerma zur Vermeidung von Re-Exporten, verursacht durch Wiederverkäufer*, de 22. 11. 1994 (Volkswagen, VW-KH K-55 HDK pasta de arquivo «Re-Exporte»).

([92]) Circular aos concessionários: *Graumarkt; Margensystem in Italien*, de 8. 12. 1994 (Audi, AU-DH C).

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

«Temos o prazer de vos enviar em anexo a confirmação escrita do Sr. Schlesinger sobre as medidas complementares (margem fraccionada) que foram introduzidas a fim de evitar as importações cinzentas.

Delas resulta um concessionário que efectue importações cinzentas perderá uma parte de 5 % sobre a margem fraccionada mais um prémio de 3 %, o que representa um suplemento de preço de 8 %.

O facto de os concessionários terem aceite esta margem fraccionada significa que a maior parte de entre eles está disposta a impedir as importações cinzentas, devido ao facto de os custos de distribuição representarem mais de 10 % do preço de venda de um veículo automóvel.

Tal significa que o concessionário perderia rapidamente dinheiro em cada veículo vendido».

([94]) Anexo ao contrato de concessão: *Convenzine «B» aggiunta al Contratto di Concessione AUTOGERMA — Prodotti Audi e VOLKSWAGEN*, de 30. 12. 1987 (Autogerma/Brenner Garage, BR 168 a 171); anexo ao contrato de concessão: *Convenzione «B» aggiunta al Contratto di Concessione AUTOGERMA*, de 28. 4. 1994 (Autogerma, BR-MF 160 a 167).

([95]) Nota: *Measures to control and prevent reexport*, de 15. 3. 1995 (Autogerma, já citada, nota 18); correio electrónico à Audi: *Gray market/Measures to control and prevent reexport*, de 23. 9. 1994 (Autogerma, já citada, nota 72).

([96]) Carta à Volkswagen e Audi: *Parallelexporte*, de 14. 6. 1994 (Autogerma, AU-VE C D 53); nota: *Measures to control and prevent reexport*, de 15. 3. 1995 (Autogerma, já citada, nota 18) e diversas cartas * a concessionários, por exemplo à Eurocar: *Maggior sconto su consegne autoveicoli Volkswagen Audi . . .*, de 18. 10. 1994 (Autogerma, EU-GV 224) e 8. 6. 1994 (EU-GV 222); à Brenner Garage: *Maggior sconto su consegne autoveicoli Volk-*

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

(97) Nota *: *Elenco nostro fatturato ai Concessionari: totale 1993 e 01/01-30/06/1994*, de 4. 7. 1994 (Autogerma, AG 000029); nota interna: *Non riconoscimento/trattenuta del Maggior Sconto per vendite fuori zona (compreso esportazioni parallele)*, de 28. 6. 1994 (Autogerma, AG 000499); nota interna: *Verbale della Riunione del Gruppo di Lavoro Marketing U.C.A.V. — AUTOGERMA*, de 27.7.1994 (Autogerma, AG 000023); correio electrónico à Audi: *Gray market/Measures to control and prevent reexport*, de 23. 9. 1994 (Autogerma, já citada, nota 72). A nota interna de 28. 6. 1994 citada no ponto 172 tem a seguinte redacção:

«. . . Assunto: Recusa/retenção do prémio para as vendas fora da zona (nomeadamente as exportações paralelas)

Confirmo pela presente, tal como já tinha indicado verbalmente, que pretendo aprovar ou recusar por escrito (num documento datado e com a minha assinatura) cada caso de concessão eventual ou de retenção do prémio em relação às vendas fora zona/exportações paralelas.

Tal reveste-se nomeadamente de uma importância fundamental em ligação com os dados estatísticos relativos às entregas e aos registos publicados na imprensa que dão de nós uma imagem negativa aos olhos do público e que impedem a avaliação de uma forma exacta da situação do mercado.

