II

(Säädökset, joita ei tarvitse julkaista)

KOMISSIO

KOMISSION PÄÄTÖS,
tehty 28 päivänä tammikuuta 1998,
EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan mukaisesta menettelystä
(Asia IV/35.733 – VW)

(Ainoastaan saksankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(98/273/EY)

Päätöksen sisältö

Sivu

1 LUKU: TOSISEIKAT

A. PERUSTIEDOT 62

I. Menettely 62

II. Yritykset 62

III. Merkkien asema merkityksellisillä markkinoilla 62

B. VW- JA AUDI-MERKKISTEN MOOTTORIAJONEUVOJEN RINNAKKAISKAUPPA 63

I. Rinnakkaisviennin määrä 63

II. Hintaerot 64

C. TODETUT SOPIMUKSET JA MENETTELYTAVAT 65

I. Kokonaisstrategia 65

II. Yksittäiset sopimukset ja menettelytavat 69

1. Kielenkäyttö 69
2. Marginaalikäytäntö 71
3. Bonuskäytäntö 72
4. Rajoitetut toimitukset Italian markkinoille 73
5. Jakeluverkon sisäisten toimitusten rajoitukset 73
6. Sopimusten irtisanominen 74
7. Sitoumukset 74

D. VOLKSWAGENIN, AUDIN JA AUTOGERMAN SOPIMUSTEN JA MENETTELYTAPOJEN SEURAUKSET 74

I. Kuluttajien reaktiot 74

II. Jakelijoiden menettely Autogermaa kohtaan 75

III. Jakelijoiden menettely asiakkaita kohtaan 75

Sivu

2 LUKU: OIKEUDELLINEN ARVIOINTI

A. 85 ARTIKLAN 1 KOHTA 76

I. Yritykset 76

II. Sopimus 76

1. Vientikielto/-rajoitus 76
2. Sopimus 77
3. Loppupäätelmä 79

III. Kilpailun merkittävä rajoittaminen 80

1. Kilpailun rajoittaminen toimenpiteiden tarkoituksena ja seurauksena 80
a) Tarkoitus 80
i) Toimenpiteiden toisiinsa liittämisen kilpailua rajoittava tarkoitus 80
ii) Yksittäisten toimenpiteiden kilpailua rajoittava vaikutus 81
b) Seuraus 82
c) Loppupäätelmä 83

2. Kilpailun merkittävä rajoittaminen 83

IV. Merkittävä jäsenvaltioiden välisen kaupan estäminen 83

V. Loppupäätelmät 84

B. 85 ARTIKLAN 3 KOHTA 84

I. Ryhmäpoikkeusasetukset (ETY) N:o 123/85 ja (EY) N:o 1475/95 84

1. Asetuksen (ETY) N:o 123/85 3 artiklan 10 kohdan a alakohta 84
a) Sanavalinnat 84
b) Toimenpiteiden sisältö 88
2. Asetuksen (ETY) N:o 123/85 3 artiklan 11 kohta 89
3. Asetuksen (EY) N:o 1475/95 3 artiklan 10 kohdan a alakohta ja 11 kohta 89
4. Asetuksen (EY) N:o 1475/95 6 artikla 89

II. Yksittäinen poikkeus 89

III. Loppupäätelmä 90

C. VOLKSWAGEN AG:N VASTAUKSENA ESITTÄMÄT PERUSTEET 90

I. Väite sisäisten asiakirjojen todistusvoimaisuuden puuttumisesta 90

II. Väite, jonka mukaan olisi mahdollista vedota Audin palveluksessa olevien lakimiesten salassapitovelvollisuuteen 90

III. Harmaatuonnin suurta määrää koskeva väite 91

D. RIKKOMISEN KESTO 91

E. ASETUKSEN N:o 17 3 ARTIKLAN 1 KOHTA 91

F. KENELLE TÄMÄ PÄÄTÖS ON OSOITETTU 92

G. ASETUKSEN N:o 17 15 ARTIKLA 92

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon 6 päivänä helmikuuta 1962 annetun neuvoston asetuksen N:o 17 — perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan ensimmäinen täytäntöönpanoasetus (*) ([1]) —, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Suomen, Itävallan ja Ruotsin liittymisasiakirjalla, ja erityisesti sen 3 artiklan, 15 artiklan 2 kohdan ja 16 artiklan 1 kohdan,

ottaa huomioon menettelyn aloittamisesta tässä asiassa 24 päivänä lokakuuta 1996 tehdyn komission päätöksen,

on antanut asetuksen N:o 17 19 artiklan 1 kohdan ja neuvoston asetuksen N:o 17 19 artiklan 1 ja 2 kohdassa säädetyistä kuulemisista 25 päivänä heinäkuuta 1963 annetun komission asetuksen N:o 99/63/ETY ([2]) mukaisesti asianomaisille yrityksille mahdollisuuden esittää huomautuksensa komission esittämistä väitteistä,

on kuullut kilpailurajoituksia ja määräävää markkina-asemaa käsittelevää neuvoa-antavaa komiteaa,

sekä katsoo seuraavaa:

1 luku

TOSISEIKAT

A. *Perustiedot*

I. Menettely

(1) Vuoden 1994 alusta lähtien komissio on saanut entistä enemmän kirjeitä saksalaisilta ja itävaltalaisilta kuluttajilta, jotka valittivat kohtaamistaan esteistä yrittäessään hankkia Italiasta uusia Volkswagen- ja Audi-merkkisiä moottoriajoneuvoja, kun tarkoituksena oli viedä ne lopuksi Saksaan tai Itävaltaan. Komissio sai näin haltuunsa tietoja, joiden mukaan Volkswagen AG ja Audi AG olivat yhdessä yhteisen Italian maahantuojansa Autogerma SpA.:n ja tämän jälleenmyyjien kanssa ainakin vuoden 1994 alusta alkaen tehneet sopimuksia tai sopineet yhdenmukaistetuista menettelytavoista, joiden mukaan ne eivät myy uusia moottoriajoneuvoja, erityisesti henkilöautoja, muissa jäsenvaltioissa kuin Italiassa asuville kuluttajille. Tällainen markkinoiden jakamisstrategia kuuluu perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan.

(2) Tutkiakseen, voitiinko näiden tietojen perusteella päätellä asianomaisten yritysten harjoittavan kyseistä toimintaa, komissio teki 17 päivänä lokakuuta 1995 päätöksen asetuksen N:o 17 14 artiklan 3 kohdan mukaisista tarkastuksista. Tarkastukset suoritettiin 23 ja 24 päivänä lokakuuta 1995. Tämä päätös perustuu tarkastusten aikana löydettyihin asiakirjoihin sekä kuluttajien komissiolle lähettämiin valituksiin.

(3) Tarkastukset suoritettiin seuraavissa yrityksissä: Volkswagen AG, Wolfsburg, Audi AG, Ingolstadt, Autogerma SpA., Verona, Auto Brenner SpA., Bozeno/Bolzano, Auto Pedross Herbert & Co., Schlanders/Silandro, Dorigoni SpA., Trento, Eurocar SpA., Udine, IOB Silvano & C. SRL, Gemona, Adriano Mansutti, Tricesimo, Günther Rabanser, Waidbruck/Pontegardena, Mutschlechner S.A.S., Bruneck/Brunico ja Franz Nitz, Sterzing/Vipiteno.

II. Yritykset

(4) Volkswagen AG, jonka kotipaikka on Wolfsburg, on Volkswagen-konsernin emoyhtiö ja samalla suurin ja tärkein yksittäinen liike. Konsernin liiketoimintaan kuuluu Volkswagen-, Audi-, Seat- ja Skoda-merkkisten ajoneuvojen valmistus sekä osien ja varaosien valmistus maailmanlaajuiselle konserniyhtymälle. Muuta toimintaa yhtiöllä on teollisuusmoottoreiden, varaosien, rahoituspalveluiden ja vakuutusten alalla.

(5) Volkswagen AG omistaa muun muassa 98,99 prosenttia Ingolstadtissa sijaitsevasta Audi AG:stä ja 100 prosenttia Veronassa sijaitsevasta Autogerma SpA:sta. Audi AG:n liiketoiminnan oleellisin osa on Audi-merkkisten ajoneuvojen valmistus ja myynti sekä autonosien ja moottorien valmistus. Autogerma SpA on Volkswagen- ja Audi-merkkisten ajoneuvojen sekä niiden varaosien ja lisävarusteiden maahantuontiyhtiö Italiassa.

(6) Päätös koskee näin ollen Audi AG:n ja Autogerma SpA.:n emoyhtiötä Volkswagen AG:tä.

III. Merkkien asema merkityksellisillä markkinoilla

(7) Komissio käytettävissä olevien tietojen mukaan Volkswagen- ja Audi-merkkisten henkilöautojen myynti oli kolmen viime vuoden aikana jäsenvaltioissa seuraava (yksikköinä; markkinaosuus suluissa):

(*) Kaikki viitteet ja muiden kuin suomenkielisten lainauksien käännökset ovat tämän päätöksen lopussa.

Vuosi	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) Kummankin merkin myynti Italiassa (yksikköinä; markkinoaosuus suluissa) samalla aikavälillä:

Vuosi	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) Kummankin merkin myynti Saksassa (yksikköinä; markkinaosuus suluissa) samalla aikavälillä:

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

(10) Kummankin merkin myynti Itävallassa (yksikköinä; markkinaosuus suluissa) samalla aikavälillä

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

B. ***VW- ja Audi-merkkisten moottoriajoneuvojen rinnakkaiskauppa***

I. **Rinnakkaisviennin määrä**

(11) Audilta löytyneistä asiakirjoista käy ilmi, että kaikkien merkkien jälleenviennin määrä Italiasta aikavälillä tammikuu-kesäkuu 1994 oli 131 472 ajoneuvoa (noin 12 prosenttia kaikista asiakastoimituksista Italiassa). Tämän luvun perusteella arvioitiin koko vuoden 1994 jälleenviennin olleen noin 250 000 ajoneuvoa (noin 13 prosenttia asiakastoimituksista Italiassa). Sen jälkeen vuoden 1994 ensimmäisenä puoliskona jälleenvientiin Italiasta 19 429 Volkswagen- ja Audi-merkkistä ajoneuvoa, josta voidaan laskea vuoden 1994 kokonaisluvuksi noin 39 000 ajoneuvoa ([3]). Lisäksi Volkswagenilta ja Audilta löydetyistä asiakirjoista käy ilmi, että merkkien Volkswagen ja Audi jälleenvienti Italiasta Saksaan oli vuonna 1993 noin 19 000 ajoneuvoa ([4]). Vuonna 1994 merkkien vastaava jälleenvientimäärä oli 22 000 ajoneuvoa ja siten huomattavasti suurempi ([5]). Vuonna 1995 yritysten vastaväitteistä esittämien huomautusten mukaan Volkswagen- ja Audi-mallisia ajoneuvoja jälleenvietiin Italiasta Saksaan noin 19 000.

(12) Jälleenvienti oli toukokuuhun 1993 asti määrältään selvästi pientä, mutta sen jälkeen lähes kaikkien VW/Audi-mallien vientimäärät kasvoivat kesä-/heinäkuusta 1993 lähtien. Audin jälleenvientimäärä Saksaan oli joulukuusta 1992 kesäkuuhun 1995 17,4 – 20,3 prosenttia Italian toimituksista ([6]). Volkswagenin vastaava osuus oli 13,0 prosenttia (tammikuu 1994) — 15 prosenttia (maaliskuu 1995) ja siten pienempi ([7]). Jälleenviennin osuus Italian toimituksista oli Volkswagenin ja Audin osalta huomattavasti suurempi kuin kilpailijoiden lukuun ottamatta italialaisia valmistajia ja Seatia ([8]).

(13) Kuukausittain vertailtuina tämä Volkswagen-ajoneuvojen jälleenvienti Italiasta Saksaan kasvoi kesäkuusta 1993 lähtien koko ajan huomattavasti ja saavutti huippunsa marraskuussa 1993, mutta olivat kuitenkin helmikuusta 1994 lähtien selvästi pienempää. Elokuussa 1994 alkoi uusi nousu, joka jatkui vuoteen 1995 saavuttamatta kuitenkaan vuoden 1993 jälkimmäisen puoliskon korkeaa tasoa ([9]).

(14) Audi-ajoneuvojen kuukausittainen jälleenvienti Italiasta Saksaan kasvoi vuoden 1993 toukokuusta lähtien huomattavasti ja saavutti huippunsa lokakuussa 1993. Sen jälkeen eli vuoden 1994 aikana jälleenvienti romahti huomattavasti alhaisemmalle tasolle, kunnes se kasvoi vielä kerran selvästi helmikuussa 1995 ([10]).

II. **Hintaerot**

(15) Komissio julkaisee kaksi kertaa vuodessa autojen hintoja Euroopan unionissa koskevan tutkimuksen ([11]). Tiedot se saa käyttöönsä valmistajilta. Yksi komission tavoitteista sen julkaistaessa näitä hintatutkimuksia on pitää hintatiedot avoimina kuluttajien innostamiseksi ostamaan moottoriajoneuvoja enemmän jäsenvaltioista, joissa hinnat ja muut ostoehdot ovat edullisimmat. Komission tavoitteena ei sen sijaan ole saada Euroopan unioniin samoja hintoja. Hintatietojen suuremmalla avoimuudella se haluaa pikemminkin saada aikaan sen, että markkinavoimien vapauttaminen pienentää hintaeroja.

(16) Näiden hintatutkimusten ([12]) perusteella voidaan esittää eniten myytyjen Volkswagen- ja Audi-mallien hintaerot toisaalta Italiassa ja toisaalta Saksassa tai Itävallassa seuraavasti:

Kyselypäivä	Malli	Italia	Saksa	Itävalta
1.5.1993	VW-Polo	100,0	147,0	ei tietoja
	VW-Golf	100,0	121,9	ei tietoja
	VW-Vento	100,0	128,2	ei tietoja
	VW-Passat	100,0	131,6	ei tietoja
	Audi 80	100,0	123,5	ei tietoja
	Audi A 6	107,5	125,0	ei tietoja
1.11.1993	VW-Polo	101,2	126,3	ei tietoja
	VW-Golf	106,3	119,4	ei tietoja
	VW-Vento	110,0	131,3	ei tietoja
	VW-Passat	100,0	129,6	ei tietoja
	Audi A 4	102,1	119,8	ei tietoja
	Audi A 6	105,0	128,0	ei tietoja
1.5.1994	VW-Polo	106,3	125,7	ei tietoja
	VW-Golf	106,2	117,0	ei tietoja
	VW-Vento	108,9	114,6	ei tietoja
	VW-Passat	102,9	117,1	ei tietoja
	Audi 80	102,7	115,6	ei tietoja
	Audi 100	100,2	118,2	ei tietoja
1.11.1994	VW-Polo	101,6	125,0	ei tietoja
	VW-Golf	100,6	115,6	ei tietoja
	VW-Vento	105,8	113,5	ei tietoja
	VW-Passat	100,0	120,1	ei tietoja
	Audi 80	100,0	116,5	ei tietoja
	Audi A 6	100,0	112,9	ei tietoja
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) Näistä luvuista voidaan tehdä se johtopäätös, että valittujen mallien hintaerot Italian ja Saksan — ja 1.1.1995 alkaen myös Itävallan — välillä ainakin aikavälillä 1.5.1993–1.11.1995 olivat yleisesti ottaen riittävän suuret houkuttelemaan rinnakkaisvientiin Italiasta Saksaan tai Itävaltaan.

C. *Todetut sopimukset ja menettelytavat*

(18) Volkswagen AG:n, Audi AG:n ja Autogerma SpA.:n italialaisten sopimusjakelijoidensa kanssa tekemät sopimukset ja menettelytavat osoittavat sellaisen kokonaisstrategian olemassaolon, jonka tavoitteena on estää rinnakkaisvienti Italiasta Saksaan ja Itävaltaan tai rajoittaa sitä huomattavasti. Nämä sopimukset ja menettelytavat yksittäin tarkasteltuna soveltuvat ja on suunnattu rajoittamaan selvästi jäsenvaltioiden välistä kauppaa.

(19) Autoalan rinnakkaiskauppa (käsiteltävänä olevassa tapauksessa rinnakkaisvienti tai -tuonti) on yleensä rajan ylittävän myynnin summa. Tässä voidaan erottaa toisistaan viralliseem jakeluverkkoon kuuluvien jakelijoiden kautta tapahtuva myynti tähän jakeluverkkoon kuulumattomille muiden jäsenvaltioiden jakelijoille (niin sanotuille jälleenmyyjille), myynti muille jakeluverkkoon kuuluville muiden jäsenvaltioiden jakelijoille sekä myynti muiden jäsenvaltioiden kuluttajille suoraan tai välittäjän kautta. Tämä käsitteellinen ero on myös asetuksen (ETY) N:o 123/85 ja (EY) N:o 1475/95 perustana ([13]).

I. **Kokonaisstrategia**

(20) Komissio on löytänyt tarkastuksen aikana asiakirjoja, joissa on yhteenveto joistakin kokonaisstrategiaan kuuluvista toimenpiteistä:

(21) 21.9.1994 ([14]) päivätyssä (tarkoitetaan vuotta 1994, katso kirjeen liitteessä olevaa päiväystä) kirjeessä Autogerman pääjohtajajalta herra Schlesingeriltä Volkswagen AG:lle kuvataan toimenpiteitä ja sen liitteenä on näiden toimenpiteiden vaiheittainen kuvaus:

"... 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) Autogerman 26.9.1994 päivätyssä muistiossa "Measures to control and prevent re-export" ([15]) Volkswagen AG:lle sanotaan:

— "... 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) Volkswagenin muistio "Maßnahmen durch Autogerma zur Vermeidung von Re-Exporten" ("Autogerman toimenpiteet jälleenviennin välttämiseksi"), päivätty 6.2.1995 ([16]):

"...

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

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

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

— Überproportionale Listenpreis-Erhöhungen.

— Vermeidung 'Überlagerung' auf Einzelhandelsebene.

— 'Margen-Splitting' beim Polo A 03

  — 8 % sofort bei Rechnung

  — 5 % Nachweis NZ im Vertragsgebiet

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

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

(24) Audi selvitti viitaten saksalaisiin jakelijoihinsa, että — ottaen huomioon asetuksen N:o 123/85/ETY — valmistaja ei voi estää rinnakkaistuontia oikeudellisin keinoin ja että siihen "liittyy tietty riski", että Italiassa toteutetut toimenpiteet "yhdistetään jälleen-tuonnin estämiseen ja tämä dokumentoidaan kirjeessä Saksan jakelijajärjestöille". Tämän vuoksi Audi ehdotti, että Italian toimenpiteistä "tiedotetaan alueille suullisesti" ([17]).

(25) Autogerman muistio "Measures to control and prevent re-export", päivätty 15.3.1995 ([18]):

Lainaus

"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) Vertaamalla toimituksia maahantuojalle ja uusia rekisteröintejä Italiassa ja Saksassa Volkswagen ja Audi pystyivät määrittämään kuukausittain jokaisen mallin tarkan jälleentuonnin määrän Italiasta Saksaan ([19]). Audi sai vastaavat tiedot Saksan liittovaltion moottoriajoneuvovirastolta (Kraftfahrt-Bundesamt, jäljempänä KBA). Audin oli kuitenkin taattava viranomaisille, että tietoja ei käytetä ulkomaisten sopimusjakelijoiden tunnistamiseen tai valvomiseen ([20]).

(27) Valmistajan todistusten osalta Volkswagen suunnitteli tähän asti maksuttomalle todistuksen laatimiselle 150 DM:n maksu käyttöönottoa "jälleentuonnin vaikeuttamiseksi", samalla kun Audi vaati laatimismaksun lisäksi todistusta ajoneuvon ostosta (lasku, ostosopimus tms.) ([21]).

(28) Volkswagen ja Audi antoivat Autogermalla tehtäväksi valvoa järjestelmällisesti italialaisten jakelijoiden myyntitoimintaa ja välittää tulokset valmistajille jälleenvientien tarkastamiseksi ([22]). Tätä tarkoitusta varten Volkswagen ja Audi antoivat italialaisen maahantuojansa käyttöön ennen kaikkea Saksassa selville otetut alustannumerot ([23]) vaatien samalla, että italialaiset autoja toimittavat jakelijat ja asiakkaat on etsittävä ([24]). Valvonta mahdollisti näin jälleenviennin jaottelun jakelijoiden, asiakkaiden ja mallin mukaan ([25]).

(29) Volkswagen on vaatinut Autogermaa tarkastamaan italialaisten jakelijoiden tarkistuksen yhteydessä sekä toimitukset saksalaisille Volkswagen- ja Audi-jakelijoille että myynnin valtuuttamattomille jälleenmyyjille ([26]).

(30) Tilanteessa, jossa Audin työntekijä oli hankkinut Audi A 4:n Italiasta ja pyytänyt Saksassa rekisteröintiä varten valmistajan todistusta, työntekijä vahvisti Audille, että hän käyttää autoa vain yksityisesti eikä myy sitä puoleen vuoteen, koska KBA:n tilaston tarkistuksessa ajoneuvo ”katsottaisiin jälleentuonniksi ja aiheuttaisi hankaluuksia” ([27]).

(31) Audi on vaatinut saksalaisia jakelijoitaan kirjaamaan jälleenmyyjien Saksassa tarjoamien jälleentuotujen ajoneuvojen alustannumerot ja välittämään tiedon sille ([28]). Itävallan päämaahantuoja ”Porsche Austria” ([29]) valvoo jälleentuonteja Itävaltaan, myös yksittäisten asiakkaiden ([30]). Audin toimenpiteet olivat menestyksekkäitä; vuoden 1995 ensimmäisenä neljänneksenä ”ei Italiasta tuotu Itävaltaan ainuttakaan A 4:ää” ([31]).

(32) Jälleenviennissä esiintyvistä ongelmista valittavien asiakkaiden Audille osoittamien kirjeiden lisääntymisen vuoksi yritys päätti tammikuussa 1994 ”vastata kuluttajille käyttäen yhtenäistä sanamuotoa”. Näin kuluttajille pitäisi huomauttaa ajoneuvojen usein toisenlaisesta varustuksesta, minkä vuoksi ajoneuvot on varustettava uudelleen, mistä puolestaan voi aiheutua lisäkustannuksia. Lisäksi yritys kertoi jälleentuodun ajoneuvon hankinnan kestävän huomattavasti kauemmin, ”koska usein tarvitaan viranomaisten määräämiä erityislupia”. Lopuksi mainittiin edut, joita kotimaiselta jakelijalta tapahtuvasta ostosta koituisi katsastusten ja takuiden osalta ([32]).

(33) Vastauksista asiakkaiden valituksiin käy ilmi, että Audi viittasi muun muassa Italian markkinoille tarkoitettujen mallien erilaiseen varustukseen, niiden pidempiin toimitusaikoihin sekä siihen, että jakelijoille ei voi antaa määräyksiä siitä, ketkä ovat ne loppukuluttajat, joille ajoneuvot myydään ([33]).

(34) Volkswagen suositteli, että kuluttajien kysyessä asiaa ”missään tapauksessa ei saa syntyä sellaista vaikutelmaa, että VW AG:n määräyksestä Autogerma tai yrityksen yksittäinen työntekijä ei saisi antaa tietoja yksityisasiakkaille tai luvallisille välittäjille”. Ennemminkin pitäisi korostaa erityisesti sitä, että ei anneta EU-oikeuden vastaisia ohjeita tai aseteta kaupan rajoituksia, joiden tarkoituksena on estää jälleentuonti ([34]).

(35) Volkswagen antoi Autogermalle ohjeita siitä, miten pitää suhtautua asiakkaisiin, jotka kääntyvät maahantuojan puoleen avun saamiseksi. Sen mukaan Autogerma ei voi maahantuojana ottaa vastaan tilauksia, koska se ei myy yksityisasiakkaille. Lisäksi ketään jakelijaa ei voi pakottaa myymään tietylle asiakkaalle ([35]).

(36) Valmistajien ja kuluttajien välisestä kirjeenvaihdosta käy ilmi, että monissa tapauksissa valmistajat ovat näyttäneet maahantuojalle tai jakelijalle ”vihreää valoa” kuluttajille myynnin suhteen, tosin vasta tutkittuaan asian ([36]).

(37) Lukuisissa kirjeissä asiakkaat pyysivät Autogermalta tukea, koska heillä oli vaikeuksia ajoneuvon hankinnassa italialaiselta jakelijalta ([37]). Maahantuoja viittasi vastauksissaan erityisesti valmistajan toimitusmahdollisuuksista johtuviin tiettyjen mallien (esimerkiksi uuden VW Polon) pitkiin toimitusaikoihin vahvistamatta kuitenkaan toimitusaikataulua sitovasti ([38]). Yksittäisissä tapauksissa Autogerma vaati asiakasta varmistamaan etukäteen, että hän haluaa ”ostaa auton suoraan tai luotettavaa välittäjää käyttäen Italiasta” ([39]).

(38) Autogerman tarkoitus oli ”ohjata italialaiset jakelijat sopimuksen mukaisille alueille” ja ryhtyä sopimusalueen ulkopuolella ja/tai valtuuttamattomien kanavien kautta tapahtuneiden myyntien osalta tiettyihin teholtaan porrastettuihin toimenpiteisiin ([40]).

(39) Myyntien tarkastamiseksi Autogerma oli saanut Volkswagenilta ja Audilta tehtäväksi nimetä vientiä harjoittavat italialaiset jakelijat valmistajien Saksassa selville ottamien — erityisesti jälleenmyyjien kautta — tarjottujen ajoneuvojen alustannumeroiden perusteella ja välittää nämä tiedot valmistajille ([41]). Lisäksi Autogerma on kertonut valmistajille säännöllisesti jakelijatarkastusten tuloksista ja toimenpiteistä epätoivoittujen myyntien vähentämiseksi.

(40) Kokonaisstrategian onnistumisen varmistamiseksi Autogerma tarkasti tehostetusti Italiassa tehdyt rekisteröinnit. Jakelijoita vaadittiin yleisesti ilmoittamaan rekisterinumero kaikkien toimitusten myynti-ilmoituksissa. Lisäksi Autogerma valvoi

syyskuussa 1994 lähtien päivittäin tilaustapahtumia ([42]); Suurempiin kuin 10 prosentin poikkeamiin suunnitelmanmukaisesta tarpeesta vaadittiin erityislupa Autogermalta. Lisäksi maahantuoja reagoi italialaisten jakelijoiden tehostuneisiin vientitoimiin selvästi hidastamalla tai rajoittamalla toimituksia ([43]).

(41) Sen lisäksi Autogerma on ainakin vuodesta 1993 lähtien antanut yhdelle osastolleen (S.E.V.O.) tehtäväksi valvoa Italian jakeluverkkoa ja erityisesti myyntitoimintaa ja ulkomaille toimitettujen ajoneuvojen määrää ([44]). Laaditut valvontaraportit sisältävät luetteloita ulkomaisista asiakkaista ja niissä mainitaan jakelijoille esitetyistä, ulkomaille myyntiä koskevista varoituksista ([45]).

(42) Autogerma vahvisti Audille, että kaikki ponnistelut on suunnattu siihen, että kaikki jakelijoiden vientitoimet estetään; tähän sisältyvät myös myynnit muille jakelijoille ja kuluttajille ([46]). Kaikki Autogerman kautta toimitetut ajoneuvot laskutettiin arvonlisäverollisina ([47]), minkä tarkoituksena oli selvästi edistää myyntiä Italiassa ja vaikeuttaa vientiä hallinnollisella tasolla. Uuden VW Polo -mallin kohdalla ryhdyttiin tehokkaaseen myynninvalvontaan ja toimitusmääriä niille jakelijoille pienennettiin, jotka olivat herättäneet aiemmin huomiota suurella jälleenviennillään ([48]).

II. **Yksittäiset sopimukset ja menettelytavat**

Sopimukset ja menettelytavat, joista 1 kappaleessa kuvattu kokonaisstrategia koostuu, ovat yksittäin esiteltyinä seuraavat:

1. *Kielenkäyttö*

a) Käsitteiden valinta

(43) Kirjeenvaihdossaan ja sisäisissä kirjoituksissaan Volkswagen AG ei ole käyttänyt yhtenäistä kieltä rinnakkaiskaupan määrittelemiseen. Yritys on yleensä käyttänyt toimituksista valtuuttamattomille jälleenmyyjille nimitystä ”harmaat markkinat”, mutta tarkoittanut usein harmailla markkinoilla ja jälleentuontimarkkinoilla samaa asiaa tai puhunut aivan yleisesti ”jälleentuonnista” tai ”jälleenviennistä”.

(44) Vuoden 1995 markkinointisuunnitelmassaan Volkswagen mainitsi myyntistrategian yhteydessä ”jälleentuontiin” liittyen vastatoimet ”jälleentuontien estämiseksi ... vaikuttamalla jakelijakuntaan” sekä ”kohdennetut 'harmaatuonnin' vastaiset toimenpiteet”. Sisäisissä ilmoituksissaan syyskuussa 1994 ja helmikuussa 1995 yritys puhui toteutettujen toimenpiteiden yhteydessä yleisesti ”jälleenvientitoimista” ([49]). Käsinkirjoitetussa muistiossa heinäkuussa 1995 Volkswagen suositteli ”poliittisista syistä” periksiantamista ”aidolle välittäjälle”, joka Autogerman moottoriajoneuvon hankinnan yhteydessä asettamien selvien esteiden vuoksi oli uhannut tehdä valituksen komissiolle, torjuakseen ryhmäpoikkeusasetuksen soveltamisen lakkauttamisen ([50]).

(45) Audi AG on käyttänyt vastaavasti eri käsitteitä (esimerkiksi harmaat markkinat, jälleentuonti, jälleentuontimarkkinat, laittomat jälleentuontimarkkinat, toimitukset valtuuttamattomille jälleenmyyjille) varsinkin Italian ja Saksan sekä Itävallan väliseen rinnakkaiskauppaan liittyvien ongelmien analysoinnin ja toteutettavien sekä toteutettujen toimenpiteiden yhteydessä.

(46) Harmaiden markkinoiden eli jälleentuonnin estämiseksi Audi perusti vuoden 1994 lopussa vastaavilla valtuuksilla sekä taloudellisilla välineillä ja henkilöstöllä varustetun ”työryhmän” (Task Force) ([51]). Tämä organisaatioyksikkö aloitti 1.1.1995 virallisesti toimintansa, jonka kesto oli rajoitettu kahteen vuoteen ([52]). Audi tiedotti jakelijoilleen ja maahantuojilleen kiertokirjeellä työryhmän tavoitteista ja tehtävistä ja pyysi samalla jakelijoita toimimaan sen kanssa yhteistyössä ([53]).