Recordo-vos uma vez mais que a nossa rede deve vender os nossos veículos em Itália (quanto mais não seja para "sobreviver") e não exercer actividades de "distribuição" fora zona.

Tal como é do vosso conhecimento, desde há muito que a Autogerma solicita insistentemente às suas próprias empresas-mãe facilidades em matéria de fornecimentos, preços, equipamentos especiais, etc., e não lhes podemos "agradecer" revendendo os nossos veículos ao estrangeiro.

Se pretenderem outros pormenores relativamente a esta questão, convido-vos a darem-me conhecimento do facto [. . .]».

(98) Anexo ao contrato de concessão: *Convenzione «B» aggiunta al Contratto di Concessione Autogerma*, de 31. 12. 1994 (Autogerma, AG 000305 en 000306).

(99) Acta/nota: *Stand Maßnahmen gegen Graumarkt*, de 12. 10. 1994 (Autogerma, já citada, nota 87).

(100) Nota: *Verbali Riunioni U.C.A.V. del 27. 02. 1995*, de 27. 2. 1995 (UCAV, EU 48/nota 85).

(101) Por exemplo na nota: *Stand Maßnahmen gegen Graumarkt*, de 25. 11. 1994, a margem de 5 % do concessionário (facturada desde, 18.10), a pagar de dois em dois meses mediante apresentação dos certificados de registo "é retirado a posteriori" (Audi, já citada, nota 58); acta/nota: *Besuch bei Autogerma am 12. 10. 1994* (Audi, já citada, nota 90); nota *Stand Maßnahmen gegen den Graumarkt, 8. 11. 1994*, de 14. 11. 1994 (Audi, já citada, nota 90).

(102) Por exemplo, carta à Volkswagen: *Parallelexporte*, de 14. 6. 1994 (Autogerma, já citada, nota 96); correio electrónico à Volkswagen e à Audi: *Gray market/Measures to control and prevent reexport*, de 23. 9. 1994 (Autogerma, já citada, nota 72); carta ** à Volkswagen: *Measures to control and prevent reexport*, de 26. 9. 1994 (Autogerma, AG 000905); nota: *Maßnahmen durch Autgerma zur Vermeidung von Re-Exporten*, de 6. 2. 1995 (Volkswagen, já citada, nota 16); nota: *Re-Exporte*, de 1. 3. 1994 (Volkswagen, VW-SR R 22).

«. . . 3. Ainda que a situação dos nossos produtos em Itália se tenha deteriorado a nível dos preços, a queda da lira provocou diferenças de preços consideráveis em relação à Alemanha e aos outros mercados. Esta situação deu origem a reexportações, nomeadamente dos concessiónarios do norte da Itália (em 1993, cerca de 17 000 veículos de turismo Volkswagen foram exportados na Alemanha.

Situação: 20 de Dezembro de 1993 — Serviço dos registos de Flensburg.

4. A Autogerma SpA e a Volkswagen AG influenciaram esta situação através de medidas adequadas:

— auditorias junto dos concessionários,

— chamadas à ordem,

— atribuições específicas de veículos,

— redução de prémios,

— rescisão de contratos (três concessionários em 1993).

Estas medidas limitaram consideravelmente as reexportações .».

(103) Carta * à Auto Herbert Pedross, de 6. 3. 1995 (Autogerma, BR-MF 80); carta * à Auto Officina Lanz: *Contributo organizzativo per Sub-Concessionario*, de 6. 3. 1995 (BR-MF 81).

([104]) Por exemplo, comunicação: *Reimportsituation*, de 23. 10. 1995 (Audi, AU-KS B 4): «*Eingeleitete Maßnahmen — ... Streichung der Restmarge*», («medidas iniciadas — ... supressão do saldo da margem») comunicações *: *Graumarktbericht*, de 11. 10. 1995 e *Graumarktbericht 9/95*, de 28. 9. 1995 (Audi, AU-VE G D 1): «4. *Bisherige Maßnahmen und Erfolge, Rückbelastung der zu unrecht erhaltenen Zuschüsse*» («4. Medidas já tomadas e êxito obtido, recuperação dos prémios indevidamente pagos»); comunicações *: *Graumarktbericht*, de 8. 9. 1995 e *Graumarktbericht-Statusbericht*, de 15. 5. 1995 (AU-KS B 2): «*Erfolge 4. Konsequente Belieferungssteuerung/Quotierung mit Einführung des Audi A4 — Einführung eines Händlermargensystems in Italien*» («Êxito obtido 4. orientação/contingentação coerentes das entregas com a comercialização do Audi A4 — introdução de um sistema de margem do concessionário em Itália»); leveringsbeleid/quotering bij de invoering van de Audi A4); *Situationsbericht Grauimporte K-VSK am 6. 4. 1995*, de 5. 4. 1995 (Audi, AU-KS B 7) «*Auszahlung der Boni an den Händler nur für Italien zugelassene Fahrzeuge*» (Pagamento dos prémios aos concessionários unicamente em relação aos veículos registados em Itália).

([105]) Nota de reunião: *Preisharmonisierung*,de 30. 8. 1993 (Volkswagen/Audi, AU-VE D 109); « O objectivo consiste num comportamento concertado, no mesmo sentido das marcas VW e Audi »; no mesmo contexto, ver igualmente *(Protokoll der 7. Konferenz des Europäischen Händlerbeirats VW/Audi vom 21. bis 23. April 1994 in Dublin)*,de 22. 4. 1994 (European Dealer Council Volkswagen Audi, WV-KH K-58).

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

([107]) Acta/nota: *Besprechung am 22. 03. 95 in Wolfsburg*, de 27. 3. 1995 (Volkswagen/Audi, VW-SR R 2).

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

([109]) Comunicação: *Lieferung von weiteren 8 000 Fahrzeugen für den italienischen Markt*, de 6. 2. 1995 (Audi, AU-VE G D 82); acta de discussão: interna: *Maßnahmen ...*,de 3. 2. 1995 (Audi, já citada, nota 59):

«*Entrega de 8 000 veículos suplementares para o mercado italiano*

Os concessionários italianos solicitaram a entrega de 8 000 Audi A4 suplementares em Itália em 1995. A Autogerma teria já confirmado esta entrega junto dos concessionários italianos.

Tinha inicialmente sido previsto o fornecimento do mercado italiano de forma restritiva e adaptada à situação. Ao verem que lhes tinha sido confirmada a entrega de 8 000 veículos suplementares, os concessionários italianos podem desde já preparar-se para a reexportação do Audi A4 e dar garantias nesse sentido a importadores e a concessionários independentes. A prospecção do mercado com os veículos inicialmente prometidos poderia ser negligenciada.

A fim de fazer compreender aos italianos que serão mantidas as entregas limitadas e adaptadas ao mercado que haviam sido anunciadas, a decisão tomada na reunião do serviço competente, segundo a qual não serão entregues os 8 000 veículos solicitados, deve ser imediatamente comunicada ao importador.

Queiram, por conseguinte, dar a conhecer o mais rapidamente possível à Autogerma esta decisão e garantir que seja transmitida aos concessionários italianos...».

([110]) Comunicação: *Situationsbericht Grauimporte*,de 4. 4. 1995 (Audi, AU-VE D 151) e comunicação: *Status report MI-11/Vertrieb Inland: Grey-market*, de 7. 4. 1995 (Audi, AU-VE D 150); confirmado na comunicação: *Graumarktbericht*, de 8. 9. 1995 (Audi, já citada, nota 104).

([111]) Carta (telefax) à Audi: *Volumen Italien 1995*, de 29. 9. 1995 (Autogerma, AU); carta (telefax) à Audi: *Sales volume for Italy*, 1995, em especial a nota manuscrita, de 6. 10. 1995 (Autogerma, AU-MW 3.1 4).