(47) ”Tehtävät ja tavoitteenasettelut” koostuivat osaksi ”jälleentuonnin vastustamisesta” (ennen kaikkea ”tuonti Saksaan”, mutta myös ”Euroopan unionin muihin maihin”) ja osaksi ”toimitusten estämisestä valtuuttamattomille jälleenmyyjille” ([54]). Toisessa kohdassa organisaatioyksikön tavoitteeksi nimettiin ”harmaiden markkinoiden ja jälleentuonti-markkinoiden jatkuva rajoittaminen ja estäminen” ([55]) eli vähentäminen kilpailulle tyypillisiin mittoihin. Tässä yhteydessä viitattiin myös kilpailijoihin (BMW, Mercedes).

(48) Muistion ”Projektbeschreibung: Bekämpfung Graumarkt/Reimporte” (Hankekuvaus: Harmaiden markkinoiden / jälleentuonnin estäminen) yhteydessä Audi määritteli tämän hankkeen (eli niin sanotun työryhmän) tehtäviksi ja tavoitteidenasetteluksi ”1. Jälleentuontien vastustamisen” ja ”2. Valtuuttamattomille jälleenmyyjille tapahtuvien toimitusten estämisen” ([56]). Audi rajoittaa toisaalla jälleentuonnin käsitteen ”saksalaisten sopimusjakelijoiden horisontaalisiksi ostoiksi ulkomailta” ja toimittamiseksi organisaation ulkopuolisille jälleenmyyjille (= harmaiden markkinoiden jakelijat) ([57]).

(49) Työryhmän toiminnalliseksi lähitavoitteeksi määritettiin viennin rajoittaminen kuukaudessa alle 100 ajoneuvoon ([58]) eli harmaiden markkinoiden / jälleentuonnin määrien vähentäminen 50 prosenttia 6 kuukauden aikana, jolloin tulosten pitäisi näkyä syyskuuhun 1995 mennessä ([59]). Työryhmän tavoitteiden saavuttamiseksi päätettiin monista toimenpiteistä ([60]).

(50) Näin Audi esitteli tosin tässä kohdassa harmaat markkinat osaksi laajasti ymmärrettäviä jälleentuontimarkkinoita, mutta kohdistaa kuitenkin usein toimenpiteensä samalla harmaisiin markkinoihin ja jälleentuontimarkkinoihin, kuten tästä tapauksesta käy selvästi ilmi. Epäyhtenäinen käsitteiden valinta vaikutti siihen tai aiheutti sen, että italialaiset jakelijat saivat sen vaikutelman, että vientikiellot ja muut rinnakkaiskauppaa ehkäisevät toimenpiteet rangaistukset mukaan luettuna koskevat myös myyntiä muille kuin italialaisille kuluttajille tai jälleenvientiä heidän kauttaan.

(51) Tämä käsitteen valinta sekoitti toisaalta verkon ulkopuolisille ja omaan laskuun toimiville jälleenmyyjille myynnin ja toisaalta kuluttajille, toimeksiannon saaneille välittäjille ja jakeluverkkoon kuuluville jakelijoille myynnin välistä eroa, hankaloitti eron tekemistä tai jätti sen tietoisesti epäselväksi.

(52) Autogerma SpA. on kirjeenvaihdossaan sopimusjakelijoiden kanssa erottanut toisistaan ennen kaikkea myynnit myyntialueen sisä- ja ulkopuolella.

(53) Ainakin vuodesta 1993 lähtien Autogerma on antanut italialaisille jakelijoille ohjeita, huomautuksia ja varoituksia, joiden tarkoituksena on ollut vaikuttaa heidän myyntitoimintaansa. Sen jälkeen Autogerma on jatkuvasti sekä kirjallisesti että suullisesti vaatinut italialaisia jakelijoita lopettamaan harmaatuonnin. Myyjiä ohjattiin ponnekkaasti myymään omalla sopimusalueellaan ottaen huomioon heidän voimistuneet pyrkimyksensä saavuttaa myyntitavoitteensa ja lukuisat VW- tai Audi-yritysjakelijoilta saadut kyselyt ([61]).

(54) Autogerma on varoittanut italialaisia jakelijoita useissa tilanteissa suullisesti ja usein myös kiertokirjeillä olemaan harjoittamatta myyntitoimintaa sopimusalueen ulkopuolella kotimaassa ja ulkomailla ([62]). Trentossa, Bolzanossa ja Silandrossa suoritettujen tarkastuksen yhteydessä jakelijat selittivät komissiolle, että Autogerma oli usein suullisesti neuvonut heitä luopumaan viennistä. Neuvot koskivat erityisesti valtuuttamattomia jälleenmyyjiä, mutta niihin sisältyivät nimenomaisesti myös myynnit kuluttajille ([63]). Jakelijoille ([64]) todettiin selvästi, että "jos he eivät noudata neuvoa, heidän on varauduttava jakelusopimuksen todennäköiseen purkamiseen" ([65]).

(55) Vastaavia neuvoja ja varoituksia annettiin myös koskien tiettyjä malleja (Audi A 4, uusi VW Polo, VW Golf Berlina, VW Golf Variant) ([66]). Uuden VW Polon kohdalla jakelijoita kehotettiin syyskuussa 1994 olemaan antamatta alennuksia tai myymättä autoja vientiin ([67]).

(56) Autogerma kielsi jakelijoilta kaikki myynnit "salonisti"-myyjille ([68]). Tämä italialaisen kielenkäytön käsite erottaa tosin kyseisen myyjän "concessionario" -myyjistä eli jakeluverkkoon kuuluvista jakelijoista, mutta ei erottele mitenkään itsenäisiä jälleenmyyjiä ja välittäjiä. Tässä yhteydessä maahantuoja viittasi useita kertoja asetuksen N:o 123/85/ETY säännöksiin, joissa sen mielestä kielletään tällainen myynti ([69]), ja varoitti jakelijoita, että heidän toimiessan määräysten vastaisesti komission voidaan olettaa lakkauttavan ryhmäpoikkeuksen soveltamisen. Autogerma käytti siis tässä tapauksessa lyhennettyä esitystapaa, minkä tuloksena jakelijat saivat väistämättä virheellisen vaikutelman, että myös välittäjälle myyminen olisi yhteisön kilpailuoikeuden vastaista ja aiheuttaisi vastaavia rangaistustoimia.

(57) Autogerma kuten myös Audi tiesi jakelijoiden selittävän asiakkaille, että he eivät voi tai saa myydä ulkomaille tai ulkomaalaisille ("ai clienti dicono che non posseno vendere all'estero. . ."). Jakelijoita neuvottiin siksi varsinkin ottaen huomioon komission mahdolliset asiakastarkastukset olemaan viittaamatta Autogermaan tai valmistajan kieltoihin, ja sen sijaan ottamaan tilaukset vastaan, mutta sen jälkeen käyttämään tekosyynä varasto- ja toimitusongelmia ([70]).

(58) Autogerma on edelleen entistä määrätietoisemmin ryhtynyt tarvittaviin toimenpiteisiin "asetetun tavoitteen saavuttamiseksi eli Italiasta tapahtuvan viennin estämiseksi" ([71]). Tämän vuoksi koottiin valmistajien luvalla toimenpideluetteloita ([72]). Autogerma tiesi, että jotkut sen strategian osat eivät olisi moottoriajoneuvojen jälleenmyynnistä annettavien yhteisön sääntöjen mukaisia ([73]).

b) Asiakirjojen luokittelu

(59) Volkswagen, Audi ja Autogerma liittivät salassapitoehdon moniin kirjeisiin, joissa viitattiin rajoittaviin toimenpiteisiin. Näin esimerkiksi jälleenviennin valvontaa ja estämistä koskevaan toimenpideluetteloon liittyvä kirjeenvaihto luokiteltiin "highly confidential" (erittäin luottamukselliseksi) tai "riservato" (luottamukselliseksi) ([74]). Asiakirjat, jotka liittyivät jakelijoiden jaetun marginaalin ([75]) käyttöönoton, varoituksiin tai jakelijoiden valvontaan ([76]) sekä jakelijoiden irtisanomisiin ([77]), merkittiin usein "riservato" eli "luottamuksellisiksi".

c) Vaikutukset jakelijoihin

(60) Kaiken kaikkiaan tästä konsernin terminologista, jota ennen kaikkea Autogerma käytti kirjeenvaihdossaan italialaisten jakelijoiden kanssa, on usein saanut sen vaikutelman, että kaikki jälleenvienti olisi kiellettyä. Siksi tämän kielenkäytön on täytynyt aiheuttaa jakelijoissa epävarmuutta, minkä vuoksi he ovat monissa tapauksissa luopuneet kaupoista kuluttajien tai heiltä toimeksiannon saaneiden välittäjien kanssa. Riippumatta siitä, käytetäänkö rinnakkaiskaupan yhteydessä yhtenäistä terminologiaa, olisi tarkka käsitteellinen rajaus (ETY) N:o 123/85 ja (ETY) N:o 1475/95 asetusten mukaisesti ollut tarpeen.

(61) Rinnakkaiskauppaan liittyvä epäyhtenäinen ja epätarkka terminologia johtaa konsernin sisällä eli Volkswagen AG:n, Audi AG:n ja Autogerma SpA.:n välisessä kirjeenvaihdossa epävarmuuteen. Lisäksi tämä terminologia vaikuttaa konsernin suhteisiin jakelijoiden kanssa ja luo heidät keskuudessaan epävarmuutta siitä, mitkä myynnit katsotaan sallituksi ja mitkä ei. Se pienentää näin ollen jakelijoiden päätäntämahdollisuuksia sopimusalueen ulkopuolisten myyntien osalta.

2. *Marginaalikäytäntö*

a) Volkswagen AG

(62) Volkswagen ilmoitti lokakuussa 1994 sopimusalueen sisäpuolella tapahtuneeseen myyntiin liittyvän jaetun jakelijamarginaalin käyttöönotosta (”Split-Margin”) uusien VW Polo -mallien myynneissä Italiassa ([78]). Periaatteessa valmistaja tai maahantuoja antaa jakelijalle jokaisesta tilatusta ajoneuvosta laskun summaan perustuvan alennuksen; vanhalla VW Polo -mallilla tämä alennus oli 13 prosenttia. Uutta mallia varten jakelija-alennus jaettiin heti eli laskutuksen yhteydessä maksettavaan 8 prosentin ”perusalennukseen” ja jälkikäteen myönnettävään 5 prosentin jälkialennusosuuteen, jonka saamiseksi vaaditaan ajoneuvon rekisteröinti jakelijan sopimusalueella ([79]).

(63) Volkswagen tiesi, että jaetun marginaalin käyttöönotto ei ollut uuden asetuksen (EY) N:o 1475/95 eikä asetuksen (ETY) N:o 123/85 mukainen, ”koska sillä on tarkoitus estää komission juuri toivoma rajat ylittävä kauppa”. Tätä toimenpidettä pidettiin siksi ”erittäin sakonuhan alaisena” ja sen pitäisi siksi jäädä ”sisäiseksi”. Volkswagen oli siksi ehdottanut Autogermalle, että ne ”sopisivat sanavalinnoista ja kielenkäytöstä, joita voitaisiin käyttää myös komission kanssa” ([80]). Volkswagen vahvisti moneen kertaan ”jaetun marginaalijärjestelmän” tosiasiallisen käytön ([81]).

b) Audi AG

(64) Italialaisten jakelijoiden suurten sopimusalueen ulkopuolisten myyntien vuoksi Audi päätti — Autogerman ja jakelijaneuvoston (Unione Concessionari Audi Volkswagen — UCAV. sekä Volkswagenin) suostumuksella — lokakuussa 1994 ottaa käyttöön uusia malleja (eli ensin Audi A 4:ää) koskevat ”uudet säännöt jakelijamarginaalien maksamisesta”.

(65) Uudet säännöt koskivat 15 prosentin perusmarginaalin, joka esimerkiksi vanhasta mallista Audi 80 maksettiin aina laskutuksen yhteydessä, jakamista heti eli laskutuksen yhteydessä maksettavaan 10 prosentin osaan ja 5 prosentin niin sanottuun ”jaetun marginaalin osaan”, joka maksetaan kaksi kertaa kuukaudessa rekisteröintitodistuksen esittämistä vastaan.

(66) Näitä sääntöjä sovellettiin 18.10.1994 lähtien niin, että laskutuksen yhteydessä maksettiin tosin ensin koko 15 prosentin suuruinen perusmarginaali, mutta 5 prosentin ”jaetun marginaalin osa” voitiin kuitenkin periä jälkikäteen takaisin (”ottaa pois”) ([82]). Näin valmistaja tai maahantuoja saattoi ensi vaiheessa valvoa aukottomasti ajoneuvojen rekisteröintejä ja erityisesti rekisteröintejä sopimusalueen ulko- ja sisäpuolella. Toisessa vaiheessa 5 prosentin ”jaetun marginaalin osa” perittiin takautuvasti pois jakelijoilta, jos he olivat myyneet ajoneuvon sopimusalueen ulkopuolelle.

c) Autogerma SpA

(67) Autogerman ja italialaisten jakelijoiden välillä solmitut sopimukset sisälsivät liitteessä (Allegato ”A”) mallien mukaan jaotellun yhteenvedon maksettavista jakelijamarginaaleista (”sconto in fattura”). Marginaali oli Volkswagen-malleilla 13 prosenttia tai 15 prosenttia ja Audi-malleilla 15 prosenttia tai 16 prosenttia ([83]). Liitteeseen lisättiin 1.1.1994 alkaen voimassa oleva sopimus (”Convenzione”), joissa näitä jakelijamarginaaleja nimenomaisesti ei sovelleta uusiin malleihin ([84]).

1) Volkswageniin liittyvät toimenpiteet

(68) Autogerma tiedotti uuden VW Polon myynteihin liittyvästä uudesta marginaalijärjestelmästä lokamarraskuussa 1994. Tämä uusi järjestely koski ensinnäkin Polo-tyypin esittelyajoneuvoja, joiden tähänastinen 13 prosentin perusmarginaali jaettiin kahteen osaan, nimittäin 10 prosentin ja 3 prosentin osaan, joista jälkimmäinen suoritettiin vain jakelijan nimiin eli sopimusalueella tehtyä vähintään 6 kuukauden rekisteröintiä vastaan. Muuten eli uuden Polon kaikkien muiden tilausten osalta Autogerma noudatti Volkswagenin ohjetta

jakaa tähänastiset 13 prosentin perusmarginaalit heti maksettavaan 8 prosentin osaan ja 5 prosentin alennukseen, joka myönnettiin vain myyneistä sopimusaleueen sisäpuolella ([85]). Tarkastuksessa vahvistettiin komissiolle, että marraskuussa 1994 lähtien jaettuja jakelijamarginaaleja sovellettiin niin, että osa siitä maksettiin vain, jos rekisteröinti oli tehty sopimusalueella ([86]).

2) Audiin liittyvät toimenpiteet

(69) Tuodessaan markkinoille uuden mallin Audi A 4 Autogerma päätti muuttaa jakelijamarginaalijärjestelmää. Vanhaa mallia Audi 80 koskevan ja heti eli laskutuksen yhteydessä maksettavan 15 prosentin "perusmarginaalin" sijasta uusi perusmarginaali ("sconto in fattura" tai "sconto base/immediato") on enää 10 prosenttia. Loput 5 prosenttia ("sconto differito a breve") maksetaan jakelijoille vain, jos ajoneuvo toimitetaan ja rekisteröidään todistettavasti sopimusalueen sisällä ([87]). Erillisen 5 prosentin osuuden nimittämisellä "jälkikäteen mutta nopeasti myönnettäväksi alennukseksi" halutaan välttää suora viittaus ehtoon, että myynnin tai rekisteröinnin on tapahduttava sopimusalueen sisäpuolella ([88]).

(70) Uusi marginaalijärjestelmä olisi otettava käyttöön lisäyksenä italialaisiin jakelusopimuksiin, jotka oikeuttaisivat Autogerman "jakelualueen ulkopuolisten myyntien kohdalla perimään jakelijalta heti tiedon saamisen jälkeen takaisin 5 prosentin jaetun marginaalin osan" ([89]).

(71) Autogerma tiedotti Audille marraskuussa 1994 uuden marginaalijärjestelmän käyttöönotosta Audi A 4:lle Italiassa ensin koevaihteessa 30.4.1995 asti. Kyseinen 5 prosentin alennusosa maksettaisiin edelleen 30. huhtikuuta 1995 asti, jolloin olisi sitten tehtävä lopullinen päätös.

(72) Marginaalikäytäntö, joka tarkoittaa pienempää jakelijamarginaalia sopimusalueen ulkopuolella tapahtuvista myynneistä tai rekisteröinneistä, pienentää jakelijoiden tuloja ja heille siitä jäävää voittoa. Tällainen käytäntö supistaa näin ollen jakelijoiden taloudellisia mahdollisuuksia tehdä kyseisiä myyntejä.

3. *Bonuskäytäntö*

(73) Jakelijamarginaalin lisäksi maksettavan 3 prosentin bonuksen piti periaatteessa säilyä. Audi painotti tässä yhteydessä, että "enintään 15 prosentin osuus myynnistä oman alueen ulkopuolelle olisi sallittua" ja tämän osuuden ylittävistä myynneistä ei maksettaisi 3 prosentin bonusta ([90]).

(74) Koska tämä bonus on riippuvainen myynnistä — ja myöhemmin myös rekisteröinnistä ([91]) — "markkinavastuualueen" sisäpuolella ([92]), jakelija kärsisi oman sopimusalueen ulkopuolelle kohdistuneissa myynneissä taloudellisen haitan, joka olisi suuruudeltaan 8 prosenttia laskentaperustasta. Audi totesi selvästi, että myyntialueen ulkopuolella tapahtuva myynti johtaisi negatiiviseen kassavirtaan, koska jakelijalla on periaatteessa itse maksettavana 10 prosentin myyntikustannukset ([93]).

(75) Ainakin vuodesta 1987 lähtien jakelusopimukseen lisätyn sopimuksen (Convenzione "B") puitteissa määritettiin neljännesvuosittain maksettava 3 prosentin bonus, joka koostui osabonuksista "tavoiterekisteröinnit", "standardit" ja "asiakastyytyväisyys" ([94]). Tämä bonus maksettiin tavallisen jakelijamarginaalin lisäksi. Bonus laskettiin sopimusalueen sisäpuolella myytyjen ajoneuvojen määrän perusteella. Se maksettiin kuitenkin myös sopimusalueen ulkopuolisista myynneistä sillä edellytyksellä, että myynnit olivat enintään 15 prosenttia jakelijan kokonaistoimituksista.

(76) Autogerma oli ainakin vuodesta 1993 lähtien keskeyttänyt tämän bonuksen maksamisen kaikista sopimusalueen ulkopuolisista myynneistä ([95]) ja kieltäytynyt maksamasta sitä ainakin tammikuusta 1994 lähtien ([96]). Autogerma päätti syyskuussa 1994 maksaa bonuksen vain sopimusalueen sisäpuolella tapahtuvista rekisteröinneistä tavoitteenaan rinnakkaisviennin estäminen ([97]).

(77) Johdanto-osan 75 kappaleessa mainittua lisäystä (Convenzione "B") jakelusopimukseen muutettiin siksi vastaavasti. Kun tähänastisessa versiossa bonusta maksettiin vain myynneistä sopimusalueen sisäpuolella, 31. joulukuuta 1994 päivätyssä versiossa se sidottiin rekisteröintiin sopimusalueen sisäpuolella ([98]). Sopimusalueen ulkopuolisten myyntien ja rekisteröintien rajoittaminen 15 prosenttiin säilytettiin ([99]).

(78) Jakelijaneuvosto UCAV tosin epäili, ovatko suunnitellut toimenpiteet oikeudellisesti moottoriajoneuvojen myynnistä ja jakelusopimuksista annettujen EY-asetusten mukaisia ([100]).

(79) Audi vahvisti uuden bonusjärjestelmän käyttöönoton ja toteutuksen ja siihen liittyvän 3 prosentin bonuksen sitomisen Italiassa tapahtuviin rekisteröinteihin ([101]). Autogerma vahvisti uuden bonusjärjestelmän tosiasiallisen toteutuksen myöhemmin uudelleen: "Aikavälillä tammikuusta helmikuuhun 1994 maksettujen bonusten osalta päätettiin, että 63 jakelijaa ei saanut bonusta toimituksista sopimuksen mukaisesti määritetyn alueen ulkopuolisille asiakkaille" ([102]). Myös vuoden 1994 viimeisestä ja vuoden 1995 ensimmäisestä vuosineljänneksestä alkaen bonusta maksettiin todellakin vain sopimusalueen rekisteröinneistä. Autogerma kieltäytyi maksamasta sopimusalueen ulkopuolelle myydyistä ajoneuvoista niin sanottua "organisaatio-osuutta" ([103]).

(80) Lopputuloksena voidaan todeta, että käyttöön otettu uusi marginaali- ja bonusjärjestelmä oli tehokas, erityisesti taloudellinen jakelijoiden painostuskeino oman sopimusalueen ulkopuolisia myyntejä (tai rekisteröintejä) vastaan. Sopimusalueen ulkopuolisessa myynnissä jakelijoiden oli varauduttava tuoton huomattavaan pienennykseen. Lisäksi jakelija jää tällaisissa kaupoissa paitsi niin sanottua "after sale" -kauppaa, joka on yleensä tuottoisa. Käyttöön otetun marginaali- ja bonuspolitiikan seurauksena taloudellinen houkutus tehdä tällaisia kauppoja on lisäksi huomattavasti pienempi. Tämän vuoksi monet jakelijat luopuivat yleisesti tällaisesta myynnistä riippumatta siitä, oliko kyse kaupoista jälleenmyyjien vai kuluttajien kanssa. Audi vahvisti useaan kertaan, että uusia sääntöjä todella sovelletaan ([104]).

(81) Politiikka, johon kuuluu pienempi marginaali ja bonusten vähentäminen myynnistä ja rekisteröinneistä sopimusalueen ulkopuolella, vaikuttaa jakelijoiden tällaisista kaupoista saamiin tuottoihin ja niistä jääviin voittoihin. Tällainen politiikka rajoittaa näin näin ollen jakelijoiden taloudellisia mahdollisuuksia tällaiseen myyntitoimintaan.

4. *Rajoitetut toimitukset Italian markkinoille*

(82) Jo elokuussa 1993 Volkswagen ja Audi hahmottelivat ensimmäiset ohjeet harmaiden markkinoiden toimitusten vähentämiseksi ja jakoivat ne "muodolliseen menettelyyn" ja "käytännön toimenpiteisiin" ([105]). Ensinmainitun tavoitteena olivat toimenpiteet ennen kaikkea jakelusopimusten säilyttämiseksi, ja konkreettisena toimenpiteenä ehdotettiin Italian varastojen pienentämistä.

a) Volkswagen AG

(83) Tavoitteenaan rajoittaa jälleenvientiä Italiasta Volkswagen oli vuoden 1993 lopussa päättänyt "tuotannon sovittamista Italian markkinoita varten kysynnän mukaiseksi" ja "kysynnän mukaisista toimituksista vähittäismyyjille" sekä toimenpiteistä "jakelijoiden varastojen pienentämiseksi" ([106]). Italian toimituskäytäntö johti ainakin vuonna 1995 lähes kaikkien mallien kohdalla pullonkauloihin ja pitkiin toimitusaikoihin.

(84) Volkswagen on jo vuoden 1995 ensimmäisenä neljänneksenä "sopeuttanut mallien Vento, Variant ja Passat toimitukset Italiaan kysynnän mukaisiksi, jotta varastopaineita ei enää esiintyisi" ([107]). Näin Volkswagenin harjoittama politiikka, joka perustui toimituksien rajoittamiseen Italian markkinoille mahdollisen jälleenviennin estämiseksi, osoittautui menestyksekkääksi.

b) Audi AG

(85) Asiakkaat, jotka olivat tilanneet Audi-ajoneuvon, peruuttivat liian pitkien toimitusaikojen vuoksi suuria määriä tilauksia (yli 9 prosenttia aikavälillä 1.1.–10.4.1995 ([108]). Helmikuussa 1995 valmistaja päätti lisäksi peruuttaa A 4-mallin 8 000 lisäajoneuvon toimituksen, jonka Autogerma oli luvannut italialaisille jakelijoille ja joka oli selvästi tarkoitettu jälleenvientiin ([109]). Huhtikuussa 1995 Audi perusteli toimituskiintiöintiä A 4-mallin markkinoille tuonnissa sillä, "että vain italialainen kysyntä voidaan tyydyttää" ([110]). Audi ja Autogerma olivat myös loppuvuodesta sitä mieltä, että toimituksia Italian markkinoille on rajoitettava jälleenviennin (harmaiden markkinoiden) vuoksi ([111]).

(86) Toimituskäytäntö, joka kohdistuu italialaisten asiakkaiden odotettuun tai todelliseen kysyntään ottamatta erityisesti huomioon suurta kysyntää ulkomailta, rajoittaa tarjontaa muiden jäsenvaltioiden asiakkaille ja johtaa pitkiin toimitusaikoihin erityisesti muiden sopimusalueiden asiakkaille. Näin jakelijoiden liikkumatilaa supistetaan selvästi tällaisessa myyntitoiminnassa, erityisesti kuitenkin myynnissä ulkomaisille asiakkaille.

5. *Jakeluverkon sisäisten toimitusten rajoitukset*

(87) Voimistunut harmaatuonti valtuuttamattomien jälleenmyyjien toimesta sekä valtuutettujen VW/Audi-jakelijoiden jälleentuonnin tarjonta hinnoilla, jotka ovat selvästi alhaisemmat kuin saksalaisten sopimusjakelijoiden hinnat, johtivat joillakin alueilla selvästi valtuutettujen VW/Audi-jakelijoiden tilausten vähenemiseen. Siksi jotkin jakelijat erityisesti Saksassa pitivät aiheellisena jälleentuoda Italiasta ajoneuvoja italialaisten sopimusjakelijoiden kautta tai suoraan Autogermalta, mutta he valittivat epätavallisen pitkistä toimitusajoista ([112]).

(88) Volkswagen selitti tätä tilannetta toimenpiteillä, jotka liittyvät "kysynnänmukaisiin toimituksiin Italian markkinoille ... sillä seurauksella, että Italian kauppa palvelee käytettävissä olevilla tuotteilla lähinnä perinteistä asiakaskuntaansa paikan päällä". Syyskuussa 1993 VAG-jakelijaneuvosto vaati Volkswagenilta, "että horisontaalisia ostoja Euroopassa, tapahtuivatpa ne kaupan kautta tai meidän asiakkaidemme toimesta, ... on kaikin tavoin vastustettava" ([113]).

(89) Saksalaiset jakelijat vaativat myös Audilta, että "mahdollisuus jälleentuoda valmistajan tukemia vientiajoneuvoja Saksaan on ehdottomasti estettävä", koska "ajoneuvojen myyntihinta Saksassa ... on pienempi kuin saksalaisen organisaation jakelijoiden omakustannushinta" ja näin ollen "ajan mittaan ... murentaisi saksalaisten jakelijoiden olemassaolon perustaa" ([114]). Muut saksalaiset sopimusjakelijat paljastivat saksalaisten jakelijoiden jälleentuonnin ja ilmoittivat alustannumerot sekä ajoneuvoja toimittavat italialaiset jakelijat Audille ([115]).

(90) Autogerma vaati Audia huolehtimaan Italian markkinoiden osalta siitä, että rinnakkaistuonnista kiinnostuneet saksalaiset jakelijat, jotka olivat kääntyneet kirjeitse Autogerman puoleen, eivät ”häiritsisi” jatkuvasti italialaisia jakelijoita ([116]). Sen lisäksi Autogerma torjui saksalaisten jakelijoiden kyselyt toimitusmahdollisuuksista (niin sanotuista horisontaalisista toimituksista VAG-jakeluverkon sisällä) viittaamalla riittämättömiin varastoihin, toimituksen puollonkauloihin ja pitkiin toimitusaikoihin ([117]).

(91) Mahdollisiksi ratkaisuiksi ehdotettiin selviä sopimuksia maahantuojien kanssa, joissa olisi päätettävä, että toimitetut ajoneuvot on tarkoitettu vain näille markkinoille ja sopimuksen rikkomuksista määrätään tai pannaan toimeen sopimusrangaistuksia ja sopimuksen purkaminen ([118]). Valmistajat olivat mielestään joutuneet tämän seurauksena saksalaisten sopimusjakelijoiden painostuksen kohteeksi Saksaan tapahtuvan jälleentuonnin estämiseksi.

(92) ”Horisontaalisten toimitusten”, eli sopimusjakelijoiden mahdollisuuden hankkia ajoneuvoja muiden jäsenvaltioiden sopimusjakelijoilta, rajoittaminen jakeluverkon sisällä supistaa jakelijoiden päätäntävaltaa ajoneuvojen hankinnassa.

6. *Sopimusten irtisanominen*

(93) Vuoden 1993 lopussa Autogerma kehotti 50:tä jakelijaa (niiden joukossa suurmyyjät Brenner Garage, Bozen) lopettamaan järjestelmällisen myyntitoiminnan sopimusalueen ulkopuolelle ja uhkasi niitä tässä yhteydessä heti voimaan tulevilla sopimuksellisilla seurauksilla ([119]). Kehotuksia jatkettiin vuosina 1994 ja 1995 ([120]).

(94) Sen jälkeen kun vuonna 1993 oli irtisanottu jo kolmen jakelijan sopimukset ([121]), Autogerma päätti toukokuussa 1994 lopettaa myös sopimuksen Brenner Garagen kanssa ([122]). Helmikuussa 1995 irtisanottujen jakelijoiden koko määrä oli noussut 12:een ([123]).

(95) Autogerma irtisanoi jakelijoiden sopimukset selvästi sopimusalueen ulkopuolisten myyntien (eli ”harmaan tuonnin”) vuoksi, mutta se painotti kuitenkin, että irtisanomiset johtuivat ”tietenkin ulospäin näkyvästi muista syistä” ([124]). Irtisanomisperusteiksi ei koskaan esitettykään myyntejä valtuuttamattomille jälleenmyyjille ([125]), vaan erityisesti myyntitavoitteiden saavuttamatta jääminen ja sopimusvelvoitteiden laiminlyönti. Ainakin yhdessä tapauksessa sopimussuhde lopetettiin viittaamalla asetukseen (EY) N:o 1475/95 ([126]).

(96) Tämä menettelytapa viittaa siihen, että Volkswagen AG, Audi AG ja Autogerma SpA olivat tietoisia siitä, että niiden toimenpiteet vaikuttivat myös oikeudellisesti sallittuun jälleentuontiin eli myyntiin muille kuin italialaisille kuluttajille tai näiden valtuuttamille välittäjille.

(97) Jakelusopimuksen irtisanominen tai irtisanomisuhka sopimusalueen ulkopuolisen myynnin perusteella aiheuttaa sen, että kyseiset jakelijat pidättäytyvät tällaisesta myynnistä.