([112]) Carta à Volkswagen: *Reimporte*, de 26. 11. 1993 (Autohaus Stadtberg, AG 000848); carta à Audi, de 11. 2. 1994 (Walter Bechheim, Autohaus, AU-GK D 3).

([113]) Carta à Autohaus Stadtberg: *Reimporte*, de 7. 12. 1993 (Volkswagen, AG 000847/nota 112); neste contexto, ver igualmente: *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]) Nota de discussão: *Händlermeinung zu den Vertriebsaktivitäten von Audi*, de 28. 1. 1994 (Audi, AU-GK D 4).

([115]) Telefax à Audi: *Information*, de 4. 4. e 15. 5. 1995 (Auto-Reichart, AU-VE C D 69).

([116]) Telefax à Audi: *Deutsche Audi Händler interessiert an Parallelimporte*, de 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, já citada, nota 113).

([117]) Por exemplo, telefax à Autohaus Müller: *Autokauf in Italien*, de 11. 9. 1995 (Autogerma, AG 000547).

([118]) Nota de discussão: *Händlermeinung* ..., (Audi, já citada, nota 114).

([119]) Telefax à Volkswagen: *Elenco Concessionari* ..., de 24. 11. 1993 (Autogerma, AG 000973 a 000975).

([120]) Por exemplo, carta à Negro: *Vendita al di fuori del territorio contrattuale*, de 24. 2. 1995 (Autogerma, já citada, nota 65); carta à Muzzatti: *Vendite organizzate fuori territorio contrattuale — Audi A8*, de 12. 10. 1994 (Autogerma, AG 000651).

([121]) Carta à Volkswagen: *grey market*, de 7. 6. 1994 (Autogerma, AG 000851).

([122]) Correio electrónico: *Eccel*, de 29. 5. 1994 (Autogerma, AG 000795).

([123]) Correiro electrónico * à Volkswagen: *(Kuendigungen)*, de 6. 2. 1995 (Autogerma, VW-KH K 52) e telefax * à Volkswagen: *Massnahmen programm*, de 10. 2. 1995 (Autogerma, VW-SR R 12).

([124]) Nota: *Graumimporte aus Italien*, de 20. 2. 1995 (Volkswagen, VW.SR R 17); na correspondência interna as *grey exports* eram no entanto frequentemente o primeiro motivo de rescisão invocado, ver por exemplo os casos Conti, Beretich, Autosial (nota à Volkswagen: *grey market*, de 7. 6. 1994) (Autogerma, já citada, nota 121).

([125]) Acta/relatório: *Besuch bei Autogerma*, de 10. 2. 1995 (Audi, AG 000039); nota manuscrita através de correio electrónico: *Italien*, de 17. 3. 1995 (Volkswagen, VW-SR R 13).

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

([127]) Circular aos concessionários: *Regolamento CEE 123/85 Accordi distribuzione autoveicoli*, de 15. 10. 1993 (Autogerma, AG 000078).

([128]) Circular aos concessionários: *Regolamento CEE 123/85 Distribuzione selettiva dei veicoli*, de 16. 3. 1995 (Autogerma, VW-SR R 15 ; ver diversos contratos de venda, por exemplo *Wimschneider*, de 2. 3. 1994 (Iob Silvano & C.Srl, ..., *Ebenberger*, de 27. 1. 1995 (Iob Silvano & C.Srl, SI-GV A 211); *Osina*, de 2. 6. 1995 (Iob Silvano & C.Srl, SI-CM A 57); *Prieler*, de 16. 8. 1995 (Iob Silvano & C.Srl, SI-CM A 50).

([129]) Carta à Autogerma: *Graumarkt/Reimport*, de 15. 3. 1995 (Audi, AG 000632).

([130]) Telecópia à Audi, de 3. 4. 1995 (Petersen, AU-KS B 8); « os concessionários (italianos) continuam a informar-me de que estariam dispostos de bom grado a proceder a entregas, mas que não obtêm veículos automóveis do importador desde que se trate de um comprador alemão.».