7. *Sitoumukset*

(98) Jo lokakuussa 1993 Autogerma suositteli Italian jakelijoille, että he vaatisivat kuluttajilta niin sanottua ”sitoumusta” ([127]). Toisen maaliskuussa 1995 lähetetyn kiertokirjeen seurauksena tämä suositus muotoiltiin ankarammaksi. Sen mukaan kaikkien jakelijalle tuntemattomien ja erityisesti ulkomaisten asiakkaiden olisi kauppasopimuksen solmimistilanteessa allekirjoitettava sitoumus (”Dichiarazione di Impegno”), jossa heidän oli — suuruudeltaan 10 prosenttia myyntihinnasta olevan sopimusrangaistuksen uhalla — sitouduttava olemaan myymättä hankkimaansa ajoneuvoa edelleen 3 kuukauden kuluessa ostosta ja joka tapauksessa ennen kuin vähintään 3 000 ajokilometriä oli kertynyt ([128]).

(99) Valmistajan, sen maahantuojan tai jakeluverkon muun yrityksen vaatima lausunto, jossa kuluttaja sitoutuu olemaan luovuttamatta ajoneuvoa edelleen ennen tietyn määräajan kulumista tai tietyn ajokilometrimäärän kertymistä, rajoittaa kuluttajan vapautta päättää auton ostamisesta toisesta jäsenvaltiosta.

D. *Volkswagenin, Audin ja Autogerman sopimusten ja menettelytapojen seuraukset*

(100) Autogerman tehtävänä oli italialaisten sopimusjakelijoiden sopimuskumppanin ominaisuudessa toteuttaa nämä toimenpiteet. Autogerma tosin painotti, että Audi ei voi itsenäisesti ryhtyä toimenpiteisiin Italiassa ja tarvitsi Autogerman ”hyväksyntää” ([129]).

(101) Autogerma huomautti jakelijoille eri tavoin (kirjeillä, tarkastuksilla, kahdenvälisissä tapaamisissa, suullisilla huomautuksilla) seurauksista, joita sopimusalueen ulkopuolisella myynnillä on, ja siksi jakelijat usein luopuivat tällaisesta myynnistä. Lukemattomat asiakkaat luopuivat ajoneuvon ostosta, koska jakelijat viittasivat toimitusongelmiin ja -viiveisiin ja kieltäytyivät kirjallisesti ja suullisesti viennistä ja myynnistä muille kuin italialaisille.

I. **Kuluttajien reaktiot**

(102) Monet asiakkaat kertoivat komissiolle ja valmistajalle vaikeuksista ajoneuvon ostossa Italiasta. Kerätyistä asiakirjoista käy ilmi, että asiakkaille on kiel-

täydytty myymästä ajoneuvoja heidän kansalaisuutensa vuoksi. Monet asiakkaat kertoivat eri kauppiaiden samanlaisista reaktioista seuraavasti:

— "... 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. Jakelijoiden menettely Autogermaa kohtaan

(103) Autogerman antamien ohjeiden ja varoitusten perusteella useat jakelijat antoivat maahantuojalle nimenomaisen sitoumuksen, jonka perusteella he luopuivat myynnistä sopimusalueen ulkopuolelle ja erityisesti ulkomaille ([142]). Joukko jakelijoita on ryhtynyt vastaaviin toimenpiteisiin (ei vientiä tai enintään 15 prosentin vienti, kaikkien ajoneuvojen rekisteröinti Italiassa, ajoneuvoja ulkomaille myyneiden työntekijöiden irtisanominen, lupa etukäteen Autogermalta ([143]). Maahantuoja vahvisti Audille esimerkiksi sen toimenpiteen onnistumisen, että kaikkiin kauppoihin tarvitaan etukäteen lupa maahantuojalta.

III. Jakelijoiden menettely asiakkaita kohtaan

(104) Valmistajan ja maahantuojan noudattaman uusien ajoneuvojen jälleenvientiä Italiasta Saksaan ja Itävaltaan hillitsevän strategian tuloksena italialaiset jakelijat kieltäytyivät monessa tapauksessa myymästä ajoneuvoja näiden jäsenvaltioiden asikkaille (katso selvityksiä luvussa I). Jakelijat kehottivat asiakkaita luopumaan ajoneuvon rekisteröinnistä Italian ulkopuolella valmistajan taholta uhkaavien "hankaluuksien" vuoksi:

"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) Tämä kieltäytyminen perusteltiin ulkomaisille asiakkaille eri tavoin, kuten esimerkiksi vakioviittauksella ajoneuvon aiottuun jälleenvientiin: "kiitämme teitä telekopiostanne (kirjeestänne), mutta emme (enää) myy ulkomaille" ([145]) tai "olemme pahoillamme, mutta olemme lopettaneet viennin" ([146]).

(106) Muissa tapauksissa jakelijat viittasivat valmistajan rajoitettuihin toimituksiin ja suosittelivat asiak-

kaalle ostosta luopumista. Tässä tarkoituksessa jakelijat vastasivat lukuisiin asiakaskyselyihin seuraavalla vakiomuotoisella kirjeellä:

"da wir vom Werk nur eine kontingentierte Stückzahl an Fahrzeugen (VW-Audi) erhalten, ergeben sich unsichere Lieferzeiten, die sich bis über ein Jahr erstrecken können. Als Folge davon regelmäßige Preisänderungen und die Preisgarantie kann nicht mehr gewährt werden. Aus diesem Grund werden Sie wahrscheinlich davon absehen, Ihr Fahrzeug bei uns zu kaufen" ([147]).

(107) Autogerma vahvisti tämän strategian menestymisen ja totesi Audille:

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

Audi myönsi edellä kuvatun asian, mutta totesi kuitenkin, että "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]).

2 luku

OIKEUDELLINEN ARVIOINTI

(108) Volkswagenin ja Audin moottoriajoneuvojen jälleenmyyntiä yhteisössä hoitavat valikoitujen jakelijoiden muodostamat jakeluverkot. Volkswagen ja Audi ovat määränneet, että Autogerma on automerkkien VW ja Audi yksinoikeudella Italiassa toimiva maahantuoja. Autogerma tekee jakelusopimusjärjestelmään kuuluvien jakelijoiden kanssa automerkkejä VW ja Audi koskevaan jakelusopimusmalliin perustuvat jakelusopimukset. Volkswagenin antamien tietojen mukaan merkkien VW ja Audi jälleenmyynti on tarkoitus järjestää vuodesta 1997 alkaen erikseen.

(109) Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan voivat eri tasoilla toimivien taloudellisten toimijoiden väliset sopimukset eli niin sanotut vertikaaliset sopimukset olla perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja sopimuksia ja olla sen mukaisesti kiellettyjä (ks. esimerkiksi asia C-266/93, Bundeskartellamt v. Volkswagen AG, VAG Leasing GmbH, Kok. 1995, s. I-3477).

A. *85 artiklan 1 kohta*

I. **Yritykset**

(110) Volkswagen AG ja sen tytäryritykset Audi AG ja Autogerma SpA sekä näiden sopimusjakelijat ovat 85 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja yrityksiä.

II. **Sopimus**

1. *Vientikielto/-rajoitus*

(111) Edellä 1 luvun C jaksossa esitettyjen Volkswagenin, Audin ja Autogerman sopimusten ja menettelytapojen arvioinnin perusteella on mahdollista osoittaa, että yritykset ovat yhdessä italialaisten sopimusjakelijoidensa kanssa yksinoikeudellisen ja selektiivisen jälleenmyyntijärjestelmänsä avulla sopineet tai päättäneet markkinoiden toimintaa estävästi vaikuttavasta politiikasta. Tämä politiikka ilmenee italialaisille jakelijoille määrätystä vientikiellosta.

(112) Vientikielto/-rajoitus on tulos järjestelmällisestä joukosta toimenpiteitä, jotka sisältävät ehkäisyä, valvontaa ja rangaistuksia. Komissio on löytänyt tarkastuksensa yhteydessä asiakirjoja, joissa luetellaan eri toimenpiteet. Niistä esimerkkejä ovat erityisesti 1 luvun C.I jaksossa siteeratut asiakirjat (vertaa viitteet 14–18 ja 10.2.1995 päivätty asiakirja "Maßnahmenprogramm" (Toimenpideohjelma) viitteessä 123).

(113) Yksittäisten toimenpiteiden osalta viitataan sopimusjakelijoille osoitettuihin varoituksiin ja ohjeisiin, jotka on kuvattu 1 luvun C.II.1 jaksossa (viitteissä 14 ja 61–70 mainitut asiakirjat).

(114) Kauppiaiden valvonta tarkastamalla saadut tilukset, tehdyt kaupat, mukaan lukien sopimusjakelijoiden velvoittaminen sopimaan aina ennalta Autogerman kanssa moottoriajoneuvon myynnistä muulle kuin italialaiselle asiakkaalle, rekisteröintien tarkastaminen ja valvonta yritystarkastusten muodossa on kuvattu 1 luvun C.I jaksossa (asiakirjat viitteissä 40–48 ja 142). Valmistajan ja maahantuojan välinen yhteistyö italialaisen jakeluverkon valvomiseksi ilmenee 1 luvun C.1 jaksosta (asiakirjat viitteissä 18–30).

(115) Esimerkkejä italialaisiin sopimusjakelijoihin kohdistettujen rankaisutoimien kuten muistutusten, varoitusten ja sopimusten irtisanomisten käytöstä mainitaan 1 luvun C.II.6 jaksossa, samalla kun viitataan erityisesti viitteissä 71 ja 120–127 mainittuihin asiakirjoihin ja viitteessä 62 mainittuun 13.6.1994 päivättyyn asiakirjaan "Vienti Italiasta".

Ainakin vuodesta 1987 alkaen italialaisten jakelijoiden jakelusopimuksiin kuulunut kohta, että bonuksia maksetaan pääsääntöisesti vain jakelijan omalla myyntialueella tapahtuneesta myynnistä, on kuvattu 1 luvun C.II.3 jaksossa (vertaa viitteessä 94 mainitut asiakirjat). Tämän sopimuskohdan tiukentaminen muuttamalla jakelusopimusta 1.1.1995 alkaen (vertaa viitteessä 98 mainittu asiakirja) niin, että bonuksen maksamisen edellytyksenä on pääsääntöisesti myös myydyn ajoneuvon rekisteröiminen jakelijan sopimusalueella, on samoin kuvattu 1 luvun C.II.3 jaksossa. Tosiasiallisesti tapahtunut bonusten maksusta kieltäytyminen ainakin vuodesta 1993 alkaen (vertaa viitteissä 18, 95 ja 96 mainitut asiakirjat) on kuvattu 1 luvun C.II.3 jaksossa. Jaetun jakelumarginaalin käyttöönotto, joka aloitettiin malleilla VW Polo ja Audi A 4, osoitetaan viitteissä 78 – 81 ja 84 – 85 tapahtuneeksi Volkswagenin jälleenmyynnissä (1 luvun C.III.1 jakso ja 1 luvun C.II.2.c jakso) ja viitteissä 82 ja 87 – 89 tapahtuneeksi Audin jälleenmyynnissä (1 luvun C.II.2 jakso).

(116) Vientikieltoon/-rajoitukseen kuuluu myös horisontaalisten toimitusten kielto, eli jakeluverkon sisäinen toimituskielto. Italialaiset sopimusjakelijat eivät saa toimittaa muihin jäsenvaltioihin VW:n ja Audin sopimusjakelijoille. Tämä kielto ilmenee siitä, että Autogerma ilmoitti Audille saksalaisten sopimusjakelijoiden häiritsevän italialaisia sopimusjakelijoita ja kehotti Audia lisäksi vaatimaan sopimusjakelijoita olemaan tekemättä horisontaalisia ostoja. Todisteina viitataan erityisesti viitteissä 112 ja 113 (1 luvun C.II.5 jakso) ja viitteissä 14 ja 116 (1 luvun C.II.5 jakso) mainittuihin asiakirjoihin. Lisäksi Autogerma itse torjui Italian ulkopuolisten sopimusjakelijoiden kyselyt viittaamalla riittämättömiin varastoihinsa (vertaa viitteessä 117 mainittu asiakirja, 1 luvun C.11.6 jakso), eikä perustellut suhtautumistaan esimerkiksi sillä, että maahantuoja ei myy suoraan.

(117) Vientikiellon/-rajoituksen toteuttamisessa on auttanut myös valikoiva jakelu Italian markkinoille (vertaa viitteessä 123 mainittu 10.2.1995 päivätty asiakirja "Maßnahmenprogramm"). Komission suorittamassa tarkastuksessa löytyneet asiakirjat osoittavat, että rajoittamalla toimituksia markkinoille VW pakotti italialaiset sopimusjakelijat noudattamaan vientikieltoa/-rajoitusta marraskuusta 1993 alkaen (vertaa viitteessä 106 mainittu asiakirja "Maßnahmen zur Begrenzung von Re-Exporten aus Italien" (Toimenpiteet Italiasta tapahtuvan jälleenviennin rajoittamiseksi), 1 luvun C.II.4 jakso) ja että Audi toimi samalla tavoin ainakin joulukuusta 1993 alkaen (vertaa viitteessä 106 mainittu muistio "Gespräch am 14.12.1993 in Wolfsburg, Marken Audi und VW: Preisplanung Italien/EG-Preisharmonisierung") — Keskustelu Wolfsburgissa 14.12.1993, merkit Audi ja VW: hinnoittelusuunnitelma Italia/EY:n hintojen yhdenmukaistaminen").

(118) Autogerma vahvisti myös näiden toimitusrajoitusten olemassaolon Audille lähettämällään 13.6.1994 päivätyllä kirjeellä "Export aus Italien" (Vienti Italiasta) (katso viite 62 ja siinä oleva käännös):

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

(119) Volkswagen totesi Audin kanssa 22.3.1995 käymässään neuvottelussa (vertaa viitteessä 107 mainittu 27.3.1995 päivätty pöytäkirja tästä neuvottelusta), että VW-merkkisten moottoriajoneuvojen toimittamista Italian tarpeisiin olisi säädeltävä. Kauppiaalle toimitettaisiin vain sen verran moottoriajoneuvoja, että hän kykenee palvelemaan myyntialueensa asiakkaita. Myös Audi vahvisti sisäisessä muistiossaan "Stand Maßnahmen gegen Graumarkt, 25.11.1994" (Tilanne harmaiden markkinoiden vastaisten toimenpiteiden osalta, 25.11.1997) (vertaa viitteessä 82 mainittu asiakirja) uuden Audin A 4:n osalta:

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

(120) Vientikiellon/-rajoituksen puitteissa toteutettihin toimenpiteisiin kuuluu myös jakelijoille annettu kehotus asettaa kuluttajan kanssa tekemänsä kauppasopimuksen ehdoksi, että tämä allekirjoittaa sitoumuksen (vertaa 1 luvun C.II.7 jakso ja viitteissä 127 ja 128 mainitut asiakirjat).

2. *Sopimus*

(121) Vientikielto/-rajoitus on osa niitä sopimussuhteita, joita Autogermalla on VW- ja Audi-merkkien myynnistä valikoidun italialaisen jakeluverkon kanssa. Vientikiellosta/-rajoituksesta sovittiin kauppiaiden kanssa osittain kiertokirjeellä, osittain suullisesti, ja kauppiaat suostuivat tähän sopimukseen.

(122) Autogerma on noudattanut Volkswagenin antamaa uuden marginaalijärjestelyn käyttöönottoa koskevaa kehotusta lähettämällä jälleenmyyjille kaksi kiertokirjettä. Autogerma oli jo luonut 1.1.1994 voimaan astuneen oikeudellisen perustan kyseiselle menettelylle: siihen asti voimassa ollut marginaalikäytäntö lopetettiin uusien mallien osalta jakelusopimuksen liitteeseen otetulla lausekkeella "convenzione"), muta uutta määräystä uudesta marginaalijärjestelystä ei vielä annettu (vertaa 1 luvun C.II.2 jakso, erityisesti sen c kohta). Autogerma toteutti käytännössä uuden marginaalijärjestelyn 20.10.1994 ja 2.11.1994 päivätyillä kiertokirjeillä seuraavassa esitetyllä tavalla (vertaa 1 luvun C.II.2 jakso ja viitteessä 85 mainitut asiakirjat). Autogerma ilmoitti uuden marginaalijärjestelyn rakenteen 20.10.1994 päivätyssä kiertokirjeessä käyttämällä esimerkkinä markkinoille tulossa olevaa VW Polo-mallia (katso käännös viitteessä 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) Jakelijoille ilmoitettiin 2.11.1994 päivätyllä kiertokirjeellä (vertaa viite 85), että uutta marginaalijärjestelyä alettaisiin soveltaa välittömästi ja se olisi voimassa ainakin 30.4.1995 saakka siinä muodossa, kuin se oli kuvattu 20.10.1994 päivätyssä kiertokirjeessä. Kummastakin mainitusta kiertokirjeestä on tullut osa Autogerman ja jakelijoiden välistä sopimussuhdetta, koska niiden tarkoituksena on tarkentaa jakelusopimuksen liitteeksi otetun, siihen saakka voimassa olleen marginaalikäytännön uusien mallien osalta lopettavan "Convenzione"-lausekkeen sisältöä. Autogerma ilmoittaa 2.11.1994 päivätyssä kiertokirjeessään, että uutta marginaalijärjestelyä alettaisiin soveltaa heti. Uudesta marginaalijärjestelystä on tullut 2.11.1994 alkaen Autogerman ja sopimusjakelijoiden välisen sopimussuhteen osa. Tätä tulkintaa tukevat yhteisöjen tuomioistuimen antamat tuomiot aiheeseen liittyvissä asioissa Ford vastaan komissio ja ennakkoratkaisussa Bayerische Motorenwerke vastaan ALD Auto-Leasing D GmbH ([150]).

(124) Autogerma toteutti Audin marginaalijärjestelyjä koskevat kehotukset viimeistään marraskuussa 1994; uusi marginaalijärjestelmä liitettiin lisäsopimuksella italialaisiin jakelusopimuksiin (vertaa Autogerman 10.11.1994 päivätty kirje Audille "Splitmargensystem — Audi A 4" (jaettujen marginaalien järjestelmä — Audi A 4) viitteessä 87, 1 luvun C.II.2 jakson c kohdan 2 alakohta ja viitteessä 93 mainittu asiakirja).

(125) Lisäksi Autogerma sopi vuodesta 1987 alkaen italialaisten sopimusjakelijoiden kanssa tehdyissä sopimuksissa, että bonuksia maksettaisiin pääsääntöisesti vain myynnistä sopimusalueelta oleville asiakkaille (riippumatta siitä, olivatko kysymyksessä kuluttajat, välittäjät, muut sopimusjakelijat vai jakeluverkkoon kuulumattomat jälleenmyyjät). Bonusjärjestelyä koskevaa "Convenzione B" -lauseketta tiukennettiin niin, että bonus maksettiin enää sellaisten ajoneuvojen myynnistä, jotka myös rekisteröitiin jakelijan sopimusalueella. Todisteena viitataan viitteessä 98 mainittuun asiakirjaan.

(126) Sopimusjakelijat ovat myös antaneet maahantuojalle selvän sitoumuksen olla myymättä sopimusalueen ulkopuolelle, varsinkin ulkomaille (vertaa 1 luvun D.II jakso). Tämä todistetaan viitteessä 142 mainituin asiakirjoin.

(127) Lisäksi myös seuraavat sopimusjakelijoiden toimintatavat osoittavat, että ne hyväksyivät vientikiellon/-rajoituksen:

— Sopimusjakelijat opastavat vientikiellon/-rajoituksen vuoksi alajakelijoitaan olemaan enää myymättä ulkomaille. Todisteena tästä komissiolla on hallussaan VW-Audi-jakelijan Eurocar SpA:n 6.3.1995 päivätty, alijakelijoilleen Fantinille, Mansuttille, Torresanille, Ciesse Carille, Tonerolle, Fantinille ja Autogrisille osoitettu kirje (ks. viite 62 ja siinä oleva käännös), jossa näille ilmoitetaan, että Autogerma kieltää ehdottomasti moottoriajoneuvojen myynnin ulkomaille ja että sopimusalueen ulkopuolinen myynti saa olla vain 15 prosenttia koko myynnistä:

"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";

— Sopimusjakelijat sanovat irti työntekijänsä, jotka ovat myyneet ulkomaille. Todisteena viitataan viitteessä 143 olevaan 21.10.1994 päivättyyn asiakirjamerkintään "Oggetto: Colloquio con Sig. Beikricher.-BZ.".

— Sopimusjakelijat pyytävät Autogermalta luvan ennen kauppasopimusten tekemistä ulkomaalaisten kuluttajien kanssa (vertaa 1 luvun D.II jakso). Tässä viitataan viitteessä 143 mainittuihin kahteen sopimusjakelijoiden Autogermalle lähettämään kirjeeseen, joista Brenner Garagen kirje oli päivätty 19.12.1994 ja Dorigonin kirje 22.6.1995.

— Sopimusjakelijat kieltäytyvät myymästä Italian ulkopuolella asuville kuluttajille ja muille VW/Audi-jakelijoille sillä perusteella, että myyntiä ulkomaille ei enää harjoiteta (vertaa 1 luvun D.III jakso). Todisteeksi viitataan viitteissä 145 ja 146 mainittuihin Dorigon-nimisen jakelijan lähettämiin kirjeisiin.

— Sopimusjakelijat suosittelevat kuluttajille ja muille jakeluverkkoon kuuluville jakelijoille ostoaikeista luopumista, koska toimitusajat olisivat todennäköisesti yli vuoden pituisia (vertaa 1 luvun D.III jakso). Todisteeksi viitataan viitteessä 147 mainittuihin Auto Brenner -nimisen jakelijan kirjeisiin.

— Sopimusjakelijat ovat vaatineet kuluttajilta sitoumuksen antamista. Todisteena viitataan viitteessä 128 mainittuihin kauppasopimuksiin.

— Sopimusjakelijat ovat hyväksyneet bonusten maksun lopettamisen kaikista myyntialueen ulkopuolelle tapahtuneista myynneistä. Autogerman hallituksen puheenjohtaja pystyi jättämään bonuksen maksamatta kaikissa tapauksissa ilman, että jakelijoiden taholta olisi ollut odotettavissa hankaluuksia. Todisteena viitataan 28.6.1994 päivättyyn sisäiseen muistioon "Non riconoscimento/trattenuta del Maggior Sconto per vendite fuori zona (compreso esportazioni parallele)" (vertaa viite 97).

3. *Loppupäätelmä*

(128) Volkswagenin, Audin ja Autogerman toteuttamat toimenpiteet rinnakkaisviennin estämiseksi tai rajoittamiseksi eivät ole yksipuolisia tekoja, joita 85 artiklan 1 kohdassa määrätty kielto ei koskisi, vaan ne kuuluvat osana valmistajan Autogerman välityksellä valikoidun jakeluverkkonsa kanssa ylläpitämiin sopimusperustaisiin suhteisiin, koska toimenpiteet on liitetty yhteisellä sopimuksella jakelusopimuksen käytännön sisältöön. Euroopan yhteisöjen tuomioistuin on jo asiassa 107/82 AEG vastaan komissio ([151]) todennut, että jakelijan ottaminen mukaan valikoituun jakeluverkkoon tarkoittaa tämän nimenomaisesti tai hiljaisesti hyväksyvän valmistajan noudattamat periaatteet. Myös Volkswagenin ja Audin noudattaman rajoittavan toimituspolitiikan vaikutus, taloudellisessa ja oikeudellisessa yhteydessään tarkasteltuna, toteutuu sopimusjakelijoiden kanssa tehtyjen jälleenmyyntisopimusten myötä. Rajoittava toimituspolitiikka muuttaa Volkswagenin, Audin, Autogerman ja jakelijoiden välisiä sopimussuhteita. Valmistajat eivät enää suorita jakelijoiden antamia tilauksia. Tässä yhteydessä viitataan myös yhteisöjen tuomioistuimen tuomioon aiheeseen liittyvässä asiassa 25 ja 26/84 Ford vastaan komissio ([152]), jonka taustalla on samantyyppinen tapaus. Lisäksi saksalaiset ja itävaltailaiset sopimusjakelijat ovat ainakin syyskuusta 1993 alkaen väittäneet Volkswagenille ja Audille, että näiden toimitukset Italian markkinoille ovat rajoitettuja (vertaa asiakirja Rede von Herrn Knief zur Plenum-Veranstaltung mit Herrn Dr. Piëch anläßlich des Europa-Kongresses am 8. September 1993 in Frankfurt (Herra Kniefin puhe herra Piëchin Euroopan kongressin johdosta järjestämän täysistuntotilaisuuden yhteydessä 8. syyskuuta 1993 Frankfurtissa) viitteessä 113 ja *Protokoll der 7. Konferenz des Europäischen Händlerbeirats VW/Audi vom 21. bis 23. April 1994 in Dublin (Dublinissa 21.–23. huhtikuuta 1994 pidetyn Euroopan VW/Audi-jakelijaneuvoston 7. konferenssin pöytäkirja) viittessä 105).*

(129) On merkityksetöntä, noudattivatko sopimusjakelijat vientikieltoa/-rajoitusta valmistajan painostuksesta. Komissio on esittänyt päätöksessä 82/367/ETY (Hasselblad) ([153]), että yhdenmukaistettua menettelytapaa varten riittää, "(...) jos yritys tietoisesti ja omalla päätöksellään sopeuttaa menettelynsä toisen yrityksen toivomusten mukaiseksi; asianomaisen yrityksen vaikuttimilla tai tietoisuudella menettelyn lainvastaisuudesta ei ole tässä merkitystä".

III. **Kilpailun merkittävä rajoittaminen**

1. *Kilpailun rajoittaminen toimenpiteiden tarkoituksena ja seurauksena*

a) Tarkoitus

(130) Vientiä harjoittavien sopimusjakelijoiden jäljittämisjärjestelmän ja siihen liittyvien rangaistusten tarkoituksena on rajoittaa "merkinsisäistä" kilpailua. Italialaisia sopimusjakelijoita on tarkoitus estää käyttämästä hyväkseen esimerkiksi valuuttakurssien vaihteluista johtuvia kilpailuetuja muista jäsenvaltioista olevien sopimusjakelijoiden vahingoksi myymällä ajoneuvoja asiakkaille, joiden kotipaikka ei ole heidän sopimusalueellaan tai Italiassa. Erottavana tekijänä otetaan huomioon vain se, onko asiakkaan kotipaikka sopimusalueen tai Italian sisä- vai ulkopuolella, mutta ei sitä, ovatko he kuluttajia, näiden toimeksiannosta toimivia välittäjiä jakeluverkkoon kuuluvia toisia sopimusjakelijoita vai jakeluverkon ulkopuolisia riippumattomia jälleenmyyjiä. Tämä johtaa markkinoiden jakamiseen.

(131) Kilpailun rajoittamisen tarkoituksellisuus ilmenee sekä toimenpiteiden liittämisestä toisiinsa että myös itse yksittäisistä toimenpiteistä:

i) Toimenpiteiden toisiinsa liittämisen kilpailua rajoittava tarkoitus

Toimenpiteiden toisiinsa liittämisen tarkoitus, rinnakkaisviennin tai — kuten Volkswagen, Audi ja Autogerma usein sanovat — jälleenviennin estäminen käy ilmi seuraavasta 1.3.1993 päivätystä Volkswagenin sisäisestä muistiosta "Re-Exporte" (Jälleenviennit) (katso myös viite 102 sekä siinä oleva käännös):

"...

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) Myös Autogerman 26.9.1994 päivätty kirje Volkswagen AG:lle "Measures to control and prevent re-export" (Jälleenviennin valvonta- ja estämistoimenpiteet) (vertaa edellä 1 luvun C.I jakso ja viite 14 sekä siinä oleva käännös) puhuu selvää kieltä:

"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) Nämä asiakirjat osoittavat, että toimenpiteiden liittäminen toisiinsa johtuu Volkswagenin, Audin ja Autogerman noudattamasta strategiasta, jolla on tarkoitus varmistaa, että rinnakkaistuonti Italiasta vähenee merkittävästi. Valmistajat haluavat näin vaikuttaa markkinoilla vallitsevaan tilanteeseen ja määrätä, miten markkinat saavat kehittyä. Audin nimenomaisena tavoitteena on viennin rajoittaminen alle 100 ajoneuvoon kuukaudessa (vertaa viitteessä 58 mainittu käsin kirjoitettu asiakirja) tai helmikuussa 1995 todetun harmaatuonnin/jälleentuonnin määrän puolittaminen kuudessa kuukaudessa. Liittämällä toimenpiteet toisiinsa tämä tavoite piti saavuttaa syyskuuhun 1995 mennessä (vertaa viitteessä 59 mainittu 3.2.1995 päivätty myyntialueita koskevan neuvottelun pöytäkirja).

(134) Toimenpiteiden toisiinsa liittämisen kilpailua rajoittava tarkoitus ilmenee erityisen selvästi esimerkiksi bonus- ja marginaalijärjestelyjen liittämisestä rajoittavaan toimituspolitiikkaan (vertaa viitteessä 123 mainittu 10.2.1995 päivätty asiakirja "Maßnahmenprogramm"): Bonus ja marginaali ovat jakelijan taloudelliset laskentaperusteet hänen suhteuttaessaan yrityksessään keskenään ajoneuvon myynnin ja siihen liittyvät kustannukset (myyntihenkilöstö, esittelytila). Bonus ja marginaali sisältävät myös hinnallisen liikkumavaran, joka jakelijalla on käytettävissään neuvotteluissa asiakkaiden kanssa. Jos jakelija tietää, että myydessään ajoneuvon sopimusalueensa ulkopuolelle hän menettää kolmen prosentin bonuksensa, hän luopuu tällaisista kaupoista ainakin niin kauan, kun hän saa myytävänään olevat ajoneuvot kaupaksi omalla sopimusalueellaan. Marginaalijärjestelyllä on

sama, vaikkakin ankarampi tarkoitus, koska jakelijat saavat jokaisesta muille kuin omalta sopimusalueeltaan oleville asiakkaille myydystä ajoneuvosta lähes 40 prosenttia alhaisemman (5 prosenttiyksikköä 13 prosentin marginaalista) tuoton yhdessä 50 prosenttia alhaisemman bonuksen kanssa (VWn osalta) (vertaa viitteessä 123 mainittu 10.2.1995 päivätty asiakirja "Maßnahmenprogramm") tai 33 prosenttia alhaisemman (5 prosenttiyksikköä 15 prosentin marginaalista) tuoton yhdessä 44 prosenttia alhaisemman bonuksen kanssa (Audin osalta). Hän ei voi myöskään kilpailukykyään menettämättä vastaavasti nostaa ajoneuvon hintaa siirtääkseen taloudellisen tappionsa asiakkaalle. VWn ja Audin noudattaman rajoitetun toimituspolitiikan vuoksi sopimusjakelijat eivät voi ottaa vastaan ostotarjouksia kuluttajilta, jotka tulevat heidän sopimusalueensa ulkopuolelta.

ii) Yksittäisten toimenpiteiden kilpailua rajoittava tarkoitus

(135) Volkswagenin, Audin ja Autogerman sopimusjakelijoihinsa kohdistamia toimenpiteitä vientikiellon/-rajoituksen ylläpitämiseksi ei ole pidettävä kilpailua rajoittavina ainoastaan toisiinsa liitettyinä, vaan ne ovat myös kukin yksinään puolueettomasti tarkastellen omiaan sammuttamaan italialaisten jakelijoiden mielenkiinnon harjoittaa vientiä.