([131]) Carta à Comissão Europeia, DG IV: *Beschwerde* de 27. 4. 1995 (Bernhard, AG 000343 e 000344); «o director informou-me por telefone que não me poderia vender qualquer veículo automóvel, uma vez que eu era alemão (decisão da Volkswagen AG)».

([132]) Carta (telefax) à Volkswagen; *Exportverbot Hier: Italien*, de 27. 4. 1995 (Lenz, VW-KH K-32); «três concessionários VW referiram-me que a exportação de veículos era proibída e que era absolutamente obrigatório respeitar esta instrução. A certos concessionários foi já retirada a concessão por terem infringido esta instrução».

([133]) Carta à Autogerma de 23. 6. 1995 (Schneider, AG 000444): «Todos os concessionários me referiram ser impossível comprar um veículo automóvel tendo em vista a sua exportação. Alguns referiram que era impossível, uma vez que deixariam de receber veículos automóveis se encomendassem mais um para um austríaco.».

([134]) Carta à Volkswagen, de 19. 7. 1995 (Mosser, AU-KS A 1): «Foi-me referido que a representação geral da Audi tinha proibído à garagem em questão vender os seus veículos automóveis a estrangeiros.».

([135]) Carta à Audi: *Audi A4*, de 3. 8. 1995 (Bilogan, AU-VE G D 10): «que os concessionários italianos não podiam proceder a qualquer venda a pessoas da Repùblica Federal da Alemanha ou da Áustria, parece que por instruções do construtor automóvel.».

([136]) Cartas à Volkswagen: *Reimport von Polo und Audi A4*, de Agosto de 1995 (Albrecht, AG 000566 e 000567): «foi-nos referido que por ordem de Wolfsburg, não podíamos adquirir veículos automóveis destes modelos porque éramos alemães».

([137]) Carta à Audi: *Bestellung eines Audi A6 in Italien*, de 18. 5. 1995 (Baur, AU-VE G D 8): «Com efeito, responderam-nos todos que sofreriam represálias do importador geral no caso de entregarem nem que fosse apenas um veículo automóvel na Áustria.».

([138]) Carta à Volkswagen: *Ankauf eines KFZ in Italien*, de 23. 5. 1995 (Gatt Autoreisen, AG 000597 a 000599): «Nos últimos meses, concessionários VW/Audi italianos responderam-me em várias ocasiões que o grupo VW/Audi não os autorizava a venderem veículos na Áustria».

([139]) Carta à Volkswagen: *VW-Vento aus Reimport*, de 24. 8. 1995 (Bilogan, AG 000434): «Em todo o lado me disseram, «com uma ligeira hesitação na voz», que não havia «qualquer possibilidade de entrega» para os clientes alemães. Alguns adiantavam mais pormenores.».

([140]) Carta à Autogerma: *Letzte Anfrage,* de 8. 9. 1995 (Autohaus Jungmann, AG 000691 a 000697): «mas a partir do momento em que comunicamos ao concessionário que esses veículos automóveis se destinam a particulares na Alemanha ou na Áustria e que podemos sem qualquer problema emitir um mandato de intermediário ou uma ordem de compra assinada e autenticada por um notário, nenhum concessionário está disposto a prosseguir a discussão», ou "a resposta dos concessionários é a seguinte: pouco importa o que diz a Audi de Ingolstadt (Alemanha), o seu importador geral Autogerma proíbe-lhes qualquer exportação de veículos, mesmo para particulares", ou "há cerca de um mês, o Automóvel Clube Austríaco (ÖMTC) tentou igualmente, mandatado por consumidores finais, adquirir veículos da vossa marca no norte da Itália, mas não obteve qualquer veículo.».

([141]) Carta à Autogerma de 8. 9. 1995 (Hülsdünker, AG 000527): «Foi-me referido que a direcção da Auto Brenner obrigava a não expedir o contrato de venda antes de ter recebido confirmação escrita de que a Sra (. . .) estava autorizada a adquirir um veículo».

([142]) Várias cartas à Autogerma, por exemplo: *Vendita al di fuori del territorio contrattuale*, de 6. 3. 1995 (Negro, AG 000016); carta à Autogerma *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale*, de 22. 11. 1993 (Brenner Garage, AG 000722); carta à Autogerma: *Vs.rif.ORG/EP/ch int.n/320 del 20. 10. 1993*, de 2. 11. 1993 (Auto quattro, Ag 000290); carta à Autogerma *Attività di vendita,* de 29. 10. 1993 (Mandolini, AG 000668); carta à Autogerma *Attività di vendita organizzata fuori dal territorio contrattuale*, de 15. 3. 1994, (Iob Silvano, AG 000284).

([143]) Exemplos de pedidos de autorização: carta à Autogerma: *Fornitura Volkswagen Passat-Sig. Hampel Thomas*, de 22. 6. 1995 (Dorigoni, AG 000468); carta à Autogerma: *Audi 80 Avant 1.6*, de 19. 12. 1994 (Brenner Garage, AG 000707); nota: *Oggetto: Colloquio con Sig. Beikircher.-BZ,* de 21. 10. 1994 (Autogerma, AG-RG 000650).

([144]) Carta à Autogerma: *Audi A8 PRAT.AG 612845/94*, de 5. 9. 1994 (Muzzatti, AG 000649): «Fazemos tudo o que está ao nosso alcance para tentar trazer o veículo automóvel para Itália, convencendo o cliente a anular o registo. Lamentamos profundamente que esta venda vos tenha criado dificuldades com a fábrica».

([145]) Várias cartas a clientes, por exemplo: *Aue*, de 9. 3. 1995 (Dorigoni, DO-MF 14); *Nowak*, de 17. 5. 1995 (Dorigoni, DO-SG 2); *Roederer*, de 18. 5. 1995 (Dorigoni, DO-SG 10); *Rueß*, de 18. 5. 1995 (Dorigoni, DO-MF 8); *Kleikamp*, de 27. 6. 1995 (Dorigoni, DO-SG 4); *Autohaus Nordstadt*, de 22. 8. 1995 (Dorigoni, DO-MF 6); *Gerson*, de 6. 10. 1995 (Dorigoni, DO-SG 16).

([146]) Carta à *Deeg*, de 16. 5. 1995 (Dorigoni, DO-SG 12).

([147]) Por exemplo várias cartas a clientes, de Julho a Outubro de 1995 (Auto Brenner, números de ordem 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) «Como a fábrica nos entrega apenas um número limitado de veículos (VW-Audi), os prazos de entrega são incertos e podem ir até mais de um ano. Seguem-se frequentes alterações de preços e não podemos continuar a oferecer garantia nesta matéria. Provavelmente deixarão, por esta razão, de adquirir o vosso veículo à nossa empresa».

([148]) Correiro electrónico à Audi: *Neuwagenverkauf an ausländische Kunden*, de 18. 5. 1995 (Autogerma, AU-DH A 2): «Como podem verificar pela leitura das estatísticas de venda mensais que possuem, a venda de veículos novos Audi para o estrangeiro diminuiu consideravelmente. Verificamos que no âmbito da sua política de venda, o concessionário se reservava o direito, com base em quotas de produção que lhe são atribuídas, de fixar os prazos de entrega e de servir a sua clientela fiel».

([149]) Carta à Autogerma: *(Fahrzeugverkauf an EG-Bürger/Endabnehmer)*, de 19. 7. 1995 (Audi, AG 000336): «Infelizmente, inúmeros concessionários italianos continuam a declarar que é o construtor ou o importador que lhes proíbe a venda dos veículos a consumidores finais estrangeiros».