(136) — Bonusten maksun rajoittaminen myyntialueen sisälle tapahtuneeseen myyntiin, josta on sovittu jakelusopimuksen "Convenzione B" -lausekkeessa, vie sopimusjakelijoiden mielenkiinnon toimittaa kuluttajille, näiden toimeksiannosta toimiville välittäjille tai muille jakeluverkkoon kuuluville muiden sopimusalueiden sopimusjakelijoille. Komissio on jo todennut päätöksessä 85/617/ETY (Sperry New Holland) ([154]), että bonuksia koskevat sopimukset tai käytännöt, joihin sisältyvän ehdon mukaan asiakas ei saa myydä ostamaansa tuotetta, ovat kiellettyjä. Tämän toimenpiteen kilpailua rajoittava tarkoitus ilmenee jo jakelusopimuksen vastaavasta kohdasta. Tätä sopimuksen määräystä ei tarvitse välttämättä myös noudattaa ([155]). Tosiasiallisesti tapahtunut bonuksen maksamisesta kieltäytyminen myyntialueen ulkopuolelle myydyistä autoista ainakin syyskuusta 1993 alkaen vahvistaa tätä kilpailua rajoittavaa tarkoitusta. Bonuksen maksamisesta kieltäytyminen on — Autogerman oman näkemyksen mukaan (vertaa viitteessä 14 ja 1 luvun C.I jaksossa mainittu 21.9.1994 päivätty kirje) — rankaisutoimi, jonka tarkoituksena on ehkäistä yhteisön sisäistä kauppaa.

(137) — Bonuksen maksamisesta kieltäytyminen lisäksi käyttöön otetulla marginaalijärjestelyllä on sama tarkoitus. Marginaalijärjestön kilpailua rajoittava tarkoitus ilmenee jo aluksi rajoitetuksi ajaksi käyttöön otetusta järjestelystä (katso viitteessä 85 mainittu 2.11.1994 päivätty kiertokirje). Sopimusjakelijoiden toimintavapautta rajoittaa, että myydessään sopimusalueensa ulkopuolelle heidän on pelättävä Autogerman toimenpiteitä kuten esimerkiksi marginaalin jälkeenpäin tapahtuvaa pienentämistä. Komissio on vahvistanut tämän käsityksen monissa päätöksissään ([156]). Marginaalijärjestelyä käytettiin kuitenkin 30.4.1995 jälkeen edelleen (vertaa viitteessä 81 mainittu 21.8.1995 päivätty asiakirja "Maßnahmen zur Reduzierung von Grauexporten" (Toimenpiteet harmaaviennin vähentämiseksi ja viitteessä 86 mainittu asiakirja).

(138) Audi toteaa marginaali- ja bonusjärjestelyjen tarkoituksena 23.11.1994 päivätyssä herra Diaz Ruizin Audin johtokunnan puheenjohtajalle herra Demelille osoittamassa sisäisessä muistiossa (katso viitteessä 93 mainittu asiakirja ja siinä oleva käännös):

"... 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) — Horisontaalisten toimitusten kiellon tarkoituksena on estää tavaroiden liikkuminen rajojen yli italialaisten sopimusjakelijoiden ja toisten jäsenvaltioiden sopimusjakelijoiden välillä ja estää markkinoiden toimiminen tässä kaupan portaassa. Näin on mahdollista pitää yllä osittain huomattavia eroja VW- ja Audi-merkkisten moottoriajoneuvojen hinnoissa yhteismarkkinoiden sisällä (vertaa 1 luvun B.II jakso). Komissio ja Euroopan yhteisöjen tuomioistuin ovat aina korostaneet horisontaalisten toimitusten estämisen tai kiellon olevan 85 artiklan 1 kohdan vastaisia ([157]).

(140) — Jakelijat olivat Autogerman kehotuksen vuoksi velvollisia hankimaan sopimusalueen ulkopuolelle suuntautuvan myynnin yhteydessä (vertaa erityisesti viitteissä 70 ja 143 mainitut asiakirjat) maahantuojan ennalta antaman suostumuksen. Näin Autogerma on rajoittanut sopimusjakelijoiden sopimusvapautta rajoittaakseen jakeluverkon sisäistä kilpailua.

(141) — Volkswagenin ja Audin Italian markkinoilla käyttöön ottaman rajoitetun toimituskäytännön tarkoituksena on — kuten edellä 2 luvun A.II.1 jaksossa on esitetty — rajoittaa italialaisten jakelijoiden toiminta kunkin omalle sopimusalueelle. Rajoitetun toimituskäytännön tarkoituksena ei ole purkaa italialaisiin jakelijoihin osittain kohdistuvaa varastointipainetta (eli ajoneuvojen määrää, joka jakelijan oli valmistajan kehotuksesta tältä ostettava) näiden taloudellisten rasitusten lieventämiseksi; sillä oli pikemminkin vältettävä se, että tämä varastointipaine mitätöisi vientikiellon/-rajoituksen merkityksen. Todisteena tästä viitataan viitteessä 107 mainittuun asiakirjaan. Autogerma on maininnut rajoitetun toimituskäytännön kilpailua rajoittavan tarkoituksen 13.6.1994 päivätyssä Audille osoitetussa kirjeessään "Export aus Italien" (Vienti Italiasta) (vertaa viite 62 ja 2 luvun A.II.1 jaksossa oleva ote). Rajoitettua toimituskäytäntöä ei voida perustella myöskään toimitusvaikeuksilla, sillä tämä toimenpide koski vuoden 1993 lopusta alkaen kaikkia malleja ja sitä sovellettiin tiukennettuna uusiin malleihin VW Polo tai Audi A 4. Audi peruutti helmikuussa 1995 tilauksen, joka koski 8 000 kappaletta Audi A 4-mallia. Kun Autogerma valitti Audille kyseisestä peruutuksesta, Audi vahvisti Italian markkinoita koskevan rajoitetun toimituskäytännön olemassaolon. Tästä todetaan Audin asettaman työryhmän 6.2.1995 päivätyssä sisäisessä muistiossa (katso viite 109):

"Lieferung von weiteren 8 000 Fahrzeugen für den italienischen Markt

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

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

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

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

(142) — Autogerma käytti hyväkseen, Volkswagenin ja Audin ollessa asiasta tietoisia, jakelijoiden pelkoa jakelusopimusten irtisanomisesta painostaakseen näitä pitämään yllä vientikieltoa/-rajoitusta. Jakelusopimus voidaan sanoa syytä ilmoittamatta irti vähintään vuoden irtisanomisajalla (vertaa viitteessä 83 mainittu jakelusopimuksen § XXI, 1 artikla). Autogerma sanoikin irti jakelusopimukset sellaisten jakelijoiden kanssa, jotka olivat harjoittaneet myyntiä vientiin (vertaa viitteessä 125 mainittu, 10.2.1995 päivätty asiakirja "Besuch bei Autogerma [Vierailu Autogermassa]"ja 1 luvun C.II.6 jakso). Jos valmistaja/maahantuoja käyttää valikoivaa jakelusopimusta välineenä kanssaan taloudellisessa riippuvuussuhteessa olevan sopimusjakelijan sopimusvapauden rajoittamiseksi, tämä on EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua kilpailun rajoittamista. Komissio on vahvistanut tämän tulkinnan jo päätöksessä 82/367/ETY (Hasselblad) ([158]).

(143) — Autogerma sopi — valmistajan tietäen — jakelijoiden kanssa siitä, että kuluttajilta vaaditaan sitoumus. Sopimuksen mukaan kukin kuluttaja pakotetaan antamaan sitoumus, joka rajoittaa hänen oikeuttaan käyttää omaisuuttaan mielensä mukaan. Kyseinen menettelytapa on EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua kilpailun rajoittamista. Yhteisöjen tuomioistuin on lausunut tähän liittyen: "Tuomioistuimen käsityksen mukaan toimitussopimuksissa olevat lausekkeet, jotka rajoittavat ostajan vapautta käyttää toimitettua tavaraa omien taloudellisten etujensa mukaisesti, ovat Euroopan talousyhteisön perustamissopimuksen 85 artiklan vastaisia ([159]).

b) Seuraus

(144) Toimenpiteiden seurauksena on ajoneuvojen rajojen yli tapahtuvan myynnin rajoittuminen. Sopimuskauppiaille ilmoitettiin toistuvasti, (vertaa viitteessä 15 mainittu, 26.9.1994 päivätty ja 1 luvun C.I jaksossa siteerattu kirje *"Measures to control and prevent reexport"* (Jälleenviennin valvonta- ja estämistoimenpiteet); vertaa viitteessä 18 mainittu ja 1 luvun C.I jaksossa siteerattu asiakirja), että ne saavat myydä vain oman myyntialueensa sisäpuolelle. Niiden oli varauduttava rikkomusten tapahtuessa edellä kuvattuihin rangaistuksiin. Sopimusjakelijat ovat noudattaneet Autogerman ohjeita ja kieltäytyneet myymästä asiakkaille, joiden asuintai sijaintipaikka on niiden sopimusalueen ulkopuolella (riippumatta siitä, ovatko kyseiset asiakkaat kuluttajia, näiden toimeksiannosta toimivia välittäjiä, jälleenmyyntiverkkoon kuuluvia muita sopimusjakelijoita vai jakeluverkon ulkopuolisia riippumattomia jälleenmyyjiä). Edellä 1 luvun D jaksossa on

esitetty, että sopimusjakelijat perustelivat kieltäytymistään myydä VW/Audi-merkkisiä ajoneuvoja kuluttajille valmistajan tai päämaahantuojan vientikiellolla (vertaa 1 luvun D.I jaksossa mainitut asiakirjat ja viitteet 130, 132, 134, 135, 136, 138 ja 140). Sopimusjakelijat kieltäytyivät monessa tapauksessa myymästä kuluttajille sillä perusteella, että myydessään ajoneuvon vientiin heitä uhkasivat päämaahantuojan rankaisutoimenpiteet (kuten edellä, viite 137) ja lisäksi jakelusopimuksen irtisanominen (kuten edellä, viite 132). Sopimusjakelijat vastasivat myös vakiosisältöisillä kirjeillä myyntialueensa ulkopuolelta saamiinsa asiakkaiden kyselyihin, vaikka kysymyksessä olivat ilmeisesti kuluttajat; niissä vedottiin pitkiin toimitusaikoihin ja kehotettiin olemaan ostamatta ajoneuvoa kyseiseltä jakelijalta (vertaa 1 luvun D.III jaksossa mainitut asiakirjat ja viitteet 145 ja 147). Komissiolla on hallussa asiakirja, jonka mukaan sopimusjakelija on yrittänyt ostaa takaisin sopimusalueensa ulkopuolella asuvalle kuluttajalle jo luovutetun ajoneuvon ja selittänyt toimintaansa Autogermalle valittaen tämän ajoneuvon myynnistä valmistajalle aiheutunutta haittaa (vertaa 1 luvun D.III jaksossa siteerattu asiakirja ja viite 144).

(145) Autogerman kertomuksessa Audille ilmoitettiin toteutettujen toimenpiteiden johtaneen vietyjen VW/Audi-merkkisten ajoneuvojen määrän erittäin jyrkkään laskuun (kuten edellä, viite 148). Myös Volkswagenin, Audin ja Porschen Itävallan päämaahantuoja vahvisti 27.3.1995 päivätyssä kirjeessään Audille toimenpiteiden markkinoiden toimintaa estävät seuraukset (katso viite 31 ja siinä oleva käännös):

"... 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) Loppupäätelmä

(146) Volkswagen, Audi ja Autogerma ovat pyrkineet toteuttamillaan toimenpiteillä vientikieltoon/-rajoitukseen ja myös saaneet sen aikaan. Sekä toimenpiteiden liittäminen toisiinsa että myös yksittäiset toimenpiteet vaikuttavat kilpailua rajoittavasti.

2. *Kilpailun merkittävä rajoittaminen*

(147) Volkswagenin ja Audin markkinaosuudet yhteisön uusien moottoriajoneuvojen markkinoilla ovat huomattavat (vertaa 1 luvun A.III jakso). Volkswagenin ja Audin markkinaosuudet otettiin huomioon yhdistettyinä, koska Audi noudattaa Volkswagenin tytäryhtiönä tämän kanssa yhdenmukaistettua markkinastrategiaa. Tässä yhteydessä viitataan komission löytämään 30.8.1993 päivättyyn keskustelumuistioon "Preisharmonisierung" (Hintojen yhdenmukaistaminen) (ks. viite 105 ja siinä oleva käännös). Tässä keskustelumuistiossa on yhteenveto Volkswagenin ja Audin käymän neuvottelun tuloksista harmaiden markkinoiden lähinnä Italiasta tulevien tavaravirtojen pysäyttämiseksi. Kohdassa "IV Weiteres Vorgehen" (IV Tuleva menettely) todetaan seuraavaa:

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

(148) Hintaerot Italian ja muiden jäsenvaltioiden välillä ovat vuodesta 1993 alkaen olleet huomattavat. Tämä käy ilmi 1 luvun B.II jaksossa olevasta katsauksesta. Italian ja erityisesti Saksan ja Itävallan väliset hintaerot ovat pienentyneet vuoden 1996 aikana. Tämä johtuu muiden tekijöiden ohella (esimerkiksi Volkswagenin ja Audin toimeenpanemat hinnankorotukset) liiran vahvistumisesta. Siksi taloudellinen kiinnostus harjoittaa Italiasta tuotavien ajoneuvojen rinnakkaiskauppa vähenee. Volkswagenin ja Audin Autogerman välityksellä käyttöön ottamien toimenpiteiden tarkoitus pysyy kuitenkin muuttumattomana. Toimenpiteet voivat osoittautua jälleen tehokkaiksi, jos hintaerot nousevat valuuttakurssien muutosten tai muiden tekijöiden vuoksi. Kilpailun rajoittaminen yhteismarkkinoilla pysyy näin ollen mahdollisesti merkittävänä.

IV. **Merkittävä jäsenvaltioiden välisen kaupan estäminen**

(149) Jäsenvaltioiden väliseen kauppaan vaikutetaan, koska Volkswagenin ja Audin määräämä vientikielto/-rajoitus rajoittaa rajojen yli käytävää kauppaa. Toisaalta Italian markkinoiden toiminta mahdollisina lähdemarkkinoina käy mahdottomaksi ja toisaalta tämän viennin kohdemarkkinat, joilla hintataso on selvästi korkeampi ja jollaisia ovat esimerkiksi Saksan ja Itävallan markkinat, tulevat suojatuiksi kyseiseltä rinnakkaisvienniltä.

(150) Kuten 1 luvun B.I jaksossa on esitetty, todellisen ja mahdollisen rinnakkaisviennin määrä on huomattava. Näin ollen vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kauppaan on merkittävä.

V. **Loppupäätelmät**

(151) Volkswagen ja Audi ovat Autogerman välityksellä yhdessä sopineet italialaisten sopimusjakelijoiden toteuttamasta vientikiellosta/-rajoituksesta, jonka mukaan sopimusjakelijat velvoitetaan olemaan myymättä VW ja Audi-merkkisiä ajoneuvoja oman sopimusalueensa ulkopuolelle.

(152) Laittomaan tavoitteeseen rinnakkaiskaupan estämiseksi tai rajoittamiseksi pyritään kirjallisella sopimuksella. Valmistajien ja maahantuojan toteuttamat toimenpiteet ovat osa sopimussuhteita, jotka ovat voimassa Autogerman välityksellä valmistajien ja niiden valikoituun jakeluverkkoon kuuluvien jakelijoiden välillä.

(153) Kysymyksessä on merkittävä kilpailun rajoittaminen, joka vaikuttaa merkittävällä tavalla jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Näin ollen kyseisellä toiminnalla rikotaan 85 artiklan 1 kohdassa määrättyä kieltoa vastaan.

B. ***85 artiklan 3 kohta***

I. **Ryhmäpoikkeusasetukset (ETY) N:o 123/85 ja (EY) N:o 1475/95**

(154) Komission asetus (ETY) N:o 123/85 ([160]) oli voimassa 1 päivän heinäkuuta 1985 ja 30 päivän kesäkuuta 1995 välisen ajan. Se korvattiin komission asetuksella (EY) N:o 1475/95 ([161]). Asetuksen (EY) N:o 1475/95 13 artiklassa säädetään, että asetuksen N:o 123/85 säännöksiä sovelletaan edelleen 30 päivään syyskuuta 1995 asetuksen (EY) N:o 1475/95 7 artiklassa säädetään, että asetuksen (ETY) N:o 123/85 säännöksiä sovelletaan 30 päivään syyskuuta 1996 jälleenmyyntiä koskeviin sopimuksiin, jotka ovat jo voimassa 1 päivänä lokakuuta 1995 ja jotka täyttävät komission asetuksessa (ETY) N:o 123/85 säädetyt poikkeusta koskevat edellytykset. Näin ollen tarkasteltavana olevaa tapausta on arvioitava 1 päivään lokakuuta 1996 yksinomaan asetuksen (ETY) N:o 123/85 säännösten perusteella. Asetuksen (EY) N:o 1475/95 säännöksiä sovelletaan rajoituksetta 1 päivästä lokakuuta 1996.

(155) Asetuksessa (ETY) N:o 123/85 ja asetuksessa (EY) N:o 1475/95 ei säädetä poikkeuksen soveltamisesta vientikieltoon/-rajoitukseen, jolla estetään kuluttajien, näiden toimeksiannosta toimivien välittäjien tai muiden jakeluverkkoon kuuluvien jakelijoiden suorittama rinnakkaisvienti.

1. *Asetuksen (ETY) N:o 123/85 3 artiklan 10 kohdan a alakohta*

(156) Asetuksen 3 artiklan 10 kohdan a alakohdassa säädetään, että valmistajalla on oikeus kieltää sopimusjakelijoita toimittamasta sopimustavaroita tai niitä vastaavia tavaroita jälleenmyyjille, jotka eivät kuulu jakeluverkkoon. Ryhmäpoikkeusasetuksessa otetaan näin ollen huomioon valmistajan mielenkiinto suojata valikoitu jälleenmyyntijärjestelmänsä.

(157) Asetus (ETY) N:o 123/85 oli voimassa 1 päivästä heinäkuuta 1985 30 päivään kesäkuuta 1995. Voidaan siis olettaa, että ryhmäpoikkeusasetuksessa tehty ero toisaalta kuluttajille, välittäjille ja jakeluverkkoon kuuluville jakelijoille tapahtuvan myynnin ja toisaalta jakeluverkkoon kuulumattomille jälleenmyyjille tapahtuvan myynnin välillä on tiedossa. Viimeksi mainittuja jälleenmyyjiä kutsutaan usein ”harmaatuojiksi”. Yhtenäistä terminologiaa ei tosin ole olemassa, osittain ”harmaatuonnilla” tarkoitetaan myös kuluttajien ja/tai välittäjien toimesta tapahtuvaa rinnakkaistuontia. Käsite ”jälleentuonti” tarkoittaa tavallisesti kaikenlaista rinnakkaistuontia riippumatta siitä, onko tuojana kuluttaja, välittäjä, muu jakeluverkkoon kuuluva jakelija vai jakeluverkkoon kuulumaton jälleenmyyjä; mutta tässäkään ei voida katsoa olevan olemassa yleisesti hyväksyttyjä nimityksiä.

(158) Jos siis Volkswagenin, Audin ja Autogerman asettama vientikielto/-rajoitus käsittäisi vain toimenpiteet, jotka kohdistuvat yksinomaan ja nimenomaisesti jakeluverkon ulkopuolisiin riippumattomiin jälleenmyyjiin, kyseisiin toimenpiteisiin sovellettaisiin asetuksen (ETY) N:o 123/85 mukaan poikkeusta. Tämä ei kuitenkaan koske käyttöön otettuja toimenpiteitä seuraavista syistä:

(159) Volkswagen, Audi ja Autogerma eivät erota sanavalinnoissaan eikä toimenpiteiden tosiasiallisessa sisällössä toisaalta jakeluverkon ulkopuolisia jälleenmyyjiä ja toisaalta kuluttajia, näiden toimeksiannosta toimivia välittäjiä tai muita jakeluverkkoon kuuluvia jakelijoita.

a) Sanavalinnat

(160) — Kuten 1 luvun C.II.1 jaksossa on esitetty, Volkswagen ei noudattanut yhdenmukaista sanavalintaa, vaan käsitteli harmaa- ja jälleentuontia yhdessä. Todisteena tästä viitataan myös viitteessä 50 mainittuihin asiakirjoihin. Tällä perusteella voidaan päätellä, että kaikki mahdolliset jälleentuonnin muodot kuuluvat vientikiellon toteuttamistoimenpiteiden piiriin.

(161) Volkswagenin toiminta vahvistaa sen, että myös kuluttajia tai näiden toimeksiannosta toimivia välittäjiä on estettävä harjoittamasta jälleentuontia. Volkswagen vahvistaa 4.7.1995 päivätyssä sisäisessä muistiossaan ”Verkauf an europäische Privatkunden und 'echte' Vermittler” (Myynti eurooppalaisille yksityisasiakkaille ja ”aidoille” välittäjille) (katso viite 50 ja siinä oleva käännös), että aito välittäjä, toisin sanoen asetuksen 3 artiklan 11 kohdassa tarkoitettu asianmukaisesti valtuutettu välittäjä aikoi tehdä valituksen Euroopan komissiolle, koska sille ei annettu Autogerman sisäisen ohjeen vuoksi mitään tietoja. Muistiossa kyseistä toimintaa ei pidetä asetuksen mukaisena:

"... Achtung: Entzug der GVO möglich! ..."

(162) Kilpailunvastaisen toiminnan lopettamista ei kuitenkaan ehdoteta, vaan annetaan vain neuvo

"... Aus politischen Gründen müssen hier Wogen geglättert werden"

(163) Volkswagen antoi Autogermalle ohjeet siitä, millaista kielenkäyttöä lopullisia asiakkaita kohtaan on noudatettava (vertaa viite 35). Ohjeiden mukaan on muistutettava, että toimitukset yksityisasiakkaille ovat sallittuja; jos kieltäytymisiä oli aikaisemmin tapahtunut, se voisi johtua vain valitettavasta väärinkäsityksestä, lisäksi ei ketään jakelijaa voi pakottaa myymään tietylle asiakkaalle. Tämä kirje osoittaa, että Volkswagen haluaa luoda vaikutelman, että se toimii kilpailulainsäädännön mukaisesti, vaikka noudattaa lopullisten asiakkaiden suhteen tosiasiallisesti viivytystaktiikkaa eikä kunnioita kuluttajien oikeutta ostaa tavarat sisämarkkinoilla sieltä, mistä haluavat. Volkswagenin sisäinen muistio (katso viitteessä 34 mainittu asiakirja ja siinä oleva käännös) vahvistaa tämän tavoitteen. Siinä sanotaan:

"... 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..."

(164) Jos Volkswagen olisi halunnut jättää kuluttajat vientikiellon/-rajoituksen ulkopuolelle, tällaiset muotoiluohjeet Autogermalle eivät olisi olleet tarpeen eikä olisi tarvittu huomautusta sellaisen vaikutelman välittämisestä, että kuluttajien tai välittäjien harjoittamaa rinnakkaistuontia pyrittäisiin estämään. Koska kyseinen vaikutelma voi syntyä vain kuluttajien esittämien lukuisien valitusten tuloksena, valmistajilla ja maahantuojalla on riittävästi aikaa varmistaa, että tällaisia "väärinkäsityksiä" ei synny jakelijoille. Näin ollen ei tarvita ainakaan sana-valintaa koskevia ohjeita, jos toiminta on kilpailumääräysten mukaista.

(165) Sisäisestä 24.3.1995 päivätystä muistiosta "Reimporte Italien" (katso viite 91) ilmenee, että 16.3.1995 päivätyssä kiertokirjeessä (vertaa viite 68) oleva Autogerman kanta vastaa vain sen "virallista mielipidettä" (vertaa viitteessä 91 mainittu muistio "Reimporte Italien"). Tämä vahvistetaan vielä kerran 9. toukokuuta 1995 päivätyssä sisäisessä muistiossa "Reimporte Italien" (Jälleentuonti Italiasta) (katso viitteen 70 mainittu asiakirja ja siinä oleva käännös):

"... 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) — Audin 14.12.1994 päivätyssä muistiossa "Projektbeschreibung Graumarkt/Reimporte" (Hankekuvaus harmaat markkinat/jälleentuonti) (katso viite 56 ja siinä oleva käännös), joka oli myös esitetty Audi AG:n hallitukselle, tehdään käsitteellinen ero jälleentuonnin ja valtuuttamattomien jälleenmyyjien välillä, mutta samalla todetaan, että kaikenlaista harmaa- ja jälleentuontia on vastustettava:

"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) Hallituksen kokousta 13.2.1995 varten laaditussa 9.2.1995 päivätyssä asiakirjassa "Einleitung von Maßnahmen gegen der Graumarkt/Grauimport-markt" (Toimenpiteiden aloittaminen harmaita markkinoita / harmaatuontimarkkinoita vastaan) (katso viite 57 ja siinä oleva käännös) annetaan seuraava jälleentuonnin määritelmä:

"...

2. Ausgangssituation

Reimporte unterscheiden sich in

a: Quereinkäufe der deutschen Vertragshändler im Ausland

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

(168) Vaikka Audi oli tietoinen käsitteellisen eron tarpeellisuudesta ja näin ollen toisaalta kuluttajien/välittäjien suorittamia ja horisontaalisten ostojen muodossa tapahtuvia ja toisaalta jakeluverkkoon kuulumattomien jälleenmyyjien suorittamia jälleentuonteja koskevien toimenpiteiden välillä tehtävän eron tarpeellisuudesta (vertaa viitteessä 104 mainittu 23.10.1995 päivätty asiakirja "Reimportsituation" (Jälleentuontitilanne), tätä eroa ei tehty asiakirjoissa, joissa käsiteltiin suoraan harmaa/jälleentuonnin torjunta. Tämä viittaa siihen, että kuluttajien/välittäjien Italiasta Saksaan harjoittaman jälleentuonnin torjuminen oli ainakin osana asetettua tavoitetta. Todisteeksi voidaan esittää — edellä siteerattujen lisäksi — myös muita asiakirjoja: 6.4.1995 päivätyssä asiakirjassa Situationsbericht

Grauimporte K-VSK am 6.4.95" (Tilannekatsaus harmaatuontiin K-VSK 6.4.1995) (ks. viite 104 ja siinä oleva käännös) todetaan otsikolla "Organisation" (organisaatio) seuraavaa:

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

(169) Audin 5.2.1995 päivätyssä katsauksessa "Graumarkt Italien" (Italian harmaat markkinat) (vertaa viite 8) kuvataan Italian harmaiksi markkinoiksi Italiassa suoritettujen ajoneuvojen rekisteröintien ja maahantuojien ilmoittamien toimitusten erotusta ottamatta huomioon sitä, onko jälleentuonti tapahtunut jakeluverkkoon kuulumattomien jälleenmyyjien vai kuluttajien/välittäjien toimesta tai horisontaalisina toimituksina. Luottamuksellisessa, 28.9.1995 päivätyssä harmaita markkinoita koskevasta kertomuksesta 9/95 (katso viite 104) esitetään kohdassa "1. Harmaiden markkinoiden / jälleentuonnin nykytilanne ... Saksa" tilasto "Saksassa rekisteröidyt jälleentuontiajoneuvot — yhteensä" ja huomautetaan erityisesti seuraavaa:

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

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

(170) Audi noudattaa lopullisia asiakkaita kohtaan samaa strategiaa kuin Volkswagen: Kuluttajille, jotka valittivat italialaisten Audin välittäjien kieltäytyvän myymästä ajoneuvoja ulkomaille, vastattiin käyttäen yhtenäisiä sanavalintoja (vertaa 1 luvun C.I jakso, viitteessä 32 mainittu asiakirja). Siinä viitattiin ajoneuvojen erilaiseen varusteluun ja vedottiin Volkswagenin käyttämään väitteeseen, että valmistaja ei voinut antaa italialaisille välittäjille määräyksiä siitä, mille kuluttajille ajoneuvoja on myytävä (vertaa viitteessä 33 mainitut asiakirjat). Nämä ensinäkemältä oikeudellisesti moitteettomat muotoilut osoittavat yhdessä muiden tarkastuksen yhteydessä löytyneiden asiakirjojen kanssa tarkasteltuina, että Audi halusi estää ajoneuvojen rinnakkaistuonnin myös kuluttajille ja välittäjille. Jakelijoille oli tehtävä selväksi, että he eivät saaneet ilmoittaa valmistajan tai maahantuojan kieltäneen heitä myymästä kuluttajille (vertaa viitteessä 149 mainittu asiakirja). Kyseiset ilmaisulliset ohjeet eivät olisi olleet tarpeen, jos jakelijoita ei olisi tosiasiallisesti kielletty myymästä muille kuin italialaisille kuluttajille.

(171) — Autogerma korostaa Volkswagenille ja Audille osoitetuissa eri asiakirjoissa, että sen jakelijoita on kielletty myymästä sopimusalueensa ulkopuolelle. Todisteeksi esitetään erityisesti 14.6.1994 päivätty kirje "Parallelexporte" (Rinnakkaisvienti) (vertaa viite 65), 21.9.1994 päivätty kirje (vertaa viite 14, sitaatti edellä 1 luvun C.I jaksossa) ja Autogerman 26.9.1994 päivätty kirje "Measures to control and prevent reexport" (Toimenpiteet jälleenviennin valvomiseksi ja estämiseksi) (vertaa viite 15, sitaatti edellä 1 luvun C.I jaksossa). Autogerma vahvistaa edelleen 13.6.1994 päivätyssä Audille osoitetussa kirjeessään (ks. viite 62 ja siinä oleva käännös), jonka asiaksi on merkitty "Export aus Italien" (Vienti Italiasta):

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

(172) Autogerma korostaa myös sisäisissä muistioissaan, että sopimusjakelijoiden on myytävä autot Italiaan. Eroa ei tehdä riippumattomien jälleenmyyjien ja muiden jakelijoiden välillä, vaan yksinomaan Italian ulkopuolelle ja sisälle myynnin välillä. Osoituksena tästä voidaan esittää erityisesti Autogerman pääjohtajan 28.6.1994 päivätty muistio (ks. viite 97 ja siinä oleva käännös):

"... Oggetto: Non riconoscimento/trattenuta del maggior sconto per vendite fuori zona (compreso esportazioni parallele).

A conferma di quanto già verbalmente anticipato, desidero approvare per iscritto (mia sigla e data), o meno, ogni singolo caso di eventuale successivo riconoscimento di accantonamento/trattenuta di maggior sconto per vendite fuori zona/esportazione parallela.

Ciò è tra l'altro di fondamentale importanza in connessione ai dati statistici sulle consegne ed immatricolazioni pubblicati dalla stampa che, oltre tutto, ci mette in cattiva luce nei confronti del pubblico e rende impossibile un'esatta valutazione della situazione del mercato.

Ricordo ancora una volta che la nostra rete deve vendere i nostri autoveicoli in Italia (ciò oltretutto affinché possa "sopravvivere") e non svolgere attività di "distribuzione" fuori zona.

Come è noto, la Autogerma da molto tempo richiede continuamente alle proprie case madri agevolazioni di forniture, prezzo, equipaggiamenti speciali, ecc. e ciò non può essere "contraccambiato" con una rivendita dei nostri veicoli all'estero.

Qualora necessitassero ulteriori precisazioni in merito, prego rivolgersi al sottoscritto".

(173) Autogerma tekee sopimusjakelijoille lähettämässään kiertokirjeessä (vertaa viitteessä 68 siteeratut asiakirjat) eron kuluttajien/välittäjien ja jakeluverkkoon kuulumattomien jälleenmyyjien välillä, mutta antaa toisissa yhteyksissä sopimusjakelijoiden selvästi ymmärtää, että myynti sopimus-alueen ulkopuolelle — samantekevää kenelle — ei ole toivottavaa:

Erityisesti on viitattava asiakirjaan "Protokoll der Sitzung der Arbeitsgruppe Marketing U.C.A.V. — Autogerma / 27.7.1994" (Pöytäkirja markkinointityöryhmän kokouksesta U.C.A.V. — Autogerma / 27.7.1994) (ks. viitteessä 67 mainittu asiakirja ja siinä oleva käännös):

. . .(Sivu 2, komission huomautus)

"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."

(Sivu 4, komission huomautus)

"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) U.C.A.V. raportoi 21.1.1995 päivätyssä kirjeessä sopimusjakelijoille Autogerman kanssa 20.1.1995 pidetystä kokouksesta (katso viitteessä 66 mainittu asiakirja ja siinä oleva käännös) Golf Variant -mallin osalta:

". . . (sivu 3, komission huomautus)

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

(175) Autogerma vaatii sopimusjakelijoille lähettämässään kirjeessä jakelijoita vahvistamaan sen, että ne tulevat luopumaan sopimusalueensa ulkopuolelle suuntautuvasta myynnistä. Komissio löysi tutkimuksen yhteydessä suuren määrän tällaisia sopimusjakelijoille osoitettuja kirjeitä (vertaa viitteessä 65 mainitut asiakirjat). Esimerkkinä ote 15.11.1993 päivätystä yritykselle Brenner Garage osoitetusta kirjeestä (katso viite 64 ja siinä oleva käännös):

"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) Autogerman käyttämää ilmausta "vendita organizzata" ei ole asetuksen (ETY) N:o 132/85 3 artiklan 10 kohdan a alakohdan italiankielisessä tekstissä eikä Autogerman sopimusjakelijoita varten laaditussa jakelusopimusmallissa (vertaa viitteessä 83 mainittu jakelusopimus). Asiayhteys, jossa Autogerma käyttää ilmausta "Vendita organizzata" osoittaa, että sillä ei yksinomaan tarkoiteta jakelijan sopimukseen perustuvaa velvoitetta olla myymättä sopimuksen piiriin kuuluvia tavaroita asetuksen (ETY) N:o 123/85 3 artiklan 10 kohdan a alakohdassa tarkoitetuille jakeluverkkoon kuulumattomille jakelijoille. Pikemminkin Autogerma liittää ilmauksen "Vendita organizzata" aina sanoihin

"fuori del territorio contrattuale". Tämä käsitteiden yhdistäminen on turhaa, jos tarkoitetaan ainoastaan myyntiä jälleenmyyjille, sillä se on jakelusopimuksen mukaan joka tapauksessa kiellettyä ilman, että jakelusopimuksessa erotetaan, onko kyseisen jälleenmyyjän toimipaikka sopimusalueen sisä- vai ulkopuolella (vertaa viitteessä 83 mainittu Eurocar SpA.:n kanssa tehdyn jakelusopimuksen 3 kohdan viimeinen virke). Lisäksi Autogerma valitsee myös saksankielisissä kirjeissään ilmauksen "außenstehende Verkaufsorganisationen" (ulkopuoliset myyntiorganisaatiot), mikä osoittaa selvästi, että sillä myös tarkoitetaan muita kuin italialaisia VWn ja Audin jakelijoita. Viitattakoon tässä myös 1 luvun C.I jaksossa siteerattuun 21.9.1994 päivättyyn kirjeeseen (vertaa viite 14), jossa sanotaan:

"... Diese Notwendigkeit hat dazu geführt, daß einige Partner, gedrängt von aussenstehenden Verkaufsorganisationen (darunter zahlreiche ausländische Volkswagen- und Audi-Händler), Verkaufsaktivitäten auch in Gebieten tätigen, die weit von der vertraglich festgelegten Zone liegen, manchmal sogar bis ins Ausland ...".

(177) Autogerma käyttää muissa vakiomuotoisissa sopimusjakelijoille lähettämissään kirjeissä vain sanoja "Vendita al di fuori del territorio contrattuale". Todisteeksi viitataan viitteessä 65 mainittuun 20 jakelijalle lähetettyyn kirjeeseen: "Vendita al di fuori del territorio contrattuale", päivätty 24.2.1995 (Autogerma, AG 000263) yhdessä 23.2.1995 päivätyn muistion: "Elenco Concessionari ai quali è stata inviata lettera del 24.2.1995 per vendita fuori dal territorio contrattuale" kanssa. Tässä vakiomuotoisessa kirjeessä Autogerma uhkaa joukkoa sopimusjakelijoita, joiden nimet ilmenevät sisäisen muistion liitteenä olevasta luettelosta, jakelusopimuksen irtisanomisella, jos ne myyvät sopimusalueensa ulkopuolelle. Tämä osoittaa, että Autogerman tarkoituksena on kieltää erotuksetta kaikki myynti sopimusalueen ulkopuolelle riippumatta siitä, ovatko ostajat kuluttajia, välittäjiä, muita sopimusjakelijoita vai riippumattomia jälleenmyyjiä.

(178) Lisäksi ovat tutkimuksen yhteydessä Trentossa, Bolzanossa ja Silandrossa tutkitut jakelijat ilmoittaneet komissiolle, että Autogerma on antanut niille toistuvasti suullisia ohjeita olla tekemättä vientikauppaa. Tämä ohje koski myös kuluttajille tapahtuvaa myyntiä (vertaa viitteessä 63 mainittu asiakirja).

(179) Komissio on vakuuttunut, että Autogerma on valinnut tietoisesti epätarkan muotoilun antaakseen sopimusjakelijoille sen kuvan, että Autogerman kieltämällä "Vendita organizzata fuori del territorio contrattuale" tarkoitetaan myös horisontaalisia toimituksia jakeluverkon sisällä ja toimituksia kuluttajille/välittäjille. Näin vältettiin suora kielto myydä toisille sopimusjakelijoille, kuluttajille ja välittäjille, koska Autogerma tiesi — kuten 1 luvun C.I jaksossa on esitetty —, että jotkut sen strategian piirteet ovat todennäköisesti Euroopan kilpailuoikeuden vastaisia. Valmistajat tukivat Autogerman tätä menettelytapaa ja kehottivat myös varovaisuuteen (vertaa viitteessä 17 mainittu asiakirja).

b) Toimenpiteiden sisältö

(180) — Jakelijoiden valvonnassa ei tehdä eroa riippumattomille jälleenmyyjille ja muille asiakkaille tehtyjen myyntien välillä; pikemminkin on sopimusjakelijan pääsääntöisesti joka kerta sopimusalueensa ulkopuolelle myydessään hankittava Autogerman lupa (vertaa viite 69). Autogermalle yrityksissä suoritettujen tarkastusten tuloksista esitetyt kertomukset sisältävät aina kaikki myynnit sopimusalueen ulkopuolelle (vertaa viitteessä 44 mainitut asiakirjat).

(181) — Bonuksia maksettiin jakelusopimuksen "Convenzione B" -lausekkeen mukaan ainakin vuodesta 1987 alkaen pääsääntöisesti vain sopimusalueen sisäisestä myynnistä ja tammikuusta 1987 alkaen ne tehtiin riippuvaisiksi siitä, että ajoneuvo oli myös rekisteröity sopimusalueella. Tämä rajoitus ei kuulu asetuksessa (ETY) N:o 123/85 säädettyihin poikkeuksiin. Myöskään tässä "Convenzione" -lausekkeessa oleva 15 prosentin sääntö — jonka mukaan bonus maksetaan myös myyntialueen ulkopuolelle suuntautuneesta myynnistä, jos tämän myynnin osuus jakelijan kaikista toimituksista ei ole suurempi kuin 15 prosenttia — ei kuulu asetuksessa (ETY) N:o 123/85 säädettyihin poikkeuksiin. Yksinomaisen ja valikoivan jälleenmyynti-järjestelmän suojaaminen ei edellytä tällaisen säännön olemassaoloa, sillä valmistajan kyseiset edut on jo otettu huomioon asetuksen 3 artiklan 10 kohdassa. Valmistaja voi kieltää sopimusjakelijalta kaiken myynnin jakeluverkkoon kuulumattomille jakelijoille. Valmistaja ei kuitenkaan saa kieltää sopimusjakelijaa myymästä kuluttajille, välittäjille tai toisille jakeluverkkoon kuuluville sopimusjakelijoille. Mainitussa 15 prosentin säännössä ei kuitenkaan tehdä eroa näiden asiakasryhmien välillä, vaan se koskee samalla tavoin myyntiä jakeluverkkoon kuulumattomille jakelijoille, kuluttajille, välittäjille tai muille jakeluverkkoon kuuluville sopimusvälittäjille.

Lisäksi bonusten maksaminen on tosiasiallisesti lopetettu syyskuusta 1993 alkaen (vertaa viitteessä 18 mainittu asiakirja) ilman, että päätökseen vaikuttaisi se, minkätyyppiselle asiakkaalle (toinen sopimusjakelija, kuluttaja, välittäjä, riippumaton jälleenmyyjä) ajoneuvo on myyty vientiä varten.

(182) — Sama koskee myös marginaalijärjestelyä. Autogerma ei erota tässäkään sitä, onko ostaja sopimusjakelija, kuluttaja, välittäjä vai jakeluverkon ulkopuolinen jälleenmyyjä. Ratkaisevaa marginaalin myöntämiselle täydellisenä on yksinomaan se, rekisteröidäänkö ajoneuvo myyjänä toimivan sopimusjakelijan sopimusalueella vai ei (vertaa viitteessä 85 mainitut asiakirjat). Tämä osoittaa sen, että kysymyksessä ei ole vain jakeluverkon ulkopuolisille jälleenmyyjille tapahtuvan myynnin estäminen, vaan kaiken rinnakkaisviennin poistaminen.

(183) — Italian markkinoille suunnattujen rajoitettujen toimitusten tavoitteena on tyydyttää yksinomaan italialaisten asiakkaiden kysyntä (vertaa viitteessä 107 mainittu asiakirja). Näin ollen toimituslähteitä ei suljeta pelkästään riippumattomilta jälleenmyyjiltä, vaan myös kuluttajilta, näiden toimeksiannosta toimivilta välittäjiltä ja muilta sopimusjakelijoilta.

(184) — Horisontaalisten toimitusten kielto koskee sisältönsä mukaisesti vain jakeluverkon sisäistä myyntiä. Näin ollen tämäkään toimenpide ei ole 3 artiklan 10 kohdan a alakohdan mukainen. Volswagen oli tietoinen Autogerman antamasta jakeluverkon sisäisten horisontaalisten toimitusten kiellosta (katso viitteessä 14 mainittu tähän liittyvä Autogerman 21.9.1994 pävätty kirje, josta on sitaatti 1 luvun C.I jaksossa), eikä se lopettanut Autogerman kilpailunvastaista menettelyä. Audi kannatti jakeluverkon sisäisten horisontaalisten toimitusten kieltoa. Autogerma oli vaatinut Audia huolehtimaan siitä, ettei jakeluverkon sisäisiä horisontaalisia toimituksia tapahdu (vertaa viitteessä 116 mainittu asiakirja). Saksalaiset sopimusjakelijat ilmoittivat myös muiden Audin sopimusjakelijoiden tekemistä jälleentuonneista. (Vertaa viitteessä 115 mainitut asiakirjat).

2. *Asetuksen (ETY) N:o 123/85 3 artiklan 11 kohta*

(185) Asetuksen 3 artiklan 11 kohdan mukaan valmistaja voi velvoittaa sopimusjakelijan olemaan myymättä kuluttajille, jotka ovat antaneet välittäjälle toimeksiannon ostaa sopimusvalikoimaan kuuluvan moottoriajoneuvon tai sitä vastaavat tavarat ainoastaan, jos nämä eivät ole antaneet kyseiselle välittäjälle etukäteen valtakirjaa tietyn ajoneuvon ostamiseen ja välittäjän hoitaessa ajoneuvon noutamisen myös sen toimituksen hyväksymiseen. Kyseisen asetuksen 3 artiklan 11 kohta on sen ainoa säännös, joka antaa valmistajalle tai maahantuojalle mahdollisuuden asettaa valmistajan/maahantuojan ja jakelijan välillä tehdyn sopimuksen perusteella kuluttajalle välillisen velvoitteen. Kuluttajalle ei saa asettaa muita velvoitteita, kuten 1 luvun C.II.7 jaksossa kuvattua sitoumusta. Tämä johtuu periaatteesta, että asetuksessa (ETY) N:o 123/85 säädettyjä poikkeuksia kartellikiellosta on tulkittava suppeasti. Tässä yhteydessä viitataan ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomioon asiassa Peugeot ([162]). Voidaan päätellä, että asetuksessa (ETY) N:o 123/85 ei ole säädetty sovellettavaksi poikkeusta Volkswagenin ja Audin Autogerman välityksellä jakelijoille asettamaan velvoitteesen vaatia kuluttajilta tällaista sitoumusta.

3. *Asetuksen (EY) N:o 1475/95 3 artiklan 10 kohdan a alakohta ja 11 kohta*

(186) Volkswagenin, Audin, Autgerman ja italialaisten sopimusjakelijoiden menettelytapaa, jota oli arvioitu asetuksen (ETY) N:o 123/85 3 artiklan 10 kohdan a alakohdan ja 11 kohdan mukaisesti, voitiin 1 päivästä lokakuuta 1996 alkaen arvioida myös asetuksen (EY) N:o 1475/95 3 artiklan 10 kohdan a alakohdan ja 11 kohdan mukaisesti, koska kyseiset kohdat on otettu uuteen asetukseen muuttamattomina.

4. *Asetuksen (EY) N:o 1475/95 6 artikla*

(187) Asetuksen (EY) N:o 1475/95 6 artiklan 1 kohdan 3, 7 ja 8 alakohdan mukaisesti poikkeuksen soveltaminen lopetetaan ilman eri toimenpiteitä, jos osapuolet sopivat sellaisista kilpailun rajoituksista, joihin ei nimenomaan sovelleta poikkeusta. Asetuksen 6 artiklan 1 kohdan 3 alakohdan mukaisissa tapauksissa poikkeuksen soveltamatta jättämistä sovelletaan kaikkiin kyseisissä sopimuksissa oleviin kilpailua rajoittaviin lausekkeisiin; 6 artiklan 1 kohdan 7 ja 8 alakohdan mukaisissa tapauksissa poikkeuksen soveltamatta jättämistä sovelletaan sellaisiin kilpailua rajoittaviin lausekkeisiin, jotka on sovittu valmistajan eduksi (6 artiklan 2 kohta). Kansallisten tuomioistuinten tehtävä on määritellä 6 artiklan soveltamisen siviilioikeudelliset seuraukset.

II. Yksittäinen poikkeus

(188) Komissio voi 85 artiklan 3 kohdan mukaisesti myöntää tiettyjen edellytysten täyttyessä yksittäisen pooikkeuksen 85 artiklan 1 kohdassa määrätystä kiellosta. Tämän poikkeuksen myöntämisen edellytyksenä on kuitenkin, että kyseinen sopimus on asianmukaisesti ilmoitettu ennalta komissiolle. Yksittäisen poikkeuksen myöntäminen ei ole mahdollista koska Volkswagen, Audi ja Autogerma

eivät ole ilmoittaneet mitään toimintaa estävän politiikkansa puitteissa sopimusjakelijoidensa kanssa tekemiään sopimuksia eivätkä nämä sopimukset myöskään kuulu asetuksen N:o 17 4 artiklan 2 kohdan 1 alakohdan soveltamisalaan (sopimuksissa on osallisina useista jäsenvaltioista olevia yrityksiä ja ne koskevat jäsenvaltioiden välistä tavaroiden vientiä ja tuontia).

(189) Vaikka sopimukset olisi ilmoitettu, niihin ei voitaisi soveltaa poikkeusta. Vaikka väitettäisiin, että kyseinen vientikielto/-rajoitus parantaisi tavaroiden jakelua, ei kuluttajalle kuitenkaan jäisi osuutta näin saatavasta hyödystä. Kuluttajilta riistetään mahdollisuus käyttää hyödykseen sisämarkkinoista koituvia etuja ja saada hyötyä eri jäsenvaltioiden välillä vallitsevista moottoriajoneuvojen hintaeroista. Kuluttajien oikeutta ostaa tavaroita sisämarkkinoilla valintansa mukaisesta paikasta rajoitetaan. Tämä kuluttajien vapauden rajoittaminen on ilmeinen, kun sitoumuksen sisältöä havainnollistetaan. Vientikielto/-rajoitus jättää näin ollen vakavalla tavalla ottamatta huomioon 85 artiklan 3 kohdassa määrätyn kuluttajansuojatavoitteen, joka on oleellinen osa yhteisön kilpailusääntöjä.

III. **Loppupäätelmä**

(190) Volkswagenin, Audin ja Autogerman määräämä vientikielto/-rajoitus ei kuulu asetuksen (ETY) N:o 123/85 soveltamisalaan.

(191) Ajanjakson 1 päivästä lokakuuta 1996 osalta Volkswagenin, Audin ja Autogerman määräämä vientikielto/-rajoitus ei kuulu asetuksen (ETY) N:o 1475/95 soveltamisalaan.

(192) Yksittäisen poikkeuksen myöntäminen ei ole mahdollista.

(193) Näin ollen 85 artiklan 1 kohtaa sovelletaan välittömästi.

C. *Volkswagen AG:n vastauksena esittämät perusteet*

I. **Väite sisäisten asiakirjojen todistusvoimaisuuden puuttumisesta**

(194) Die Volkswagen AG ja Audi AG esittävät 12.1.1997 päivätyssä vastaväitteitä koskevassa kannanotossaan, että komissio ei osittain perustele kilpailusääntöjen rikkomisia koskevia vastaväitteitään ulkoisella todistusaineistolla, vaan konsernin sisäisillä kertomuksilla, joissa sellaisia ulkoisia tapahtumia väitetään esintyneen. Koko yrityksen sisällä, erityisesti jakelun ja rahoituksen alueella, mutta myös Autogerman ja valmistajien välillä esitetään olleen eturistiriitoja. TIlanteen väitetään johtaneen usein etunäkökohtien värittämiin kertomuksiin tai liioiteltuihin ehdotuksiin (vertaa kannanoton 6 sivulla oleva 5 kohta). VWn, Audin ja Autogerman välilklä vahdettujen asiakirjojen esitetään kuitenkin kuvastavan vain yrityksen sisäistä keskustelua, jolla ei sellaisenaan ole kartellioikeudellista merkitystä (vertaa kannanoton 5 sivulla oleva 3 kohta).

(195) Näissä väitteissä ei oteta huomioon sitä, että komissio ei esitä vastaväitteitä emo- ja tytäryhtiöiden välisestä 85 artiklan 1 kohdan mukaisten kilpailusääntöjen rikkomisesta. Vain tällaisessa tapauksessa olisi tutkittava kysymystä siitä, voisiko emo/- ja tytäryhtiöiden välisellä kirjeenvaihdolla olla kartellioikeudellista merkitystä. Tarkasteltavana olevassa päätöksessä on kuitenkin kysymys siitä, että Volkswagen AG ja sen tytäryhtiöt Autogerma ja Audi ovat tehneet kilpailuun vaikuttavan sopimuksen tai sopineet kilpailuun vaikuttavista yhdenmukaistetuista menettelytavoista kolmansien yritysten, italialaisten VW/Audi-sopimusjakelijoiden kanssa. Siksi emo- ja tytäryhtiön välistä kirjeenvaihtoa käytetään todisteena näiden kolmansien yritysten kanssa sovitun kilpailuun vaikuttavan yhdenmukaistetun menettelytavan tai kilpailuun vaikuttavan sopimuksen olemassaolosta.

(196) Volkswagen AG:n perustelulla, että yrityksen sisällä olisi vallinnut eturistiriitoja, pyritään kieltämään, että Audi ja Autogerma vastaavat menettelystään Volkswagen AG:lle. Autogerman ja Audin vastuu Volkswagen AG:lle esitetään perusteellisesti 2 luvun F jaksossa, johon tässä viitataan.

(197) Muuten voidaan todeta, että erityisesti 1 luvun C.I jaksossa siteeratuissa asiakirjoissa (vertaa viitteet 14 – 16 ja 18) ei ole kysymys keskustelupapereista, vaan nämä asiakirjat sisältävät pikemminkin jo tehtyjä päätöksiä. Niin esimerkiksi Autogerman 26.9.1994 päivätyssä muistiossa sanotaan (vertaa 22 kappale) "... we confirm herewith the main measures taken by Autogerma to control and prevent reexport" katso käännös viitteestä 15). Myös Autogerman 15.3.1995 päivätyssä muistiossa "Measures to control and prevent reexport" (vertaa viite 18) on yhteenveto toimenpiteistä, jotka on aikaisemmin jo toteutettu.

II. **Väite, jonka mukaan olisi mahdollista vedota Audin palveluksessa olevien lakimiesten salassapitovelvollisuuteen**

(198) Audi on väittänyt jo tutkimuksen yhteydessä — ja toistanut väitteensä 2.11.1995 päivätyssä kirjeessään ([163]) — että tutkimuksen aikoina lakiasiain osastolla ja osastolla MI – 11 jäljennettyjä asiakirjoja ei olisi lupa käyttää. Lakiasiain osastolla toimivat työntekijät ja osaston MI – 11 johtaja vetoavat väitteen mukaan "attorney's privilege" -oikeuteen,

koska he toimivat kaupallisten osastojen neuvonantajina riippumattomien asianajajien ominaisuudessa. Audi myöntää kuitenkin, että kaikilla näillä työntekijöillä on työsuhde Audi AG:n kanssa.

(199) Asetuksen N:o 17 14 artiklan 1 kohdan mukaan komissio voi tutkimusta varten muun muassa tutkia yrityksen liikeasiakirjoja. Liikeasiakirjat ovat sellaisia asiakirjoja, jotka koskevat yrityksen toimintaa asianomaisilla markkinoilla. Asianajajan ja hänen päämiehensä välinen kirjeenvaihto kuuluu näin ollen 14 artiklkassa tarkoitettuihin asiakirjoihin. Asetuksessa N:o 17 suojataan asianajajan ja hänen päämiehensä välisen kirjeenvaihdon luottamuksellisuus, mutta vain sillä ehdolla, että kirjeenvaihtoa käydään ensinnäkin päämiehen puolustuksesta ja sen edistämiseksi ja toiseksi sitä käyvät riippumattomat asianajajat, jotka eivät ole työsopimuksen kautta sidoksissa päämieheen ([164]). Tarkasteltavana olevassa tapauksessa ei kumpaakaan edellytystä ole olemassa. Audi AG ei siis voi vedota "attorney's privilege"-oikeuteen.

III. Harmaatuonnin suurta määrää koskeva väite

(200) Volkswagen AG ja Audi AG esittävät 12.1.1997 päivätyssä vastaväitteitä koskevassa kannanotossaan, että ylivoimaisesti suurin osa Italiasta Saksaan ja Itävaltaan suuntautuvasta jälleenviennistä on ollut yksiselitteisesti kiellettyjä toimituksia verkkoon kuulumattomille jälleenmyyjille. Yksityishenkilöille (mahdollisesti välittäjien kautta) ja VW-Audi-jakelujärjestelmään kuuluville muille jakelijoille suuntautunut myynti ei väitteen mukaan ollut millään tavalla merkittävä (vertaa kannanoton sivu 12 ja seuraavat, kappale 14 ja seuraavat).

(201) Asian oikeudellisen arvioinnin kannalta ratkaisevaa on se, estettiinkö myynti kuluttajille, jotka toimivat joko itse tai välittäjän välityksellä, ja muille VW-Audi-jakelijoille. Näin on (vertaa 2 luvun A jakso ja 2 luvun B.I.1 jakso), vaikka Volkswagen AG:n eduksi katsottaisiinkin, että suurin osa jälleenviennistä tapahtui jakeluverkkoon kuulumattomien jälleenmyyjien toimesta. Vaikka pienikin määrä myyntejä kuluttajille, heidän valtuuttamilleen välittäjille tai muille VW-Audi-jakelijoille estetään, on kysymyksessä 85 artiklan 1 kohdan rikkominen. Kuten 2 luvun A.IV jaksossa on esitetty, jäsenvaltioiden välisen kaupan rajoittaminen on merkittävä.

D. *Rikkomisen kesto*

(202) Rikkominen voidaan osoittaa varmuudella 30 päivästä joulukuuta 1987. Komissio tukeutuu seuraaviin, viitteessä 94 lainattuihin asiakirjoihin: jakelusopimuksen liite: 30 päivänä joulukuuta 1987 päivätty "Convenzione 'B' aggiunta al Contratto di Concessione Autogerma — Prodotti Audi e Volkswagen," (Autogerma/Brenner Garage, BR 168-171); jakelusopimuksen liite: 28 päivänä huhtikuuta 1994 päivätty "Convenzione 'B' aggiunta al Contratto di Concessione Autogerma," (Autogerma, BR-HF 160-171). Nämä asiakirjat sisältävät bonusjärjestelyn. Sen mukaan bonus maksetaan pääsääntöisesti myynnistä sopimusalueen sisäpuolella. Sopimusalueen ulkopuolelle suuntautuneesta myynnistä maksetaan bonus vain sillä ehdolla, että tämä myynti ei ylitä 15 prosenttia jakelijan kaikista toimituksista. Toimenpiteitä rinnakkaisviennin estämiseksi tai rajoittamiseksi tiukennettiin 1 päivästä syyskuuta 1993. Sisäisessä muistiossa "Measures to control and prevent reexport", joka on päivätty 15.3.1995, (asiakirjan sisältöä on siteerattu 1 luvun C.I jaksossa, vertaa myös viite 18) Autogerma esittää yhteenvedon toimenpiteistä ja myöntää, että bonusta ei ole enää 1 päivästä syyskuuta 1993 maksettu mistään sopimusalueen ulkopuolelle suuntautuneesta myynnistä.

Komissiolla on tiedossaan erään toisen Volkswagen AG:ta vastaan nostetun syytteen perusteella, että sitoumusta (vertaa 1 luvun C.II.7 jakso) ei enää 13.6.1996 jälkeen käytetä VW-konsernin kaikkien merkkien osalta kaikissa jäsenvaltioissa.

E. *Asetuksen N:o 17 3 artiklan 1 kohta*

(203) Asetuksen N:o 17 3 artiklan 1 kohdan mukaisesti komissio voi, jos se toteaa hakemuksen perusteella tai omasta aloitteestaan, että perustamissopimuksen 85 artiklan määräyksiä rikotaan, velvoittaa asianomaiset yritykset lopettamaan tällaisen rikkomisen.

Todettujen rikkomisten lopetamiseksi tässä tapauksessa ja ottaen huomioon, että rikkomiset jatkuvat edelleen (vertaa 2 luvun A.III.2 jakso, 2 luvun B.I.4 jakso ja 2 luvun D jakso), italialaisille sopimusjakelijoille on ilmoitettava, että varoitukset, ohjeet ja rangaistukset julistetaan mitättömiksi. Erityisesti on muutettava italialaisten sopimusjakelijoiden kanssa tehdyissä sopimuksissa olevat bonus- ja marginaalijärjestelyt. Kaikille yhteisön sopimuskauppiaille on ilmoitettava, että yhteisön sisäiset horisontaaliset toimitukset ovat luvallisia eikä niistä seuraa minkäänlaisia rangaistuksia.

(204) Rinnakkaisen kaupan estämiseen liittyvän rikkomisen vakavuuden vuoksi on määrättyjen toimenpiteiden tehokkuuden varmistamiseksi tarpeen asettaa asianomaisille yrityksille uhkasakko.

F. ***Kenelle tämä päätös on osoitettu***

(205) Komissio pitää vastuullisena Volkswagen AG:tä. Audi AG on Volkswagen AG:n 98,99-prosenttinen tytäryhtiö ja Autogerma SpA. sen 100-prosenttinen tytäryhtiö. Volkswagen AG on näin ollen vastuussa niiden toiminnasta ([165]). Lisäksi Volkswagen AG oli tietoinen tytäryhtiöidensä toimista: 1 luvun C.II.2 jaksossa on esitetty, että Volkswagen ja Audi halusivat samalla tavoin jakaa jakelijoiden marginaalin, Volkswagen AG hyväksyi Autogerman bonuskäytännön (vertaa 1 luvun C.I jaksossa ja viitteissä 14, 15 ja 16 sekä 1 luvun C.II.2 jaksossa siteeratut Volkswagenille osoitetut kirjeet), sekä Volkswagen että Audi noudattivat Italian markkinoiden rajoitettua toimituskäytäntöä ja näin ollen se oli Volkswagen AG:n hyväksymä (1 luvun C.II.4 jakso), horisontaalisia toimituksia koskeva kielto oli Volkswagen AG:n hyväksymä (vertaa 1 luvun C.I jaksossa, viitteessä 15 ja 1 luvun C.II.5 jaksossa mainitut kirjeet). Volkswagen ja Audi valvoivat kumpikin oman merkkinsä jälleentuonteja (vertaa 1 luvun C.I jakso). Volkswagen AG tiesi, että Autogerma sopi sopimusjakelijoiden kanssa sitoumuksien vaatimisesta kuluttajilta (vertaa 1 luvun C.II.7 jakso). Myös kuluttajien kohtelussa noudatettiin samanlaista viivytystaktiikkaa (vertaa 1 luvun C.I jakso). Autogerman toiminta sopimusjakelijoita kohtaan oli Volkswagen AG:n tiedossa ja hyväksymää.

G. ***Asetuksen N:o 17 15 artikla***

(206) Asetuksen N:o 17 15 artiklan 2 kohdan mukaisesti komissio voi määrätä kyseisen artiklan säännösten puitteissa sakkoja, jos yritykset ovat rikkoneet tahallisesti tai tuottamuksellisesti 85 artiklan 1 kohdan määräyksiä.

(207) Komissio katsoo, että käsiteltävänä olevassa tapauksessa Volkswagen AG:lle on asianmukaista määrätä sakko. Audi AG:lle ja Autogerma SpA.:lle ei määrätä sakkoa, koska niiden toiminta on Volkswagen AG:n vastuulla.