([150]) Ver acórdão do Tribunal de Justiça de 17 de Setembro de 1985, Ford-Werke AG e Ford of Europe Inc./Comissão das Comunidades Europeias, processos apensos 25 e 26/84, Colectânea 1985, p. 2725; acórdão do Tribunal de Justiça de 24 de Outubro de 1995, Bayerische Motorenwerke AG/ALD Auto-Leasing D GmbH, processo C-70/93, Colectânea 1995, p. I-3439.

(151) Ver acórdão do Tribunal de Justiça de 25 de Outubro de 1983, Allgemeine Elektricäts-Gesellschaft AEG-Telefunken AG/Comissão das Comunidades Europeias, processo 107/82, Colectânea 1983, p. 3151.

(152) Ver acórdão do Tribunal de Justiça de 17 de Setembro de 1985, Ford-Werke AG e Ford of Europe Inc./Comissão das Comunidades Europeias, já citado (nota 150).

(153) Ver Decisão 82/367/CEE da Comissão, «Hasselblad» de 2. 12. 1981 (JO L 161 de 12. 6. 1982, p. 18), ponto 47.

(154) Ver Decisão 85/617/CEE da Comissão «Sperry New Holland», de 16. 12. 1985 (JO L 376 de 31. 12. 1985, p. 21), pontos 54 e 55.

(155) Ver decisão 84/405/CEE da Comissão «Zinc Producer Group» de 6. 8. 1984 (JO L 220 de 17. 8. 1984, p. 27), ponto 71; decisão da Comissão «John Deere» de 14. 12. 1984 (JO L 35 de 7. 2. 1985, p. 58), ponto 26.

(156) Ver Decisão 84/405/CEE, «Zinc Producer Group», *loc. cit.* e Decisão 85/79/CEE, «John Deere» *loc. cit.* (nota 155).

(157) Ver Decisão 73/322/CEE da Comissão «Deutsche Philips», de 5. 10. 1973 (JO L 293 de 20. 10. 1973), p. 40; acórdão do Tribunal de Justiça de 21 de Fevereiro de 1984, Hasselblad GB Limited/Comissão das Comunidades Europeis, processo 86/82, Colectânea 1984, p. 883.

(158) Ver Decisão 82/367/CEE, «Hasselblad», *loc. cit.,* ponto 66 (nota 153).

(159) Ver acórdão do Tribunal de Justiça de 14 de Dezembro de 1983, Société de vente de ciments et bétons de l'Est SA/Kerpen & Kerpen GmbH & Co. KG, processo 319/82, Colectânea 1983, p. 4173.

(160) JO L 15 de 18. 1. 1985, p. 16.

(161) JO L 145 de 29. 6. 1995, p. 25.

(162) Ver acórdão do Tribunal de Primeira Instância de 22 de Abril de 1993, Automobiles Peugeot SA e Peugeot SA/Comissão das Comunidades Europeias processo T-9/92, Colectânea 1993, p. II-493.

(163) Carta à Comissão: *Attorneys privilege hinssichtlich der Nachprüfung K(95) 2476/17* (direito ao respeito do sigilo profissional dos advogados aquando da verificação), de 2 de Novembro de 1995 (Audi).

(164) Ver acórdão do Tribunal de Justiça de 18 de Maio de 1982, AM & S Europe Limited/Comissão das Comunidades Europeias, processo 155/79, Colectânea 1982, p. 1575.

(165) Ver acórdão do Tribunal de Justiça de 25 de Outubro de 1983, Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft AEG-Telefunken AG/Comissão das Comunidades Europeias, processo 107/82, Colectânea 1983, p. 3151.

(166) Ver acórdão do Tribunal de Justiça de 11 de Julho de 1989, S.C. Belasco e.o./Comissão das Comunidades Europeias, processo 246/86, Colectânea 1989, p. 2191, ponto 41.

(167) COM(95) 503 final de 31 de Outubro de 1995.