(208) Italialaiset sopimusjakelijat ovat Volkswagenin, Audin ja Autogerman kanssa rinnakkaisviennin estämiseksi tai rajoittamiseksi tehdyn sopimuksen osapuolina sopimuskumppaninsa käyttöön ottaman rajoittavan toimintaperiaatteen uhreja ja suostuneet noudattamaan sitä painostuksen alaisina. Jakelijat eivät ole toimineet asiassa aktiivisesti. Siksi komissio ei määrää niille sakkoa.

(209) Komission on sakkoa määrätessään otettava huomioon kaikki asiaan vaikuttavat olosuhteet ja erityisesti rikkomuksen vakavuuden ja keston. Rikkomuksen vakavuus riippuu sen laadusta, vaikutuksista markkinoihin sekä kyseisten markkinoiden suuruudesta.

(210) Kuluttajien harjoittaman moottoriajoneuvojen rinnakkaisviennin sekä jakeluverkon sisäisten toimitusten estäminen rajoittaa tavoitetta luoda yhteismarkkinat, joka on yksi perustamissopimuksen perusperiaatteista, ja se on jo tästä syystä luokiteltava erityisen vakavaksi.

(211) Komissio on jo tutkimut lukuisia rinnakkaistuonnin estämistapauksia ja tällaisiin tapauksiin sovellettavat säännöt on vahvistettu jo useita vuosia sitten.

(212) Volkswagen-konsernilla on kaikista moottoriajoneuvojen valmistajista suurin markkinaosuus Euroopan yhteisössä.

(213) Rikkomuksella on ollut välittömiä vaikutuksia uusien moottoriajoneuvojen myynnin markkinoihin Italiassa vaikeuttaen merkittävästi ja jopa väliaikaisesti täysin estäen ajoneuvojen myynnin kuluttajille rinnakkaisvientiä varten. Vastaavasti rikkomuksella on myös ollut vaikutuksia uusien ajoneuvojen markkinoihin erityisesti Saksassa ja Itävallassa mutta myös kaikkien muiden jäsenvaltioiden markkinoihin. Näillä markkinoilla toimivia jakelijoita on suojattu Italiasta tulevalta hintakilpailulta.

(214) Volkswagen AG oli tietoinen siitä, että toimenpiteiden tarkoituksen oli tai vähintäänkin ne mahdollistavat kuluttajien ja välittäjien harjoittaman ajoneuvojen Italiasta tapahtuvan rinnakkaisviennin estämisen ja että ne rajoittavat kilpailua. Volkswagen AG oli myös tietoinen siitä, että sen toiminta rikkoi 85 artiklaa. Tämä käy selville 23.2.1995 päivätystä sisäisestä muistiosta "Reimporte Italien" (jälleentuonti Italiasta), (vertaa viite 80). Sen mukaan Volkswagen oli selvillä marginaalikäytännön vaikutuksesta ja piti itse tätä järjestelyä "hyvin alttiina sakoille". Tämän käytännön harkittu luonne tulee esiin myös jakelijoiden valvomista ja rankaisemista koskevista toimenpiteistä. Eräässä Audi AG:n tiedonannossa (vertaa viite 17) todetaan, että Italiassa toteutettujen toimenpiteiden "yhdistäminen jälleentuonnin estämiseen ..." "merkitsee tiettyä riskiä" ja ehdottaa, että toimenpiteistä "tiedotettaisiin suullisesti eri alueilla". Lisäksi vientikiel-

toa/-rajoitusta koskevat tai siihen liittyvät asiakirjat luokiteltiin aina ”luottamuksellisiksi” tai ”erittäin luottamuksellisiksi” (vertaa 1 luvun C.II.1 jakson b kohta ja viitteissä 74—77 mainitut asiakirjat). Edellä olevasta voidaan päätellä, että Volkswagen AG on syyllistynyt 85 artiklan 1 kohdan rikkomiseen tahallisesti ([166]).

(215) Volkswagenin rikkomus on kaiken kaikkiaan erittäin vakava 85 artiklan rikkominen. Edellä mainittu koskee sekä 31.12.1987 aloitettua bonuskäytäntöä (katso 73 kappaleesta eteenpäin), että vuosien 1993 ja 1995 välisenä aikana toteutettuja vahvistavia toimenpiteitä (katso 82—99 kappale), joiden tarkoituksena oli edelleen vaikeuttaa tai estää rinnakkaiskauppaa. Tästä syystä on määrättävä sakko, joka asianmukaisella tavalla rankaisee tehdystä erittäin vakavasta rikkomuksesta ja ennalta ehkäiseen rikkomuksen toistumisen. Komissio katsoo, että 50 miljoonaa ecua on asianmukainen määrä, jonka pohjalta sakon suuruus määrätään.

(216) Toinen sakon suuruuteen vaikuttava tekijä on asetuksen N:o 17 15 artiklan 2 kohdan mukaan rikkomisen kesto. Volkswagenin rikkomus on todettavissa ainakin 30 päivästä joulukuuta 1987 alkaen. Rikkomusta ei ole tähän päivään mennessä kokonaan lopetettu.

(217) Yli kymmenen vuoden ajan toteutettu rikkomus on kestoltaan hyvin pitkäaikainen. Asetuksen N:o 17 15 artiklan 2 kohdan ja EHTY:n perustamissopimuksen 65 artiklan 5 kohdan mukaisesti määrättävien sakkojen laskennasta annettujen suuntaviivojen (EYVL C 9, 14.1.1998, s. 3) mukaan rikkomisen vakavuuden perusteella määräytyvää määrää voidaan korottaa enintään 10 prosenttia jokaiselta vuodelta, jonka rikkomus kestää. Vuodesta 1988 vuoteen 1992 sekä vuoden 1997 osalta komissio katsoo 5 prosentin lisäyksen jokaiselta vuodelta olevan perusteltu. Rikkomuksen intensiteetti lisääntyi vuosina 1993—1996, jona aikana toteutettiin lukuisa joukko vahvistavia toimenpiteitä. Sen vuoksi komission mielestä on perusteltua tehdä näiden vuosien osalta enimmäismääräinen korotus eli 10 prosenttia vuotta kohden. Tästä syystä on perusteltua korottaa edellä 215 kappaleessa mainittua määrää 35 miljoonalla eculla siten, että sakon perusmäärä on 85 miljoonaa ecua.

(218) Lisäksi sakon suuruutta määrättäessä on otettava huomion raskauttavat ja lieventävät olosuhteet.

(219) Komissio on erityisesti juuri Italian tilanteen osalta huomauttanut Volkswagenille kahdessa kirjeessä (pääosaston IV 24.2.1995 päivätty kirje (D/12803) ja 2.5.1995 päivätty kirje (D/15797)), että rinnakkaisviennin estämien tai rajoittaminen Italiasta on yhteisön kilpailusäännösten vastaista. Komission tarkastuksen yhteydessä löytämästä 24.3.1995 päivätystä muistiosta ”Reimporte Italien” (vertaa viite 91) käy ilmi, että VW:n ja Audin välillä käytiin neuvotteluja ainakian komission ensimmäiseen kirjeeseen liittyen ilman että mainitut yritykset olisivat tehneet siitä oikeudellisesti tarpeellisia johtopäätöksiä. Autogerma tosin lähetti jakelijoileen 16.3.1995 päivätyn kiertokirjeen (vertaa viite 68), josta kopio toimitettiin myös komissiolle. Kirjeessä jakelijoita muistutettiin asetuksen (ETY) N:o 123/85 sekä asianomaisten jakelusopimusten määräyksistä. Tosiasiassa ei kuitenkaan huolehdittu aikaisemmin toteutettujen kuluttajiin ja näiden valtuuttamiin välittäjiin kohdistuneiden myynnin esteiden poistamisesta. Varsinkaan jakelusopimuksia ei ole vastaavasti muutettu. Se, että Volkswagen ei lopettanut rikkomusta komission kirjeiden johdosta ja samanaikaisesti on antanut komissiolle aihetta uskoa lopettaneensa rikkomukset, on sakon suuruutta määrättäessä otettava huomion raskauttavana olosuhteena.

(220) Raskauttavaksi olosuhteeksi on myös katsottava se, että Volkswagen on käyttänyt moottoriajoneuvojen valmistajan ja sen jakelijoiden välistä taloudellista riippuvaisuutta estääkseen ja rajoittaakseen jakelijoiden myyntiä sellaisille kuluttajille, jotka eivät asu heidän sopimusalueellaan. Tämän vuoksi suuri joukko italialaisia sopimusjakelijoita, jotka ovat oikeudellisesti ja taloudellisesti itsenäisiä yrityksiä, ovat osittain kärsineet huomattavia tappioita liikevaihdossaan. Volkswagenin ja sen yritysryhmän yritysten harjoittama painostus jakelijoita kohtaan kulminoitui siihen, että 50 prosenttia sopimusjakelijoista uhattiin sopimuksen irtisanomisella siinä tapauksessa, että ne jatkavat ajoneuvojen myyntiä ulkomaisille asiakkaille kuluttajat myös mukaan lukien. Jakelusopimus saatettiin päättymään lopulta 12 tapauksessa, mikä merkittävällä tavalla vaaransi kyseisten yritysten olemassaoloa (vertaa edellä 93, 94, 142 ja 177 kappaleet).

(221) Nämä raskauttavat olosuhteet huomioon ottaen on perusteltua korottaa sakon perusmäärää 20 prosentilla, eli 17 miljoonalla eculla.

(222) Italian liiran arvo aleni voimakkaasti syyskuussa 1992 ja maaliskuussa 1995.

Valuuttakurssivaihtelujen vaikutuksesta sisämarkkinoihin antamassaan tiedonannossa ([167]) komissio totesi, että autoteollisuus on sektorina erityisen herkkä valuuttakurssivaihteluille ja että niiden maiden vientiä harjoittavilla yrityksillä, joiden valuutan arvo on noussut, on ollut vaikeuksia niissä maissa, joiden valuutan arvo on alentunut.

Samassa tiedonannossa komisio kuitenkin selkeästi totesi sen, että kilpailunvastaisten käytäntöjen toteuttaminen valuuttakurssien muutoksiin liittyvää rinnakkaista tuontia rajoittamalla olisi selvästi yhteisön kilpailusääntöjen vastaista.

Italian liiran arvon aleneminen ei siis missään tapauksessa johda siihen, että Volkswagen voisi välttyä kilpailuoikeuden sääntöjen soveltamiselta.

Tätä syystä sitä ei voida ottaa lieventävänä olosuhteena huomioon sakon määrää laskettaesssa.

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Volkswagen AG on yhdessä tytäryhtiöidensä Audi AG:n ja Autogerma SpA.:n kanssa rikkonut Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan määräyksiä tekemällä jakeluverkkoon kuuluvien italialaisten jakelijoiden kanssa sopimuksia myynnin kieltämiseksi tai rajoittamiseksi joko itsenäisesti tai valtuuttamansa välittäjän välityksellä toimiville muiden jäsenvaltioiden kuluttajille sekä muissa jäsenvaltioissa toimiville jakeluverkkoon kuuluville sopimusjakeljoille.

2 artikla

Volkswagen AG:n on heti tämän päätöksen tiedoksiantamisen jälkeen lopetettava 1 artiklassa todettu määräysten rikkominen eikä se saa sen sijasta ottaa käyttöön samaan tavoitteeseen tähtääviä rajoituksia. Erityisesti Volkswagen AG:n on kahden kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksiantamisesta

a) muutettava italialaisten sopimusjakelijoiden kanssa tehtyä jakelusopimusta niin, että bonuksien maksaminen ei riipu siitä myydäänkö ajoneuvo sopimusalueella vai toisessa jäsenvaltiossa;

b) ilmoitettava italialaisille sopimusjakelijoille kiertokirjeellä, että 20 päivänä lokakuuta 1994 ja 2 päivänä marraskuuta 1994 päivätyillä kiertokirjeillä käyttöönotettu marginaalijärjestely lakkautetaan siinä määrin kuin toiseen jäsenmaahan suuntautuvan ajoneuvon myynnin marginaali on sopimusalueella tapahtuvan myynnin marginaalia pienempi;

c) ilmoitettava italialaisille sopimusjakelijoille kiertokirjeellä, että kaikki muiden jäsenmaiden sopimusjakelijoita koskevat horisontaalisiin toimituksiin liittyvät rajoitukset on poistettu ja ilmoitettava, että maahantuojan ennalta antamaa lupaa ei enää tarvitse hankkia eikä rajoitettujen toimitusten tai jakelusopimuksen irtisanomisen muodossa annettavia rangaistustoimia tarvitse enää pelätä silloin, kun jakelija myy joko itsenäisesti tai valtuuttamansa välittäjän välityksellä toimiville muiden jäsenmaiden kuluttajalle;

d) ilmoitettava kaikille VW/Audi-jakeluverkkoon kuuluville Euroopan yhteisön sopimusjakelijoille kiertokirjeellä, että kaikki Italiasta muihin jäsenmaihin suuntautuvia horisontaalisia toimituksia koskevat rajoitukset on poistettu;

e) annettava tytäryhtiöilleen Audi AG:lle ohjeet a—d kohdat sisältävien kiertokirjeiden lähettämisestä sen Euroopan yhteisössä toimiville sopimusjakelijoille samoin kuin tytäryhtiölleen Autogerma SpA.:lle ohjeet a—c kohdat sisältävien kiertokirjeiden lähettämisestä sen italialaisille sopimusjakelijoille.

3 artikla

Volkswagen AG:lle määrätään Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan rikkomisen vakavuuden vuoksi 102 000 000 ecun (102 miljoonaa ecua) suuruinen sakko.

4 artikla

Edellä 3 artiklassa määrätty sakko on maksettava ecu-määräisenä kolmen kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksiantamisesta seuraavalle Euroopan yhteisöjen komission pankkitilille:

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

Edellä mainitun määräajan kuluttua umpeen korkoa maksetaan ilman eri toimenpiteitä sen korkoprosentin mukaan, jonka Euroopan rahapoliittinen instituutti perii ecu-määräisissä liiketoimissaan sen kuukauden ensimmäisenä työpäivänä, jona tämä päätös tehtiin, korotettuna 3,5 (kolmella ja puolella) prosenttiyksiköllä, eli korko on 7,75 prosenttia.

5 artikla

Edellä 2 artiklassa mainittujen velvoitteiden osalta Volkswagen AG:lle määrätään 1 000 ecun suuruinen uhkasakko jokaiselta päivältä, jonka tämän päätöksen täytäntöönpano viivästyy. Viivästyminen alkaa täytäntöönpanoa varten annetun kahden kuukauden ajan kuluttua loppuun.

6 artikla

Tämä päätös on osoitettu seuraavalle yritykselle: Volkswagen AG, D-38436 Wolfsburg.

Tämä päätös on täytäntöönpanokelpoinen Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 192 artiklan nojalla.

Tehty Brysselissä 28 päivänä tammikuuta 1998.

Komission puolesta

Karel VAN MIERT

Komission jäsen

Viitteet

(Viitteissä yhdellä tähdellä * merkityt asiakirjat ovat asianosaisten luottamuksellisiksi ilmoittamia ja kahdella tähdellä ** merkityt asiakirjat asianosaisten erittäin luottamuksellisiksi ilmoittamia)

(1) EYVL 13, 21.2.1962, s. 204/62.

(2) EYVL 127, 20.8.1963, p. 2268/63.

(3) Muistio *Italien,* päivätty 19.9.1994 (Audi, AU-MW D 32).

(4) Sisäinen tiedonanto/muistio: *Reimporte,* päivätty 3.3.1994 Volkswagen, AU-GK D 3); Sisäinen tiedonanto/muistio: *Reimporte Audi,* päivätty 10.5.1994 (Volkswagen, AU-VE G D 38).

(5) Yhteenveto: *In Deutschland zugelassene Re-Importfahrzeuge (Italien),* päivätty 6.4.1995 (Volkswagen, VW-DB B 9 Sihteeristö Santelamann, asiakirja "Re-Importe"); Sisäinen tiedonanto/muistio: *Re-Importe Audi,* päivätty 8.5.1995 (Volkswagen, AU-VE D 106).

(6) Sisäinen tiedonanto/muistio: *Reimporte,* päivätty 3.3.1994 (Volkswagen, AU-GK D 3); Sisäinen tiedonanto/muistio: *Reimporte Audi,* päivätty 10.5.1994 (Volkswagen, AU-VE G D 38); Sisäinen tiedonanto/muistio: *Re-Importe Audi,* päivätty 9.2.1995 (Volkswagen, AU-VE C D 78); Sisäinen tiedonanto/muistio: *Re-Importe Audi,* päivätty 8.5.1995 (Volkswagen, AU-VE D 106); Sisäinen tiedonanto/muistio: *Re-Importe Audi,* päivätty 21.8.1995 (VW, AU-KS B 6).

(7) Sisäinen tiedonanto/muistio: *Reimporte* päivätty 3.3.1994 (Volkswagen, ks. viite 4); Sisäinen tiedonanto/muistio: *Re-Importe VW,* päivätty 8.5.1995 (Volkswagen, AG 000345).

(8) Yhteenveto: *Graumarkt/Projekt,* päivätty 1/95 (Audi, AU-VE C D 85); Yhteenveto: *(Graumarkt Italien),* päivätty 5.2.1995 (Audi, AU-VE C D 86); Yhteenveto: *(Vendite veicoli nuovi fuori territorio),* päivätty 17.2.1995 (Audi, AU-VE G D 28).

(9) Sisäinen tiedonanto/muistio: *Reimporte,* päivätty 3.3.1994 (Volkswagen, ks. viite 4); Yhteenveto: *In Deutschland zugelassene Re-Importfahrzeuge (Italien),* päivätty 6.4.1995 (Volkswagen, VW-DB B 9 Sihteeristö Santelmann, asiakirja *"Re-Importe"* ks. viite 5); Sisäinen tiedonanto/muistio: *Re-Importe VW*, päivätty 8.5.1995 (Volkswagen, ks. viite 7).

(10) Sisäinen tiedonanto/muistio: *Reimporte,* päivätty 3.3.1994 (Volkswagen, ks. viite 4); Sisäinen tiedonanto/muistio: *Re-Importe Audi,* päivätty 8.5.1995 (Volkswagen, ks. viite 5).

(11) Autojen hinnat Euroopan unionissa, Euroopan yhteisöjen komissio, pääosasto IV — Kilpailu, sekalaiset menot.

(12) Mallien ja laskelmien yksityiskohdat selviävät kulloisestakin lehdistötiedotteesta: IP(93) 545, 1. heinäkuuta 1993; IP(93) 1201, 22. joulukuuta 1993; IP(94) 704, 26. heinäkuuta 1994; IP/95/50, 19. tammikuuta 1995; IP/95/768, 24. heinäkuuta 1995 ja IP/96/145, 15. helmikuuta 1996. Itävallan luvut olivat käytettävissä vasta liittymisen jälkeen 1.1.1995.

(13) EYVL L 15, 18.1.1995, s. 16 ja EYVL L 145, 29.6.1995, s. 25.

(14) Kirje Volkswagenille: *Parallelexporte,* päivätty 21.9.1994 (Autogerma, AG 000878):

". . . Koko italialaisessa myyntiorganisaatiossa kiinnitetään erittäin suurta huomiota myyntitavoitteiden saavuttamiseen ja tähänastisten myyntisaavutusten säilyttämisen välttämättömyyteen. Tämä välttämättömyys on johtanut siihen, että jotkut yhteistyökumppanit harjoittavat ulkopuolisten myyntiorganisaatioiden (joihin kuuluu lukuisia ulkomaisia Volkswagen- ja Audi-jakelijoita) painostuksesta myyntitoimintaa myös alueilla, jotka ovat kaukana sopimuksessa määritellyltä vyöhykkeeltä, joskus jopa ulkomailla asti.

Autogerman asiaan puuttumisen tarkoituksena on siksi ohjata Volkswagen-Audi-jakelijat sopimuksessa määritetyille alueille, minkä vuoksi jokaisen yksittäisen yrityksen luona tehdään tarkastuksia sopimuksen noudattamisen varmistamiseksi, erityisesti tämä koskee myyntitoimintaa varsinaisilla sopimusalueilla (jolloin sopimusehtojen noudattamatta jättämisen vuoksi 6 kauppasopimusta irtisanottiin ottaen huomioon suunnitellut aikataulut, joiden mukaan sopimus päättyy vuoden 1994 lopussa/vuoden 1995 puolivälissä). Muiden jakelijoiden kohdalla tarkoituksenamme on huomauttaa joidenkin toimituksiin liittyvien "tarkastustulosten" perusteella toimitusten toteuttamatta jättämisestä, jotta saisimme tarkemmat tiedot ajoneuvojen lopullisista käyttäjistä.

Tätä tapahtumaa käsittelemme edelleen myyntiorganisaatiossa. Hankkeessa suunnitellaan uutta vielä selvemmin painotettua marginaalirakennetta, jolloin "maggiori-scontin" (bonuksen) prosenttiosuutta — joka perustuu sopimusvelvoitteiden täyttymiseen määrän ja laadun suhteen — suurennetaan ja kiinteää prosenttiosuutta ajoneuvolaskuista pienennetään. Näin saavutetaan parempi veloitettavien marginaalien jakauma . . .

Liite kirjeeseen COMIORG/EP/st., päivätty 21.9.1994

Myynnit sopimusalueen ulkopuolella ja/tai valtuuttamattomien kanavien kautta

Ehkäisevät toimenpiteet	*Tarkastustoimenpiteet*	*Rangaistustoimenpiteet*
1. Yleisiä huomautuksia jokaisessa keskustelussa	1. Rekisteröintien/myyntien tarkastus	1. Huomautuskeskustelu
2. Suoria huomautuksia jokaisen neuvottelun johdosta	2. Tarkastus	2. Varoituskirje
3. Kirjallinen kehoitus noudattaa sopimusehtoja	3. Tarkastukset sopimusalueen ulkopuolella	3. Maggior-sconton (bonuksen) maksamatta jättäminen
		4. Jakelusopimuksen irtisanominen . . . ".

([15]) Kirje ** Volkswagenille: "Measures to control and prevent reexport, päivätty 26.9.1994 (Autogerma, AG 000905):":

Toimenpiteet jälleenviennin valvomiseksi ja estämiseksi

". . . viitaten Veronassa torstaina 15 päivänä ja perjantaina 16 päivänä syyskuuta (herrat Schlesinger, Bertino, De Simone, Wichmann, Kuhn) käymäämme keskusteluun ja seuraaviin aihetta koskeneisiin puheluihin vahvistamme täten Autogerman päätoimenpiteet jälleenviennin valvomiseksi ja estämiseksi:

— kiertokirjeet, joissa selitetään jakelijoille EY:n asetuksessa 123/85 määritetyt rajat;

— suhteeton luettelohintojen nousu (jonka vaikutukset hintaindeksiin ja myyntimääriin tunnetaan);

— epäiltyjen jakelijoiden tarkastukset;

— Autogerman pääjohtajan Veronan jakelijatapaamisessa 14 päivänä heinäkuuta 1994 antama vahva suositus tuotujen autojen myymiseksi vain Italiassa ja erityisesti omalla alueellaan;

— sama suositus jakelijoiden markkinointiryhmän kokouksessa Veronassa 27 päivänä heinäkuuta;

— Autogerman pääjohtaja esitti jälleen saman suosituksen uuden Polon markkinoille tuonnista pidetyssä kongressissa 3 ja 4 päivänä syyskuuta Pariisissa;

— myös jakelijaneuvoston kokous pidettiin Pariisissa 4 päivänä syyskuuta, jolloin herra Schlesinger puhui selvin sanoin uuden Polon ja yleisesti ottaen Autogerman maahantuomien autojen jälleenvientiä vastaan;

— Autogerman johdolle osoitetussa sisäisessä muistiossa 28 päivänä kesäkuuta pääjohtaja ottaa itse esiin kaikki alueen ulkopuolisesta myynnistä maksettavien vuosineljännesbonusten hyväksymisen;

— kaikista alueen ulkopuolisista myynnistä maksamatta jätetyt vuosineljännesbonukset maksetaan seuraavasta vuosineljänneksestä alkaen vain autojen rekisteröinnin perusteella;

— myös enimmäkseen kuluttajaa hyödyntävien myynninedistämistoimien yhteydessä vaaditaan rekisteröintiä Italiassa, jotta lisävarusteista, takaisinostolupauksista ja rahoitusmahdollisuuksista koostuva tuki maksetaan;

— kauppiaiden tilauksia valvotaan päivittäin. Tilaukset, jotka ylittävät 10 % kysynnästä, vaativat erityisen hyväksynnän;

— jakelijoille lähetetään jälleenviennistä varoittava kirje;

— epäiltyjen ulkomaisten ostajien on allekirjoitettava lupaus, jonka mukaan he saavat myydä auton edelleen vasta tietyn vähimmäiskuukausimäärän kuluttua; sopimuksessa on määrätty rangaistukset;

— sopimusta toistuvasti rikkovat jakelijat saavat irtisanomisilmoituksen (tähän asti 6 on saanut ilmoituksen). Joka tapauksessa tätä toimenpidettä sovelletaan varoen oikeudenkäyntien ja niihin liittyvien kustannusten välttämiseksi sekä myös yrityskuvan huononemisen estämiseksi. Lisäksi tällä hetkellä on vaikeaa tai mahdotonta löytää uusia jakelijoita. Tämä aiheuttaa lisäongelmia alueiden kannattavuudelle;

— Autogerman pääoman korottaminen jakelijoiden taloudellisten sijoitusten vähentämiseksi. Näin vältetään, että jakelijat etsivät ei-toivottuja myyntikanavia. Tämän periaatteen vuoksi meillä on Autogermassa vielä seuraavat hyvin vanhat myymättömät varastot:

yli 14 kuukautta vanhat autot	41
yli 13 kuukautta vanhat autot	48
yli 12 kuukautta vanhat autot	323
yli 11 kuukautta vanhat autot	656
yli 10 kuukautta vanhat autot	915
yli 9 kuukautta vanhat autot	1 460
Yhteensä	3 443

— kaikki myynninedistämistoimenpiteet on kehitetty lisäämään auton arvoa lisävarusteilla. Näin estetään jakelijoita käyttämästä lisämarginaalia jälleenviennissä;

— paikan päällä olevat edustajat valvovat myös eri tilanteita ja ilmoittavat jakelijoiden mahdollisesta jälleenvientitoiminnasta;

— uuden Polon jakelua valvotaan tiukasti. Jakelijat, joilla on ollut aiemmin jälleenvientitoimintaa, jätetään pois jakelusta;

— markkinointiosastomme tutkii erityisesti Italiaa varten uusia toimintamalleja, joita ei tunneta ulkomailla. Nämä toimintamallit voitaisiin ottaa käyttöön vuonna 1995.

Olemme vakuuttuneita siitä, että näillä toimenpiteillä vähennämme mahdollisesti huomattavasti jälleenvientiä, jos myös Saksassa ryhdytään toimenpiteisiin Saksan jakelijoiden kanssa, jotka etsivät jatkuvasti uusia autoja ja ovat yhteydessä suoraan jakelijoihimme, ja Vagas:in tyyppisiä yrityksiä estetään tekemästä houkuttelevia tarjouksia jakelijoillemme, joiden myyntiluvut ovat tällä hetkellä tappiollisia. . . ”.

([16]) Muistio: *Maßnahmen durch Autogerma zur Vermeidung von Re-Exporten,* päivätty 6.2.1995 (Volkswagen, VW-KH HDK jälleenvienti):

”. . .

— kirjallisia tietoja (kauppa) EU-direktiivistä 123/85

— eri jakelijoiden toistuva tarkastus. Huomautuksia, bonusten pienennyksiä, 11 sopimuksen irtisanomista (vaarannettu määrä noin 8 800 ajoneuvoa vuonna 1995) — katso liitettä.

— bonukset (vuosineljännes) maksetaan sopimusalueella tehtyjen ajoneuvojen rekisteröintien perusteella

— suhteettomat luettelohintojen korotukset

— ”ylivarastoinnin välttäminen” yksittäisten kauppojen tasolla

— Polo A 03:n ”marginaalien jakaminen”

  — 8 % heti laskutuksen yhteydessä

  — 5 % todistus uudesta rekisteröinnistä sopimusalueella

  — 3 %:n bonus (tavoitteet, asiakastyytyväisyys, yritysstandardit)

— muut (katso kirjettä AG, päivätty 26.9.1994). . .”.

([17]) Tiedonanto: *Grauimporte Italien,* päivätty 12.12.1994 (Audi, AU-DH C Doc 1).

([18]) Muistio: *Measures to control and prevent reexport,* päivätty 15.3.1995 (Autogerma, AG 000253):

"Toimenpiteet jälleenviennin valvomiseksi ja estämiseksi

Aika	Estämis-toimenpiteet	Aika	Valvonta-toimenpiteet	Aika	Rangaistukset
15.10.91 – 28.1.93 – 1.7.93 11.8.93 – 12.10.93 – 15.10.93 6.6.94 – 21.3.95 (valmis)	Kiertokirjeet, asetuksessa (ETY) N:o 123/85 säädetyistä rajoista	Alkaen 1.5.94	Jakelu ja rekisteröintien valvonta	Kausittain	Jakelijoiden tapaaminen ja huomautukset
Kausittain	Vahva suositus yleiskokouksessa	Alkaen 1.5.94	Epäiltyjen jakelijoiden tarkastus	7.12.1993 ja 24.2.1995	Varoituskirjeet (76 – 20)
Kausittain	Vahva suositus jakelijakokouksessa	Alkaen 1.5.94	Jakelijoiden tilausten päivittäinen valvonta	Alkaen 1.9.93	Alueen ulkopuolisista myynnistä saadut vuosineljännesbonukset jätetään maksamatta
		Alkaen 1.5.94	Rekisteröinti asiakirjoja vaaditaan myynninedistämistoimien maksamiseen	Alkaen 1.1.95	Vuosineljännesbonukset maksetaan vain rekisteröinnistä
		Alkaen 1.9.94	Polon ja A4:n jakelua valvotaan	Alkaen 6/94	Jakelusopimus irtisanotaan

Organizzazione 15.3.1995 control"

(Tämän muistion aikamerkinnät on tulkittava seuraavasti: "2° F.M.P. 94" tarkoittaa "second four month period 94", eli toimenpide alkaa 1.5.94; "3° F.M.P. 94" tarkoittaa "third four month period 94", eli toimenpide alkaa 1.9.94; "3° F.M.P. 93" tarkoittaa "third four month period 93", eli toimenpide alkaa 1.9.93; "1° F.M. 95" tarkoittaa "first four month [period luultavasti unohtui, kirjoittajan huom.], 95", eli toimenpide alkaa 1.1.95).

([19]) Katso esimerkiksi kirjettä Audille: *(Ermittlung von Reimporten),* päivätty 3.5.1994 (KBA, AU-VE D 113).

([20]) Kirje Audille: *Ermittlung von Reimporten,* päivätty 20.4.1994 (KBA, AU-VE D 114).

([21]) Sähköposti: *(Re-) Importe, Herstellerbescheinigungen,* päivätty 26.1.1995 (Audi, AU-KS B 9).

([22]) Esimerkiksi katsaus: *Reexporte VW 1993,* päivätty 30.3.1994 (Autogerma, AG 000184).

([23]) Alustannumerot ilmoitettiin mm. asiakkaiden tai asiakkaiden toimeksiantoja toteuttavien, jakeluverkkoon kuulumattomien jakelijoiden valmistajalta vaatimalla valmistajantodistuksella, joka oli esitettävä Saksan rekisteröintiviranomaiselle rekisteröintiä varten (katso esimerkiksi tiedonanto Autogermalle: *Von Privatpersonen (Firmen oder verdächtigten Personen) angeforderte Herstellerbescheinigungen,* päiväämätön (Audi, AU-VE G D 19); Tiedonannot Autogermalle: *Reimporte,* päivätty 12.1. ja 17.1.1995 (Audi, AU-MW 11)). Valmistajan todistuksen (tai niin sanottujen teknisten tietojen) esittäminen oli 1.12.1994 alkaen liikenneministeriön toteamuksen mukaan pakollinen kaikille (jälleen-)tuoduille ajoneuvoille (katso sähköposti: *(Re-)Importe, Herstellerbescheinigungen,* päivätty 26.1.1995 (Audi, AU-KS B 9), vaikka vastaavaa direktiiviä ei selvästi ole sovellettu kaikissa osavaltioissa (telekopio Audille: *Verfahren gegen Reimporteure,* päivätty 24. maaliskuuta 1995 (Volkswagen, AU-GK E 4).

([24]) Esimerkiksi: Sähköposti Autogermalle: *Re-Import,* päivätty 26.4.1994 (Audi, AU-GK 3); Muistio: *Re-Import Italien,* päivätty 19.8.1994 (Audi, AU-GK D 3); Tiedonanto Autogermalle: *Fahrzeug-Kaufverträge,* päivätty 26.1.1995 (Audi, AU-MW D 27); Sähköposti Autogermalle: *fahrgestellnr,* päivätty 15.3.1995 (Audi, AU-VE D 63); Sähköposti Autogermalle: *fahrgestellnr,* päivätty 21.3.1995 (Audi, AU-VE G D 62).

([25]) Kirje (Telekopio) Audille: *Parallel-Markt,* päivätty 21.3.1995 (Autogerma, AU-VE C D 60).

([26]) Kirje Autogermalle: *Verkauf von Volkswagen und Audi-Fahrzeugen an gewerbliche Wiederverkäufer,* päivätty 18.1.1995 (Volkswagen, AG 000333).

([27]) Sähköposti Audille: *A 4 Privat*, päivätty 24.2.1995 (Audi, AU-MW D 3).

([28]) Tiedonanto: *Anschreiben Graumarkt*, päivätty 16. maaliskuuta 1995 ja vastaava kiertokirje jakelijoille, päivätty 14. maaliskuuta 1995 (Audi, AU-GK D 3).

([29]) *Porsche Austria Gesellschaft m.b.H. & Co.* on Volkswagenin, Audin ja Porschen päämaahantuoja Itävallassa.

([30]) Telekopio Audille: ,*Grauimport*, päivätty 18. toukokuuta 1995 (Porsche Austria, AU-VE 2).

([31]) Telekopio Audille: *Grauimporte*, päivätty 27. maaliskuuta 1995 (Porsche Austria, AU-VE 5 ja WV-KH K-15 HDK, Mappi *Re-exporté*); tässä yhteydessä myös telekopio Autogermalle, päivätty 5. heinäkuuta 1995 (Porsche Austria, AU-VE D 137). Telekopiossa Audille todetaan seuraavasti:

"... Kyseisten alueiden jakelijoiden kanssa aivan viime aikoina käydyistä keskusteluista voimme huomata, että harmaatuontikysymys on laantunut. Niinpä ei Italiasta ole tuotu Itävaltaan tähän mennessä ainoatakaan A4-mallia ...

Yhdessä Italian maahantuojan kanssa toteuttamanne toimenpiteet näyttävät siis tehoavan. Haluamme esittää siitä parhaimmat kiitoksemme Teille ja kaikille, jotka ovat osallistuneet toimenpiteiden toteuttamiseen ...".

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

([33]) Esimerkiksi kirje Wieserille, päivätty 17.2.1995 (Audi, AU-KS A 2); Kirjeet Petersenille, päivätty 3.4. ja 10.4.1995 (AU-MW D 3).

([34]) Muistio: *Empfehlungen für Korrespondenzfälle und Auskünfte bei Anfragen europäischer Privatkunden,* päiväämätön (Volkswagen, VW-KH K 35 ja 36), jossa todetaan seuraavaa:

"... missään tapauksessa ei saa syntyä sellaista vaikutelmaa, että VW AG:n, Autogerman tai näihin yrityksiin kuuluvien henkilöiden antamien ohjeiden mukaan ei olisi luvallista antaa tietoja yksityisasiakkaille tai luvallisille välittäjille ...".

([35]) Telekopio Autogermalle: *Kunde N. Lenz*, päivätty 9. kesäkuuta 1995 (Volkswagen, VW-KH K 26).

([36]) Esimerkiksi kirje Autogermalle: *Auto Pedross — Verkauf an deutsche Privatkunden,* päivätty 1. maaliskuuta 1995 (Volkswagen, VW-SR R 20); Kirje EU:n komissiolle: *Beschwerde*, päivätty 27.4.1995 (Bernhard, VW-DB B 18); Muistio: *Anruf eines Kunden*, päivätty 7.7.1995 (Volkswagen, VW-KH K-38); Kirje Audille: *Kauf eines Audi in Italien* päivätty 8.8.1995 (Simon, AU-VE G D 12); Telekopio Autogermalle: *Kunde Keppler*, päivätty 14.8.1995 (Volkswagen, AG 000530).

([37]) Esimerkiksi kirje Autogermalle, päivätty 7.2.1995 (Friedrich, AG 000202).

([38]) Kirje Friedrichille: *Kauf eines Polo*, päivätty 24.2.1995 (Autogerma, AG 000200/viite 37); Viitaten tähän kirjeeseen Autogerma vahvisti Volkswagenille toimitustilanteen: "... meillä on huomattavia toimitusongelmia monien mallien kohdalla, kuten Polo ja Audi A 4" ja suositteli siksi, että asiakkaat kääntyisivät saksalaisen jakelijan puoleen (telekopio Volkswagenille: *Briefe von H. Dieter Friedrich)*, päivätty 27.1.1995 (Autogerma, AG 000204/viite 37).

([39]) Esimerkiksi kirje Baurille: *Autokauf in Italien*, päivätty 14.6.1995 (Autogerma, AG 000269).

([40]) Esimerkiksi kirje Volkswagenille: *Parallelexporte*, päivätty 21.9.1994 (Autogerma, kuten edellä/viite 14).

([41]) Esimerkiksi telekopio Autogermalle: *Händleraudits Re-Importe Italien*, päivätty 26.11.1993 (Volkswagen, AG 000054); Kirje Audille: *Export von Parallelfahrzeugen*, päivätty 3.1.1995 (Autogerma, AG 000195).

([42]) Muistio: *Measures to control and prevent reexport*, päivätty 15.3.1995 (Autogerma, kuten edellä/viite 18); Kirje ** Audille: *Measures to control and prevent reexport*, päivätty 26.9.1994 (Autogerma, kuten edellä/viite 15); Muistio: *Maßnahmen der Autogerma zur Unterbindung von Reexporten aus Italien,* päivätty 31.1.1994) (Autogerma, VW-SR R 6); Pöytäkirja/Kertomus: *Besuch bei Autogerma*, päivätty 10.2.1995 (Audi, AU-MW D 37).

([43]) Esimerkiksi kirje ** Volkswagenille: *Measures to control and prevent reexport*, päivätty 26.9.1994 (Autogerma, AG 000634).

([44]) Sisäinen muistio *: *"Auditing sull'attività di vendita della Concessionaria BRENNER GARAGE BZ sino al 30 novembre 1994"*, päivätty 13. tammikuuta 1995 (S.E.V.O., AG 000761); Sisäinen muistio *: *"Attività di vendita della Conc.ia Autosacchetti di Gorizia dall'1/1/94 al 20/5/94"*, päivätty 4/6/94 (S.E.V.O., AG 000865); Sisäinen muistio *: *"Attività di vendita della Conc. ia Autosalone Catullo di Trieste dal 16/2/94 al 20/5/94"*, päivätty 4.6.1994 (S.E.V.O., AG 000867).

([45]) Esimerkiksi sisäinen muistio *: *"Visita alla Conc. A NECKER di Milano/MI — controllo dell'attività di vendita"*, päivätty 17.12.1993 (S.E.V.O., AG 000223); Sisäinen muistio: *"Attività di vendita della Concessionaria Dorigoni di Trento"*, päivätty 17.12.1993 (S.E.V.O., AG 000480).

([46]) Kirje Audille: *Attività di vendita in Paesi esteri*, päivätty 4.10.1993 (Autogerma, AG 000840).

([47]) Pöytäkirja/Kertomus: *Besuch bei Autogerma*, päivätty 10.2.1995 (Audi, ks. viite 42).

([48]) Kirje Volkswagenille: *Measures to control and prevent reexport*, päivätty 26.9.1994 (Autogerma, ks. viite 15).

([49]) Sisäinen tiedonanto/muistio: *Ergänzung zur Rücksprache 027 vom 19.7.1994 . . .*, päivätty 12.9.1994 (Volkswagen, ks. viite 71); Muistio: *Maßnahmen durch Antogerma zur Vermeidung von Re-Exporten*, päivätty 6.2.1995 (Volkswagen, ks. viite 16).

([50]) Sisäinen tiedonanto/muistio: *Grauimporte Polo*, päivätty 7.2.1995 (Volkswagen, VW-DB B 25); Sisäinen tiedonanto/muistio: *Abmahnaktion gegen Reimporteure*, päivätty 13.1.1995 (Volkswagen, AU-GK E 1); *Marketingplan Deutschland 1995, Volkswagen Pkw*, päivätty 10. tammikuuta 1995 (Volkswagen, VW-SD S1 ja S2); (käsinkirjoitettu) Muistio: *Verkauf an europäische Privatkunden und "echte" Vermittler* päivätty 4. heinäkuuta 1995 (Volkswagen, VW-KH K-37), jossa todetaan seuraavaa:

"... Huomio: Ryhmäpoikkeusasetuksen soveltamisen lakkaaminen mahdollista! . . ."

"... Poliittisista syistä on tilanteen annettava tässä tapauksessa rauhoittua . . .".

([51]) Esitys johtokunnan kokoukselle 13.2.1995: *Enleitung von Maßnahmen gegen den Graumarkt/Grauimportmarkt*; päivätty 9.2.1995 (Audi, AU-MW 1); Telekopio: *Audin johtokunnan päätös 13.2.1995*, päivätty 20.2.1995 (Audi, AU-VE C D 79) ja ote johtokunnan 13.2.1995 pidetyn kokouksen pöytäkirjasta 6/95: *Einleitung von Maßnahmen gegen den Graumarkt/Grauimportmarkt* (Audi, AU-KS C).

([52]) Kiertokirje jakelijoille: *Graumarkt*, päivätty 20. tammikuuta 1995 (Audi, AU-KS B 14); Tiedonanto: *Information über Händleranschreiben,* päivätty 23.1.1995 (Audi, AU-VE G D 87).

([53]) Kiertokirje maahantuojille: *Graumarkt/Reimport*, päivätty 6.2.1995 (Audi, AU-VE G D 27); Kirje Autogermalle: *Graumarkt/Reimport* päivätty 15.3.1995 (Audi, AU-VE G D 72).

([54]) Esimerkiksi muistio *"Projektbeschreibung: Bekämpfung Graumarkt/Reimporte"*, päivätty 14.12.1994 (Audi, AU-VE C D 49).

([55]) *Esitys johtokunnan kokoukselle 13.2.1995*, päivätty 9.2.1995 (Audi, AU-KS C 12); Muistio: *"Graumarkt"*, päiväämätön (Audi, AU-KS B 10).

([56]) Esimerkiksi muistio: *Bereich Graumarkt Analyse/Unterbindung Reimporte/Graumarkt*, päivätty 4.10.1995 (Audi, AU-VE D 128); Sisäinen muistio: *Sachbearbeiter Graumarkt*, päivätty 9.2.1995 (Audi, AU-VE D 103); Muistio: *Projektbeschreibung Graumarkt/Reimporte*, päivätty 14.12.1994 (Audi, AU-VE D 130), jossa todetaan seuraavaa:

"Hankekuvaus: harmaatuonnin/jälleentuonnin vastustaminen

Tehtävät ja tavoitteet

1. Jälleentuonnin vastustaminen
   — toimitukset Saksaan
   — laiton vienti Saksasta
   — muut Euroopan unionin maat
2. Toimitusten estäminen valtuuttamottmille jälleenmyyjille. . .".

([57]) *Esitys johtokunnan kokoukselle 13.2.1995*, päivätty 9.2.1995 (Audi, AU-KS C 12), jossa todetaan seuraavaa:

"... 2. Lähtötilanne

Jälleentuonti jakautuu

a) saksalaisten sopimusjakelijoiden horisontaalisiin ostoihin ulkomailta

b) toimituksiin organisaatioon kuulumattomille jälleenmyyjille (=harmailla markkinoilla toimiville kauppiaille) . . ."

([58]) (Käsinkirjoitettu) Muistio, päiväämätön (Muistion liite: *Stand Maßnahmen gegen Graumarkt, 25.11.1994* (Audi, AU-VE C D 71).

([59]) Pöytäkirja myyntialueita koskevasta keskustelusta: *Maßnahmen gegen Graumarkt/Reimporte,* , päivätty 3.2.1995 (Audi, AU-KS B 11): *Esitys johtokunnan kokoukselle 13.2.1995*, päivätty 9.2.1995 (Audi, ks. viite 57).

([60]) Esimerkiksi muistio: *Re-Import*, päivätty 29.9.1994 (Audi, AU-KS B 15).

([61]) Esimerkiksi kirje Volkswagenille: *Measures to control and prevent reexport*, päivätty 26.9.1994 (Autogerma, ks. viite 15).

([62]) Esimerkiksi kirje * Baldan Autolle: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale*, päivätty 20.10.1993 (Autogerma, AG 000293); Kirje * Silemotori Negrolle: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale*, päivätty 9.3.1994 (Autogerma, AG 000296); Kirje Audille: *Export aus Italien*, päivätty 13.6.1994 (Autogerma, AG 000852), jossa todetaan muun muassa seuraavasti:

"... Vaikka Audi 80:n jopa 8 kuukauden pituisia toimitusaikoja voitaisiin lyhentää merkittävästi, jakelijakohtaisia kiintiöitä noudatetaan edelleen. Kauppiaalle, joka tilaa liian suuria määriä Audi 80 -merkkiä, ei toimiteta niitä . . .".

"... Autogerma on kehottanut useita kertoja kyseisiä jakeluyrityksiä keskittämään liiketoimintansa pelkästään Italian sisäisille markkinoille. Kahden jakelijan sopimukset on jopa sanottu irti ...".

Kirje Fantinille ja muille: *Vendite fuori zona*, päivätty 6.3.1995 (Eurocar, EU-GV 249): *"... sono assolutamente vietate le vendite all'estero (anche di quelle vetture preventivamente immatricolate in Italia)"*;

seuraavassa on 127 kappaleessa toistettu lainaus tästä kirjeestä:

"Olemme jo aiemmin viitanneet oman alueen ulkopuolisiin myynteihin liittyviin ongelmiin. Koska Autogerma ei ole enää valmis sietämään liiallista myyntitoimintaa oman toimivalta-alueen ulkopuolella, toteamme seuraavaa: — Myynti ulkomaille on ehdottomasti kielletty (tämä koskee myös aiemmin Italiassa rekisteröityjen ajoneuvojen myyntiä). — Kaikesta oman toimivalta-alueen ulkopuolisesta myynnistä, joka ylittää 15 % omista toimituksista, rangaistaan.".

(63) Pöytäkirja: *Compte rendu de l'inspection menée chez les revendeurs de Bolzano, Trento et Silandro*, päivätty lokakuussa 1995 (Komissio).

(64) Esimerkiksi kirje * Brenner Garagelle: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale*, päivätty 20.10.1993 ja 15.11.1993 (Autogerma, AG 000724 ja 000723); 15.11.1993 päivätystä kirjeestä 175 kappaleessa lainattu ote kuuluu seuraavasti:

"... Asia: *Sopimusalueen ulkopuolinen myyntitoiminta*

Viittaamme aiempaan 20.10.1993 päivättyyn kirjeeseemme ORG/EP/cb, jonka asia on sama kuin oheisen kirjeen.

Hämmästykseksemme olemme todenneet, että ette ole vielä vahvistanut kirjeemme sisältöä, jota pidämme äärimmäisen tärkeänä ja myös yrityksenne myyntitoiminnan oikean järjestämisen kannalta ratkaisevana.

Siinä tapauksessa, että emme saa teiltä vastausta siihen, että te lopetatte kaiken myyntitoiminnan sopimusalueenne ulkopuolella, haluamme huomauttaa, että asetatte itsenne alttiiksi edellä mainitun kirjeen toiseksi viimeisessä kappaleessa mainituille seuraamuksille.

Odottaessamme vastaustanne, josta tulisi käydä ilömi myös teidän valmiutenne ottaa huomioon voimassa olevat määräykset, ...";

kirje Autocommerciale SpA:lle Beikircher s.r.l., F.LLI Zicari SpA: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale*, päivätty 20.10.1993 (Autogerma, AG 000289, 000294, 000838); kyseinen kirje Dr. Guy Beretichille SpA, F.LLI Negro srl, Walter Bonazzi: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale*, päivätty 26.11.1993 (Autogerma, AG 000287, 000631, 000836); Kirje Brenner Garage SpA-AG:lle: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale*, päivätty 29.11.1993 (Autogerma, AG 000721); kyseinen kirje Silvano IOB&C:lle srl, Eurocar SpA: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale*, päivätty 9.3.1994 (Autogerma, AG 000285, EU 182); Kirje Bemi Autolle srl: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale*, päivätty 4.5.1994 (Autogerma, AG 000503); Kirje Di Viesto SpA:lle: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale*, päivätty 18.7.1995 (Autogerma, AG 000502).

(65) Kirje Volkswagenille: *Parallelexporte*, päivätty 14.6.1994 (Autogerma, AG 000665 en 000666); Kirje 50 jakelijalle: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale con diffida a cessare immediatemente l'attività stessa*, päivätty 20.10.1993 (Autogerma, ks. viite 64) liittyen muistioon *Elenco Concessionari cui è stata inviata la lettera con ogetto "Attività di vendita ...",* päivätty 24.11.1993 (Autogerma, AG 000975) ja muistio: *Elenco Concessionari ...*, päivätty 11.3.1994 (Autogerma, ks. viite 62); Kirje 20 jakelijalle: *Vendita al di fuori del territorio contrattuale*, päivätty 24.2.1995 (Autogerma, AG 000263) liittyen muistioon: *Elenco Concessionari ai quali è stata inviata lettera del 24. 2. 1995 per vendita fuori dal territorio contrattuale*, päivätty 23.2.1995 (Autogerma, AG 000261).

(66) Kiertokirje jakelijoille: *Relazione su Riunioni 20.1.1995*, päivätty 21. tammikuuta 1995 (UCAV, DO-SG 80 – 84); 174 kappaleessa esitetty teksti kuuluu seuraavasti: "Yhtään näistä autoista ei saa myydä Autogerman toimivalta-alueen ulkopuolelle ...".

(67) Pöytäkirja markkinointityöryhmän kokouksesta U.C.A.V. — AUTOGERMA/27.7.1994 (katso alkuperäistä versiota: *Verbale della riunione del gruppo di lavoro marketing U.C.A.V. — Autogerma del 27.7.1994*, (Autogerma, ks. viite 97)); nimenomaisesti vahvistettu kirjeessä Volkswagenille: *Measures to control and prevent reexport"*, päivätty 26.9.1994 (AG ks. viite 15). Pöytäkirjassa todetaan muun muassa seuraavaa:

"... (sivu 2, komission huomautus)

Scarabel:

Korostaa, että joidenkin jakelijoiden osalta sopimusalueen ulkopuolelle suuntautuneesta myynnistä oli jätetty maksamatta erityisalennukset, joita voisi — ainakin teoriassa — vaatia oikeusteitse maksettavaksi. Hän painottaa lisäksi, että on välttämätöntä keskustella uudelleen myyntialueen ulkopuolelle suuntautuvan myynnin 15 prosentin kiintiöstä.

Schlesinger:

... Erikoisalennus on vain lisäalennus — jotain, joka annetaan tavanomaisen alennuksen lisäksi. Aikaisemmin sen suhteen toimittiin hyvin suurpiirteisesti, ja jos nyt 20 jakelijaa yhteensä 234:stä ei ole sitä saanut, johtuu tämä siitä, ettei tukkumyyjiä eikä viejiä pidä palkita. Aikaisemmin asiaa katsottiin enemmän kuin sormien läpi, mutta nyt käytäntönä on kieltäytyä erikoisalennuksista sopimusalueen ulkopuolelle suuntautuvan myynnin osalta, koska kyseinen alennus myönnetään ajoneuvojen rekisteröintien eikä luovutusten perusteella ...

(sivu 4, komission huomautus)

Schlesinger:

Vaatii U.C.A.V.:tä luomaan uuden Polon hyvälle alulle järkevämmän perustan, (alennusten rajoittaminen, viennin ehkäiseminen) ...".

([68]) Eri kiertokirjeitä jakelijoille vuonna 1993: *Regolamento CEE 123/85;* päivätty 28.1.1993, 1.7.1993, 11.8.1993 *; 12.10.1993* (Autogerma, AG 000106, 000094, 000977 ja 000978, 000080); kiertokirje jakelijoille: *Regolamento CEE 123/85 Distribuzione selettiva dei veicoli*, päivätty 16.3.1995 (Autogerma, EU-1 – 3); muistio: *Measures to control and prevent re-export*; päivätty 15.3.1995 (Autogerma, AG 000620).

([69]) Esimerkiksi muistio (prememoria): *Esportazioni parallele*, päivätty 2.5.1995 (Autogerma, AG 000282).

([70]) Keskustelumuistio: *Collaquio con S.Engmann/Audi*, päivätty 22.9.1995 (Autogerma, AG 000001); Sisäinen muistio: *Reimporte Italien*, päivätty 9.5.1995 (Volkswagen, AU-VE D 23), jossa todetaan seuraavaa:

"... EY:n komissiolta saatu kirje osoittaa, että 30.3.1995 päivättyyn kirjeesemme ja Autogerman uusimpaan kiertokirjeesen ei olla tyytyväisiä. Kiertokirjeen sisältöä on myös noudatettava, jos emme halua ottaa riskiä joutua maksamaan sakkoa... ".

([71]) Sisäinen tiedonanto/muistio: ... *Ergebnis aus den Maßnahmen zur Unterbindung von Re-Exportaktivitäten*, päivätty 12.9.1994 (Volkswagen, VW-UD PC Piening).

([72]) Esimerkiksi: sähköposti ** Audille: *Gray market/Measures to control and prevent re-export*, päivätty 23.9.1994 (Autogerma, AG 000880 ja 000881); (käsinkirjoitettu) sisäinen muistio: *Riexportazioni dall'Italia alla Germania*, päiväämätön (Autogerma, AG 000498).

([73]) Vihjeet esim. sähköpostissa *: *Visita Bothe*, päivätty 22.3.1995 (Autogerma, AG 000388).

([74]) Katso viitteissä 18, 41, 95, 96 ja 125 esitettyjä ja kahdella ** tai yhdellä * tähdellä merkittyjä asiakirjoja.

([75]) Katso viitteissä 19, 32, 34, 119, 120 ja 126 esitettyjä ja tähdellä * merkittyjä asiakirjoja.

([76]) Katso viitteissä 84, 86, 90 ja 97 esitettyjä ja tähdellä * merkittyjä asiakirjoja.

([77]) Katso viitteissä 106 ja 109 esitettyjä ja tähdellä * merkittyjä asiakirjoja.

([78]) Sisäinen muistio *: *Condizioni di fornitura per i veicoli Audi A 4 e Volkswagen Polo*, päivätty 6.10.1994 (Autogerma, AG 000026 ja 000027); Kiertokirje jakelijoille: *Fatturazione Nuova Polo*, päivätty 20.10.1994 ja 2.11.1994 (Autogerma, VW-KH K-6 ja 7 ja kts. viite 85).

([79]) Kirje Volkswagenille: *Fakturierung des neuen Polo und Einführung des "Split-Margin"*, päivätty 24.10.1994 ja kiertokirje jakelijoille: *Fatturazione Nuova Polo*, päivätty 20.10.1994 (Autogerma, VW-SR R 13).

([80]) Sisäinen tiedonanto/muistio *: *Reimporte ITALIEN*, päivätty 23.2.1995 (Volkswagen, VW-SR R 21).

([81]) Muistio: *Maßnahmen zur Reduzierung von Grauexporten (VW PkW-Italien)*, päivätty 6.4.1995 (Volkswagen, VW-DB B 7 sihteeristö Santelmann, asiakirja "Re-Importe" tai Volkswagen, VW-DB B 16) ja erityisesti muistio: *Maßnahmen zur Reduzierung von Grauexporten (VW PkW-Italien)*, päivätty 21.8.1995 (Volkswagen, VW-SR R 18), kummassakin asiakirjassa seuraava kohta: "Polon jakelijamarginaalin jakaminen" ja "Bonusmaksut ajoneuvon sopimuspaikan mukaan" (mutta: ei uuden ryhmäpoikkeusasetuksen mukainen.)"

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

"... toimituksia ohjataan niin, että se vastaa vain Italian kysyntää...".

([83]) Jakelusopimuksen liite: *Allegato "A" al Contratto di Concessione AUTOGERMA — Prodotti VOLKSWAGEN e Audi*, päivätty 31. joulukuuta 1991 (Autogerma, BR 33 – 44); Eurocarin jakelusopimus: *Contratto di Concessione per la Vendita e il Servizio di Assistenza*, päivätty 30. joulukuuta 1987 (Autogerma/Eurocar, EU 55 – 113).

([84]) Sopimus: *Convenzione aggiunta al Contratto di Concessione AUTOGERMA — Prodotti Volkswagen e Audi*, päivätty 28. joulukuuta 1993 (Autogerma, DO 26 – 32).

([85]) Kiertokirje jakelijoille: *Fatturazione Nuova Polo*, päivätty 20.10.1994 (Autogerma, BR-MF 229 ja pävätty 2.11.1994 (Autogerma, BR-MF 231); Katso myös jakelijaneuvoston neuvotteluja Autogerman kanssa: *Riunione Consiglio Direttivo U.C.A.V.*, päivätty 27. helmikuuta 1995 (U.C.A.V., EU 48, 49 ja 51) ja *Riunione U.C.AV./AUTOGERMA*, päivätty 27. helmikuuta 1995 (U.C.A.V., EU 54, 56 ja 57). 122 kappaleessa mainitun 20.10.1994 päivätyn ja kaikille sopimusjakelijoille lähetetyn kiertokirjeen teksti on seuraava:

”Tarkoituksenamme löytää elintärkeitä päteviä ratkaisuja meille ja koko organisaatiolle toistuvasti ilmenneisiin ongelmiin, joiden vuoksi jotkin yhtiöt käyttävät molemminpuolisen edun vastaisia menettelytapoja (esim. myynti ei-sallituille jälleenmyyjille, perustelemattomat ja liialliset alennukset, myynti sopimusalueen ulkopuolelle ja muita), käsittelemme tiistaina 18.10. Veronassa pääjohtajan, varapääjohtajan ja joidenkin UCAVin neuvonantajien kanssa ISC-työryhmän tapaamisessa uuden Polon uutta alennusrakennetta, jonka on tarkoitus olla seuraavanlainen:

a) Perusalennus heti laskutuksen yhteydessä	= 8 %
b) ”Pian jälkikäteen” maksettava alennus	= 5 %
Yhteensä (kuten aiemman mallin kohdalla	= 13 %
c) Tukkualennus (entiseen tapaan)	= 3 %

”Jälkikäteen” maksettava alennus kohdassa b) suoritetaan jälkikäteen mutta pian ja se perustuu molemminpuoliseen meidän ja Autogerman jokaisen sopimusjakelijan velvoitteeseen huolehtia kulloisestakin sopimusalueesta niin, että Autogerma ja sopimusjakelija ovat käytettävissä arviointia, markkinointia ja myyntiä varten ja huolehtivat tehokkaasti kuluttajista.

On vielä selvitettävä, onko meidän kaikkien edun mukaista nostaa tai laskea nykyistä 15 %:n vapaata määrää (sopimusalueen ulkopuolisille).

UCAV-alue-edustajat ottavat teihin pian yhteyttä syventääkseen edellä esitettyjä kohtia ja ottaakseen vastaan teidän mielipiteenne, ehdotuksenne ja parannuksenne.

Heti tämän jälkeen he neuvottelevat kanssamme, jotta Autogerma voi tehdä lopullisen ratkaisunsa . . .”.

([86]) Pöytäkirja: *Vérification du 23 et 24 octobre 1995 en Italie/Mutschlechner KG, Bruneck*, päivätty 26. lokakuuta 1995 (Komissio).

([87]) Esimerkiksi sisäinen muistio *: *Condizioni di fornitura per i veicoli Audi A4 e Volkswagen Polo*, päivätty 6.10.1994 (Autogerma, kuten edellä/viite 78); Pöytäkirja/Asiakirjamuistio: *Stand Maßnahmen gegen Graumarkt*, päivätty 12.10.1994 (Autogerma, AU-VE G D 51); Kirje Audille: *Splitmagergensystem — Audi A4*, päivätty 10.11.1994 (Autogerma, AG 000661).

([88]) Sisäinen muistio: *Condizioni di fornitura per i veicoli Audi A4 e Volkswagen Polo*, päivätty 6.10.1994 (Autogerma, kuten edellä/viite 78).

([89]) Kirje Audille: *Splitmagergensystem — Audi A4*, päivätty 10.11.1994 (Autogerma, ks. viite 87).

([90]) Pöytäkirja/Asiakirjamuistio: *Besuch bei Autogerma 12. 10. 1994, Stand Maßnahmen gegen Graumarkt* (Audi, AG 000895); Muistio: *Stand Maßnahmen gegen Graumarkt,* 8. 11. 1994, päivätty 14.11.1994 (Audi, AU-VE D 133).

([91]) Muistio: *Reimporte Italien*, päivätty 24. maaliskuuta 1995 (Volkswagen, VW-KH K-16 ja 17); Muistio: *Maßnahmen durch Autogerma zur Vermeidung von Re-Exporten, verursacht durch Wiederverkäufer*, päivätty 22.11.1994 (Volkswagen, VW-KH K-55 HDK Mappi *Jälleenvienti*).

([92]) Kiertokirje jakelijoille: *Graumarkt; Margensystem in Italien*, päivätty 8.12.1994 (Audi, AU-DH C).

([93]) Tiedonanto: *Grauimporte Italien*, päivätty 23.11.1994 (Audi, AU-VE D 131), jossa todetaan seuraavaa:

”. . . Ohessa herra Schlesingerin kirjallinen vahvistus käyttöön otetuista lisätoimenpiteistä (jaettu marginaali) harmaatuonnin estämiseksi.

Tämä tarkoittaa, että harmaatuointia harjoittava jakelija menettää viisi prosenttiyksikköä jaettua marginaalia ja kolmen prosenttiyksikköä bonusta, mikä vastaa 8 prosentin hinnannousua.

Jakelijoiden suostumus tähän jaettuun marginaaliin tarkoittaa, että enemmistö kaikista jakelijoista on valmiita estämään harmaatuonnin, koska jälleenmyynnistä aiheutuneet kulut auton hinnasta ovat yli 10 prosenttia.

Näin ollen jokainen auto tuottaisi jakelijalle lyhyellä aikavälillä tappiota . . .”.

([94]) Jakelusopimuksen liite: *Convenzione "B" affiunta al Contratto di Concessione AUTOGERMA — Prodotti Audi e VOLKSWAGEN*, päivätty 30. joulukuuta 1987 (Autogerma/Brenner Garage, BR 168 – 171); Jakelusopimuksen liite: *Converzione "B" aggiunta al Contratto di Concessione AUTOGERMA*, päivätty 28. huhtikuuta 1994 (Autogerma, BR-MF 160 – 167).

([95]) Muistio: *Measures to control and prevent re-export*, päivätty 15.3.1995 (Autogerma, kuten edellä/viite 19); Sähköposti Audille: *Gray market/Measures to control an prevent re-export*, päivätty 23.9.1994 (Autogerma, ks. viite 72).

([96]) Kirje Volkswagenille ja Audille: *Parallelexporte*, päivätty 14.6.1994 (Autogerma, AU-VE C D 53); Muistio: *Measures to control and prevent re-export*, päivätty 15.3.1995 (Autogerma, ks. viite 18) ja eri kirjeitä * jakelijoille, esimerkiksi Eurocarille: *Maggior sconto su consegne autoveicoli Volkswagen Audi . . .*, päivätty 18.10.1994

(Autogerma, EU-GV 224) ja päivätty 8.6.1994 (EU-GV 222); Brenner Garagelle: *Maggior sconto su consegne autoveicoli Volkswagen Audi . . .*, päivätty 8.6.1994 (Autogerma, BR-MF 228) ja päivätty 31.1.1994 (Autogerma, AG 000713); Kirje Autogermalle: *Maggior sconto consegne autoveicoli III/ quadr. 93 — Concess, Ancona*, päivätty 25.1.1994 (Bonazzi, AG 000013) ja Bonazzille: *Maggio sconto su consegne autoveicoli VOLKSWAGEN Audi 3/ quadr. '93*, päivätty 15.3.1994 (Autogerma, AG 000014).

([97]) Muistio *: *Elenco nostro fatturato ai Concessionari: totale 1993 e 01/01-30/06/1994*, päivätty 4.7.1994 (Autogerma, AG 000029); Sisäinen muistio: *Non riconoscimento/trattenuta del Maggior Sconto per vendite fuori zona (compreso esportazioni parallele)*, päivätty 28.6.1994 (Autogerma, AG 000499); Sisäinen muistio: *Verbale della Riunione del Gruppo di Lavoro Marketing U.C.A.V. — AUTOGERMA*, päivätty 27.7.1994 (Autogerma, AG 000023); sähköposti Audille: *Gray market/Measures to control and prevent re-export*, päivätty 23.9.1994 (Autogerma, ks. viite 72). Kappaleessa (172) mainitun 28.6.1994 päivätyn muistion teksti on seuraava:

"... Asia: *Tukkualennuksen hyväksymättä jättäminen/alentaminen sopimusalueen ulkopuolisille myynnille (rinnakkaisvienti mukaan luettuna)*

Suulliseen ilmoitukseeni liittyen haluan täten vahvistaa, että jokaiselle sopimusalueen ulkopuolisen myynnin ja rinnakkaisviennin *yksittäistapaukselle* jälkikäteen hyväksytylle tukkualennuksen palautukselle/pienennykselle on oltava minun kirjallinen hyväksyntäni (allekirjoitettuna ja päivättynä).

Tällä on mm. ratkaiseva merkitys lehdistön julkaisemien vientiä ja rekisteröintejä koskevien tilastotietojen kannalta, jotka asettavat meidät julkisuudessa epäedulliseen valoon ja tekevät markkinatilanteen tarkan arvioinnin mahdottomaksi.

Toistan vielä kerran, että jakeluverkkomme *täytyy* myydä ajoneuvojamme Italiassa (ennen kaikkea voidakseen "selvitä hengissä") eikä se saa ryhtyä "myyntitoimintaan" sopimusalueen ulkopuolella.

Kuten tunnettua, Autogerma on jo pitkään vaatinut omilta emoyhtiöiltään helpotuksia toimituksissa, hinnoissa, erikoisvarusteluissa, jne., mitä ajoneuvomme jälleenmyynti ulkomaille ei saa "tehdä tyhjäksi".

Jos haluatte asiasta lisäselvityksiä, voitte ottaa yhteyttä minuun . . .".

([98]) Jakelusopimuksen liite: *Convenzione "B" aggiunta al Contratto di Concessione Autogerma*, päivätty 31. joulukuuta 1994 (Autogerma, AG 000305 ja 000306).

([99]) Pöytäkirja/Asiakirjamuistio: *Stand Maßnahmen gegen Graumarkt*, päivätty 12.10.1994 (Autogerma, ks. viite 87).

([100]) Muistio: *Verbali Riunioni U.C.A.V. del 27. 2. 1995*, päivätty 27.2.1995 (UCAV, EU 48/viite 85).

([101]) Näin esim. muistio: *Stand Maßnahmen gegen Graumarkt*, päivätty 25.11.1994, (18.10. alkaen laskutetut) 5 %:n jakelijamarginaalit, maksetaan 2 kuukauden välein rekisteröintitodistusta vastaan, "peritään jälkikäteen takaisin" (Audi, ks. viite 58); Pöytäkirja/Asiakirjamuistio: *Besuch bei Autogerma am 12.10.1994* (Audi, ks. viite 90); Muistio: *Stand Maßnahmen gegen Graumarkt, 8.11.1994*, päivätty 14.11.1994 (Audi, ks. viite 90).

([102]) Esimerkiksi kirje Volkswagenille: *Parallelexporte*, päivätty 14.6.1994 (Autogerma, ks. viite 96); sekä sähköposti Volkswagenille ja Audille: *Gray market/Measures to control and prevent re-export*, päivätty 23.9.1994 (Autogerma, ks. viite 72); Kirje ** Volkswagenille: *Measures to control and prevent re-export*, päivätty 26.9.1994 (Autogerma, AG 000905); muistio: *Maßnahmen durch Autgerma zur Vermeidung von Re-Exporten*, päivätty 6.2.1995 (Volkswagen, ks. viite 16); muistio: *Re-Export* päivätty 1.3.1994 (Volkswagen, VW-SR R 22), jossa todetaan seuraavaa:

"... 3. Huolimatta tuotteidemme epäedullisesta hintakehityksestä Italiassa liiran laskusta aiheutui huomattava hintaero Saksaan ja muihin markkinoihin verrattuna. Tämän tilanteen johdosta ennen kaikkea Pohjois-Italian jakelijat ovat harjoittaneet jälleenvientiä (vuonna 1993 yhteensä noin 17 000 Volkswagen-merkkistä henkilöautoa Saksaan).

Tilanne: 20. joulukuuta 1993, Flensburgin mottoriajoneuvojen rekisteröinnistä vastaava virasto

4. Soveltuvin toimenpitein

— jakeluyrityksissä suoritetut tarkastukset
— kyseisen toiminnan lopettamiskehotukset
— toimitusten ohjaus
— bonusten leikkaamiset
— sopimusten irtisanomiset (3 jakelijaa vuonna 1993).

Autogerma S.p.A. ja Volkswagen AG vaikuttivat tilanteeseen.

Niiden avulla jälleenviennit vähenivät huomattavasti. . .".

([103]) Kirje * Auto Herbert Pedrossille, päivätty 6.3.1995 (Autogerma, BR-MF 80); Kirje * Auto Officina Lanzille: *Contributo organizzativo per Sub-Concessionario*, päivätty 6.3.1995 (BR-MF 8; kir 1).

([104]) Esimerkiksi tiedonanto: *Reimportsituation*, päivätty 23. lokakuuta 1995 (Audi, AU-KS B 4): *"Eingeleitete Maßnahmen — ... Streichung der Restmarge"*; Tiedonanto *: *Graumarktbericht*, päivätty 11. lokakuuta 1995 ja *Graumarktbericht 9/95*, päivätty 28.9.1995 (Audi, AU-VE G D 1): "4. *Tähänastiset toimenpiteet ja tulokset; Oikeudettomasti saatujen lisien takaisinperiminen"*; Tiedonanto *: *Graumarktbericht*, päivätty 8. syyskuuta 1995 ja *Graumarktbericht-Statusbericht*, päivätty 15. toukokuuta 1995 (AU-KS B 2): *"Tulokset 4. Jondonmukainen toimitusten ohjaus/Kiintiöinti Audi A4:n markkinoille tuonnin yhteydessä — Jakelijamarginaalijärjestelmän käyttöönotto Italiassa"*; *Situationsbericht Grauimporte K-VSK am 6.4.1995*, päivätty 5.4.1995 (Audi, AU-KS B 7) *"Bonusten maksaminen jakelijoille Italiassa rekisteröidyistä ajoneuvoista"*, otsikolla "Organisation" todetaan seuraavaa:

"... Oman yksikön perustaminen Audin jakelujärjestelmään harmaa- tai jälleentuontimarkkinoiden rajoittamiseksi pysyvästi. Tavoitteena on yksinoikeuteen perustuvan jakelutien suojaaminen ja tuotteiden hintatason sekä arvon säilyttäminen vakaana ... "

Ennen tilastoa kohdassa 1 todetaan seuraavaa:

" ... Kuluttajien toimesta tapahtuva uusien ajoneuvojen yksityinen tuonti lisääntyy jatkuvasti.

Yksityisen tuonnin ja valtuuttamattomien jälleenmyyjien toimesta tapahtuvan tuonnin erottaminen ei ole mahdollista ... ".

([105]) Keskustelumuistio: *Preisharmonisierung*, päivätty 30.8.1993 (Volkswagen/Audi, AU-VE D 109); jossa todetaan seuraavaa: "... Tavoitteena on VW ja Audi -merkkien yhdenmukaistettu, samansuuntainen toiminta ..."; tässä yhteydessä myös *Protokoll der 7. Konferenz des europäischen Händlerbeirats VW/Audi 21. bis 23. April 1994 in Dublin*, päivätty 22. huhtikuuta 1994 (European Dealer Council Volkswagen Audi, WV-KH K-58).

([106]) Muistio: *Maßnahmen zur Begrenzung von Re-Exporten aus Italien*, päivätty 2.11.1993 (Volkswagen, VW-SR R 23); muistio: *Gespräch am 14.12.1993 in Wolfsburg Marken AUDI und VW: Preisplanung Italien /EG/Preisharmonisierung*, päivätty 21.1.1994 (Audi, AU-VE D 502).

([107]) Pöytäkirja/Asiakirjamuistio: *Besprechung am 22.3.1995 in Wolfsburg*, päivätty 27.3.1995 (Volkswagen/Audi, VW-SR R 2).

([108]) Kirje Audille: *Liefersituation Italien*, päivätty 20.3.1995 (Autogerma, AU-DH C); *Protokoll der Sitzung vom 23.3.1995*, päivätty 23. maaliskuuta 1995 (Audi/Autogerma, AU-DH C); Kirje Audille: *Stornos Situation Italien*, päivätty 11.5.1995 (Autogerma, AG 000267).

([109]) Tiedonanto: *Lieferung von weiteren 8 000 Fahrzeugen für den italienischen Markt*, päivätty 6.2.1995 (Audi, AU-VE G D 82); pöytäkirja myyntialueita koskevasta keskustelusta: *Maßnahmen ...*, päivätty 3.2.1995 (Audi, kuten edellä/ks. viite 59), jossa todetaan seuraavaa:

"8 000 auton lisätoimitus Italian markkinoille

Italialaiset jakelijat ovat vaatineet toimittamaan 8 000 Audi A4 -mallista autoa lisää Italiaan. Autogerman sanotaan jo antaneen italialaisille jakelijoille tätä koskevan lupauksen.

Alun perin Italian markkinoille oli tarkoitus toimittaa rajoitetusti ja markkinoiden tarvetta vastaavasti. Saatuaan lupauksen 8 000 lisäajoneuvosta italialaiset jakelijat voivat jo tässä vaiheessa varautua Audi A4:n jälleenvientiin ja antaa vastaavia lupauksia riippumattomille tuojille ja kauppiaille. Alun perin luvattujen ajoneuvojen markkinointityötä voitaisiin lyödä laimin.

Osoituksena siitä, että ilmoittamamme rajoitettu ja markkinoiden tarvetta vastaava toimituskäytäntö pysyy Italiassa voimassa, maahantuojalle olisi ilmoitettava myyntialueita koskevassa neuvottelussa annetussa lupauksesta, ettei vaadittuja 8 000 ajoneuvoa toimiteta.

Pyydämme Teitä ilmoittamaan tästä päätöksestä välittömästi Autogermalle ja huolehtimaan vastaavan tiedon leviämisestä Italian jakelijoille ...".

([110]) Tiedonanto: *Situationsbericht Grauimporte*, päivätty 4. huhtikuuta 1995 (Audi, AU-VE D 151) ja tiedonanto: *Status report MI-11/Vertrieb Inland: Grey-market*, päivätty 7. huhtikuuta 1995 (Audi, AU-VE D 150); vahvistettu tiedonannossa: *Graumarktbericht*, päivätty 8. syyskuuta 1995 (Audi, ks. viite 104).

([111]) Kirje (telekopio) Audille: *Volumen Italien 1995*, päivätty 29.9.1995 (Autogerma, AU); Kirje (telekopio) Audille: *Sales volume for Italy, 1995*, erityisesti käsinkirjoitettu muistio, päivätty 6.10.1995 (Autogerma, AU-MW 3.1 4).

([112]) Kirje Volkswagenille: *Reimporte*, päivätty 26.11.1993 (Autohaus Stadtberg, AG 000848); Kirje Audille, päivätty 11.2.1994 (Walter Bechheim, Autohaus, AU-GK D 3).

([113]) Kirje Autohaus Stadtbergille: *Reimporte*, päivätty 7.12.1993 (Volkswagen, AG 000847/viite 112); tässä yhteydessä myös esitelmä *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]) Keskustelumuistio: *Händlermeinung zu den Vertriebsaktivitäten* päivätty 28.1.1994 (Audi, AU-GK D 4).

([115]) Telekopiot Audille: *Information*, päivätty 4.4. ja 15.5.1995 (Auto-Reichart, AU-VE C D 69).

([116]) Telekopio Audille: *Deutsche Audi Händler interessiert an Parallelimporte*, päivätty 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, ks. viite 113).

([117]) Esimerkiksi telekopio Autohaus Müllerille: *Autokauf in Italien*, päivätty 11.9.1995 (Autogerma, AG 000547).

([118]) Keskustelumuistio: *Händlermeinung* . . . , (Audi, ks. viite 114).

([119]) Telekopio Volkswagenille: *Elenco Concessionari* . . . , päivätty 24.11.1993 (Autogerma, AG 000973 bis 000975).

([120]) Esimerkiksi kirje Negrolle: *Vendita al di fuori del territorio contrattuale*, päivätty 24.2.1995 (Autogerma, kuten edellä/viite 65); Kirje Muzzattille: *Vendite organizzate fuori territorio contrattuale — Audi A8*, päivätty 12.10.1994 (Autogerma, AG 000651).

([121]) Kirje Volkswagenille: *grey market*, päivätty 7.6.1994 (Autogerma, AG 000851).

([122]) Sähköposti: *Eccel*, päivätty 29.5.1994 (Autogerma, AG 000795).

([123]) Sähköposti * Volkswagenille: *(Kuendigungen)*, päivätty 6.2.1995 (Autogerma, VW-KH K 52) ja telekopio * Volkswagenille: *(Massnahmen programm)*, päivätty 10.2.1995 (Autogerma, VW-SR R 12).

([124]) Muistio: *Graumimporte aus Italien*, päivätty 20.2.1995 (Volkswagen, VW.SR R 17); sisäisesti kuitenkin "grey exports" asetettiin usein irtisanomisperusteiden ensimmäiselle sijalle, esim. Conti, Beretich, Autosial (muistio Volkswagenille: *grey market*, päivätty 7.6.1994 (Autogerma, ks. viite 121).

([125]) Pöytäkirja/Kertomus: *Besuch bei Autogerma*, päivätty 10.2.1995 (Audi, AG 000039); käsinkirjoitettu muistio sähköpostina: *Italien*, päivätty 17.3.1995 (Volkswagen, VW-SR R 13).

([126]) Kirje * Eurocarille: *Risoluzione Contratto di Concessione Volkswagen e Audi*, päivätty 15.9.1995 (Autogerma, EU-GV 54).

([127]) Kiertokirje jakelijoille: *Regolamento CEE 123/85 Accordi distribuzione autoveicoli*, päivätty 15.10.1993 (Autogerma, AG 000078).

([128]) Kiertokirje jakelijoille: *Regolamento CEE 123/85 Distributzione selettiva dei veicoli*, päivätty 16.3.1995 (Autogerma, VW-SR R 15 ; Katso erilaisia ostosopimuksia, esimerkiksi *Wimschneider*, päivätty 2.3.1994 (Iob Silvano & C.Srl, . . .), ostosopimus *Ebenberger*, päivätty 27.1.1995 (Iob Silvano & C.Srl, SI-GV A 211); ostosopimus *Osina*, päivätty 2.6.1995 (Iob Silvano & C.Srl, SI-CM A 57); ostosopimus *Prieler*, päivätty 16.8.1995 (Iob Silvano & C.Srl, SI-CM A 50).

([129]) Kirje Autogermalle: *Graumarkt/Reimport*, päivätty 15.3.1995 (Audi, AG 000632).

([130]) Telekopio Audille, päivätty 3.4.1995 (Petersen, AU-KS B 8); ". . . sain sieltä jakelijoilta aina vaan tiedon, että he tosin toimittaisivat auton mielellään minulle, mutta eivät saa maahantuojalta autoa, jos ostaja on saksalainen".

([131]) Kirje EU-komission PO IV:lle: *Beschwerde*, päivätty 27.4.1995 (Bernhard, AG 000343 ja 00344), jossa todetaan seuraavaa:

". . . sain yrityksen johtajalta puhelimitse tiedon, että hän ei saa myydä autoa minulle, saksalaiselle (Volkswagen AG:n määräys)".

([132]) Kirje (Telekopio) Volkswagenille: *Exportverbot Hier: Italien*, päivätty 27.4.1995 (Lenz, VW-KH K-32), jossa todetaan seuraavaa:

". . . minulle ilmoitti . . . kolme VW-jakelijaa, että minkään ajoneuvon vienti ei ole sallittua ja että tätä määräystä on noudatettava tiukasti. Joiltakin jakelijoilta oli kuulemma — heidän jätettyään määräys huomiotta — jo evätty myyntilupa".

([133]) Kirje Autogermalle, päivätty 23. kesäkuuta 1995 (Schneider, AG 000444); lainaus kuuluu seuraavasti:

"Kaikki jakelijat sanoivat minulle, että oli mahdotonta ostaa auto vientiä varten. Jotkut sanoivat minulle, että se oli mahdotonta, koska minkään auton saaminen tulevaisuudessa olisi mahdotonta, jos hän haluaisi vielä kerran tilata auton itävaltalaiselle".

([134]) Kirje Volkswagenille, päivätty 19.7.1995 (Mosser, AU-KS A 1), jossa todetaan seuraavaa:

"Minulle . . . ilmoitettiin, että Audin pääedustaja oli kieltänyt kyseisiä korjaamoja myymästä autoja ulkomaalaisille".

([135]) Kirje Audille: *Audi A4*, päivätty 3.8.1995 (Bilogan, AU-VE G D 10), jossa todetaan seuraavaa:

". . . että italialaiset jakelijat eivät saa myydä mitään Saksan liittotasavallan ja Itävallan kansalaisille, ilmoituksen mukaan ajoneuvojen valmistajan määräyksestä".

([136]) Kirje Volkswagenille: *Reimport von Polo und Audi A4*, päivätty elokuussa 1995 (Albrecht, AG 000566 ja 000567), jossa todetaan seuraavaa:

". . . meille ilmoitettiin, että me emme Wolfsburgista saadun määräyksen mukaan voi saksalaisina saada tämänmallista autoa".

([137]) Kirje Audille: *Bestellung eines Audi A6 in Italien*, päivätty 18.5.1995 (Baur, AU-VE G D 8), jossa todetaan seuraavaa:

"Vastaus ... oli nimittäin samansisältöinen, että heidän on varauduttava päämaahantuojan rangaistuksiin, jos he toimittavat yhdenkin auton Itävaltaan".

([138]) Kirje Volkswagenille: *Ankauf eines KFZ in Italien*, päivätty 23.5.1995 (Gatt Autoreisen, AG 000597—000599), jossa todetaan seuraavaa:

"Italialaiset VW/Audi-jakelijat ilmoittivat viime kuukausina aikana useiden kyselyjen perusteella, että VW/Audi-konserni ei salli heidän myyvän ajoneuvoja Itävaltaan".

([139]) Kirje Volkswagenille: *VW-Vento aus Reimport*, päivätty 24.8.1995 (Bilogan, AG 000434), jossa todetaan seuraavaa:

" 'Hieman merkitsevään sävyyn' minulle sanottiin kaikkialla, että saksalaisille asiakkaille toimittaminen ei ole 'mitenkään mahdollista'. Joskus kerrottiin vielä enemmänkin".

([140]) Kirje Autogermalle: *Letzte Anfrage,* päivätty 8.9.1995 (Autohaus Jungmann, AG 000691 – 000697), jossa todetaan seuraavaa:

"kuitenkin heti kun sanoimme jakelijalle, että ajoneuvot on tarkoitettu yksittäisille yksityishenkilöille Saksassa ja Itävallassa ja että annamme heille ilman muuta allekirjoituksella oikeaksi todistetun välitys- tai ostovaltuutuksen, yksikään jakelija ei halunnut tietää enempää" ja "jakelijoiden vastaus on seuraava: mitä Audi, Ingolstadt (Saksa) sanoo, he eivät tiedä, heillä on päämaahantuojansa Autogerman ehdoton vientikielto, myös yksityisille kuluttajille" tai "noin kuukausi sitten itävaltalainen autokerho (ÖMTC) oli myös yrittänyt ostaa Pohjois-Italiasta teidän ajoneuvomerkkejänne kuluttajien toimeksiannosta, eivätkä hekään saaneet jakelijoilta yhtään ainutta ajoneuvoa".

([141]) Kirje Autogermalle, päivätty 8. syyskuuta 1995 (Hülsdünker, AG 000527), jossa todetaan seuraavaa:

"Hän sanoi minulle, että Auto Brennerin yritysjohto kielsi häntä lähettämästä ostosopimusta, ennen kuin heillä olisi selvä kirjallinen vahvistus siitä, että (...) saa ostaa ajoneuvon".

([142]) Eri kirjeet Autogermalle, esimerkiksi: *Vendita al di fuori del territorio contrattuale*, päivätty 6.3.1995 (Negro, AG 000016); Kirje Autogermalle: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale*, päivätty 22.11.1993 (Brenner Garage, AG 000722); Kirje Autogermalle: *Vs.rif.ORG/EP/cb int.n/320 del 20.10.1993,* päivätty 02.11.1993 (Auto quattro, AG 000290); Kirje Autogermalle: *Attività di vendita,* päivätty 29.10.1993 (Mandolini, AG 000668); Kirje Autogermalle: *Attività di vendita organizzata fuori dal territorio contrattuale*, päivätty 15.3.1994, (Iob Silvano, AG 000284).

([143]) Erimerkkejä rekisteröintipyynnöistä: Kirje Autogermalle: *Fornitura Volkswagen Passat-Sig. Hampel Thomas*, päivätty 22. kesäkuuta 1995 (Dorigoni, AG 000468); Kirje Autogermalle: *Audi 80 Avant 1.6*, päivätty 19.12.1994 (Brenner Garage, AG 000707); Asiakirjamuistio: *Oggetto: Colloquio con Sig. Beikircher.-BZ,* päivätty 21.10.1994 (Autogerma, AG-RG 000650).

([144]) Kirje Autogermalle: *Audi A8 PRAT.AG 612845/94*, päivätty 5.9.1994 (Muzzatti, AG 000649), jossa todetaan seuraavaa:

"Teemme parhaamme yrittääksemme tuoda auton takaisin Italiaan vakuuttamalla asiakkaan perumaan rekisteröinnin. Valitamme kovasti, että tämä myynti on aiheuttanut hankaluuksia tehtaan kanssa.".

([145]) Eri kirjeitä asiakkaille, esimerkiksi: *Auelle*, päivätty 9.3.1995 (Dorigoni, DO-MF 14); *Nowakille*, päivätty 17.5.1995 (Dorigoni, DO-SG 2); *Roedererille*, päivätty 18.5.1995 (Dorigoni, DO-SG 10); *Rueßille*, päivätty 18.5.1995 (Dorigoni, DO-MF 8); *Kleikampille*, päivätty 27.6.1995 (Dorigoni, DO-SG 4); *Autohaus Nordstadt*, päivätty 22.8.1995 (Dorigoni, DO-MF 6); *Gersonille*, päivätty 6.10.1995 (Dorigoni, DO-SG 16).

([146]) Kirje *Deegille*, päivätty 16.5.1995 (Dorigoni, DO-SG 12).

([147]) Esimerkiksi: eri kirjeitä asiakkaille heinäkuusta lokakuuhun 1995 (Auto Brenner, tunnusnumerot 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; " ... koska saamme tehtaalta vain kiintiömäärän ajoneuvoja (VW-Audi), toimitusajat ovat epävarmoja ja saattavat olla yli vuoden pituisia. Tämän seurauksena säännöllisiä hinnanmuutoksia ja hintatakuita ei voida enää luvata. Tästä syystä luopunette todennäköisesti ajoneuvon ostamisesta meiltä."

([148]) Sähköposti Audille: *Neuwagenverkauf an ausländische Kunden*, päivätty 18.5.1995 (Autogerma, AU-DH A 2); jossa todetaan seuraavaa:

"... kuten hallussanne olevista kuukausimyyntitilastoista käy ilmi, on uusien Audi-ajoneuvojen myynti ulkomaille vähentynyt valtavasti. ... Tietojemme mukaan jakelijat ilmoittavat toimitusajat ja palvelevat kanta-asiakkaitaan myyntipolitiikkansa mukaisesti ja saamiensa tuotantokiintiöiden mukaisesti".

([149]) Kirje Autogermalle: *(Fahrzeugverkauf an EG-Bürger/Endabnehmer)*, päivätty 19. heinäkuuta 1995 (Audi, AG 000336), jossa todetaan seuraavaa: "valitetavasti ... nyt niin kuin aiemminkin monet italialaiset jakelijat antavat lausunnon, jonka mukaan valmistaja tai maahantuoja on kieltänyt myymästä ajoneuvoja ulkomaalaisille kuluttajille".

([150]) Vertaa Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 17.6.1985 asiassa 25 ja 26/84 Ford-Werke AG ja Ford of Europe Inc. v. Euroopan yhteisöjen komissio, (Kok. 1985, s. 2725); Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 24.10.1995 asiassa C-70/93 Bayerische Motorenwerke AG v. ALD Auto-Leasing D GmbH, (Kok. 1995, s. I-3439).

([151]) Vertaa Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 25.10.1983 asiassa 107/82 Allgemeine Elektricäts-Gesellschaft AEG-Telefunken AG v. Euroopan yhteisöjen komissio, (Kok. 1983, s. 3151).

([152]) Vertaa. Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 17.9.1985 (ks. viite 150).

([153]) Vertaa komissio 2 päivänä joulukuuta 1981 tekemä päätös 82/367/ETY (Hasselblad), EYVL L 161, 12.6.1982, s. 18, johdanto-osan 47 kappale.

([154]) Vertaa komission 16 päivänä joulukuuta 1985 tekemä päätös 85/617/ETY (Sperry New Holland), EYVL L 376, 31.12.1985, s. 21, johdanto-osan 54 ja 55 kappale.

([155]) Vertaa komission 6 päivänä elokuuta 1984 tekemä päätös 84/405/ETY (Zinc Producer Group), EYVL L 220, 17.8.1984, s. 27, johdanto-osan 71 kappale; komission 14 päivänä joulukuuta 1984 tekemä päätös 85/79/ETY (John Deere), EYVL L 35, 7.2.1985, s. 58, johdanto-osan 26 kappale.

([156]) Vertaa komission päätös 84/405/ETY ja 85/79/ETY (ks. viite 155).

([157]) Vertaa komission 5 päivänä lokakuuta 1973 tekemä päätös 73/322/ETY (Deutsche Philips), EYVL L 293, 20.10.1973, s. 40; Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 21.2.1984 asiassa 86/82 Hasselblad (GB) Limited v. Euroopan yhteisöjen komissio (Kok. 1984, s. 883).

([158]) Vertaa komission päätös 82/367/ETY (ks. viite 153).

([159]) Vertaa Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 14.12.1983 asiassa 319/82 Société de Vente de Ciments et Bétons de l'Est SA v. Kerpen & Kerpen GmbH & Co. KG (Kok. 1983, s. 4173).

([160]) Ks. viite 13.

([161]) Ks. viite 13.

([162]) Vertaa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 22.4.1993 asiassa T-9/92 Automobiles Peugeot SA ja Peugeot SA v. Euroopan yhteisöjen komissio (Kok. 1993, s. II-493).

([163]) 2.11.1995 päivätty kirje komissiolle: *"Attorneys privilege hinsichtlich der Nachprüfung) K(95) 2476/17*, (Audi) (Attorneys privilege tutkimuksen kannalta).

([164]) Vertaa Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 18.5.1982 asiassa 155/79 AM & S Europe Limited v. Euroopan yhteisöjen komissio (Kok. 1982, s. 1575).

([165]) Vertaa Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 25.10.1983 asiassa 107/82 Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft AEG-Telefunken AG v. Euroopan yhteisöjen komissio (Kok. 1983, s. 2151).

([166]) Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 11.7.1989 asiassa 246/86 S.C. Belasco et al. v. Euroopan yhteisöjen komissio (Kok 1989, s. 2181, 2191, kohta 41).

([167]) KOM(95) 503 lopull., 31.10.1995.